



Flyvevåbnets Bibliotek

FLYV

Redaktør Knud Larsen (Ansvarshavende)

2008 81. årgang

Register udarbejdet af Susanne Bøggild og Hans Kofoed.

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

TAL

100 LL 11/16-19
70 år siden 1/29, 2/39, 3/19,
..... 4/39, 5/31, 7/33,
..... 10/8, 34, 11/36, 12/32

A

Abildskov, Kurt 9/39
AERO Friedrichshafen 2/6
Aeromobile systemet 9/4
AFIS-operatører 11/4
AgustaWestland VH-71 11/4
Air Support A/S 6/16-18
Almenflyproduktionen
2006 og 2007 9/24-26
Andersen, Jesper Carvalho . . . 9/39
Arnborg 10/10-13
Atlantic Airways 1/22-24, 3/5
Atos VR 12/23
Aviat Husky A-1C 1/5
Avnø 1948 5/16-17

B

Ballonflyvning,
200 års jubilæum . . . 7/12-13, 8/12-13

Bananstat 10/18, 12/8
Barfod, Lars 10/4
Benzinafgift 8/4
Billund 1/5, 8/4
Binder EB 28 2/12-18, 3/34
Birksted, Kaj 7/22, 9/18
Bluhme, William 3/4
Boeing 777 4/5
Boeing Tour Center 1/5
Braes, Ib 8/39
Breguet BR.1150 Atlantic . . . 11/32-34
Bromma 2/5
Brændstof i US Air Force 10/4
Brændstofafgift 12/35-36
Brændstofanlæg
og kontrolsystemer 10/28
Business Aviation 8/4

C

Catalina, billeder 4/33
Center Air og DAT 3/4
Centre National
de Vol a Voile 12/18-22
Cessna 1/6
Cessna 162 Skycatcher 1/6, 5/5, 9/4
Cessna 172/182 8/14-17
Challenger 10/5

Christensen, Carina 1/5, 10/4
Cimber Air 12/4-8
Cirrus Design SR22 GTS . . . 4/26-28
Cirrus SRS 4/5
Columbia 1/6

D

Danish Air Show 2008 . 4/5, 7/14-15
Danmarksspillet 1/28, 10/39
DATMAS 1/8
DDL 90 år 11/6
Delta 5/5
Det sker . . . 1/30, 2/32, 3/36, 4/34,
Diamond Aircraft D-Jet. 11/6
Diamond DA50 6/6
Discus 5/14
DMU flyforsikring 5/32
DMU Sport 4/30-32
DMU-tur 2008 6/28-29
Douglas D-558-1 Skystreak 7/28-30
Douglas D-558-2
Skyrocket 10/30-32
DULFU 6/20-22

E

EASA regelsæt 7/16-20,34
EH101 Merlin 3/5, 12/10-16
Elementærkursus
Avnø 1948 5/16-17
Embraer Phenom 300 6/6
Eskadrille 722 12/10-16
Eskadrille 724 i Irak 2/6
Eurofighter 2/20

F

F-16 7/4, 10/5
FA 01 Smaragd 9/14-15
Fahrner, Christian 6/40
FAI Diplom 11/37
Farnborough
Airshow 2008 9/8-12,32-34
Fasterholt træningscenter 9/29
Fennec 7/4
Fleischer, Michael 3/42
Flybrændstof 11/16-19, 38-39
Flybyggegruppen
Østjylland 9/20-22
Flyforsikringer 6/24-26,
. 10/36-37, 12/34-35
Flymarkedet 1/3, 2/43,
. 3/43, 4/42, 5/41
Flymoms 8/4
Flyulykke Brasilien 8/32
Flyv 80 år 6/4
Flyv distribution 3/5
Flyv, komplette sæt 5/29,
. 6/14, 9/30
Flyverhjemmevernet 8/14-17
Flyvesikkerhedsprisen 8/24
Flyvestation Værløse,
fredning af 11/38
Flyvetur som gave 7/24-25
Flyvevåbnets sorte lørdag . 1/10-13
Flyvning i New Zealand 4/12-17
Fotoklub 12/24
Fotopilot 12/24
Fra Tiger til Zephyr 5/22-24
Friedrichshafen 2/6

G

Gasballon over Alperne . . . 3/28-31
Gripen 5/4
Gripen Demo 6/12-13, 7/4
Grønne anflyvninger 1/6

H

Hansen, Anders Haarby 10/38
Hansen, Kent 3/42
Hastværk er lastværk 8/32
Havarier 4/7, 7/4, 8/32, 11/4
Havmiljøvogtere 5/26-28
Havsager, Hans 6/5
Helicopterlandingsplads . . 7/26-27
Helikopteromskoling 8/10
Helldén, Sven Bengt 3/41
Historiske vingesus 1/32-35,
. 2/36, 4/36-39,
. 7/28-30, 10/30-32, 11/32-34

I

ILA 2008 8/34-36
Irak 2/6
Island 12/26-29

J

Jagten på "diamanten" 8/20-22
Jessen, Knud 8/24
Jämi friluftscener 9/28

K

Kalender 2/40, 3/39, 4/41,
. 6/30,41, 7/31,
. 8/39-40, 9/40, 12/23
Karup 7/14-15
KDA 100 år 2/40
KDA
repræsentantskabsmøde . 6/34-39
KDA årsberetning 2007 . . . 5/34-40
Klix 2007 3/22-27
Konkurrenceflyvninger . . . 4/30-32
Kort sagt 1/5-8, 2/4,
. 3/4-7, 4/5-6, 5/4-5,
. 6/6-7, 7/4, 8/4, 9/4-6,

. 10/4-6, 11/4-6
Kunsthavn 11/30-31
KZ Rally 2008 8/26-31
Københavns Lufthavne 2/6

L

Leder 1/4, 4/4
Louise Crandal-film 1/5
Luftskibsheld 3/7
Læserbreve 10/18, 12/8

M

McCready, Paul 3/41
McMillan, David 2/41
Michelsen, Henrik 8/18
Mitsubishi Regional Jet 5/5
Motorsvævefly til Tjekkiet . 11/8-14
MPL-elever 9/4

N

Navne 1/3, 3/41-42,
. 5/30, 6/40, 9/39
New Zealand 4/12-17
NM i præcisionsflyvning . . . 10/14
Norsk Luftfartsmuseums
fagseminar 9/37-39
North American
P-51D Mustang 11/20-22
North Flying A/S 3/40
Northrop Grumman KC-45A . . 4/6

O

Organisationsnyt 1/36-37,
. 2/40-41, 3/38-42,
. 4/40, 5/32-40, 6/34-40,
. 7/34-35, 8/38, 9/36-38,
. 10/36-39, 11/37, 12/34-39
Oscar Yankee 1/31, 2/33-35,
. 3/37, 4/35, 6/32-33, 7/32,
. 8/37, 9/35, 10/35, 12/30-31

P

Paragliding..... 1/5, 4/8-10
Part-M.....9/36
Pedersen, Magnus.....3/41
Pilotuddannelse.....4/18-24
Piper Jet.....8/4
Pokaler.....1/8

Preflight Planning System,

Billund.....6/16-18
Præcisionsflyvning, NM.....10/14
Præcisionsflyvning, VM.....10/15
Pudasjärvi.....5/4
Paamand, Kai.....5/30, 7/6-11

R

Radiokommunikation.....2/31
RAF 90 år.....4/5
Randers Air Park.....5/10-12
Red Flag 2007.....1/16-20, 3/8-13
Rigshospitalet,
helikopterplatform.....7/26-27
Roskilde Lufthavn.....2/5
Russiske flyvninger
i fremmed luftrum.....2/6
Rutan, Burt.....7/4
Rødekro Flyveplads.....3/32-35

S

Samsø Flyveplads.....2/30
SAS.....3/6, 5/4, 9/6
Scheibe Motor Falke.....6/8-10
Siljan Airpark.....12/25
Siljansnäs, UL.....10/16-17
Sirius Air Rally.....11/24-26
Sirius Aviation
Insurance.....1/6, 2/6, 9/6
Skyview Aviation.....9/6
SLV, ny inspektør.....8/18
Sorte lørdag, Den.....1/10-13
Spelterini, Eduard.....4/25
Sprogkrav til
radiokommunikation.....2/31
Stemme fabrikken.....2/8-11
Strækflyvningskursus.....10/10-13

Sud-Ouest

S.O. 4050 Vautour.....2/36-39
Sun `n Fun i Florida.....10/20-26
SVEDANOR.....1/38-39, 10/10-13,
.....12/38-39
Svendsen, Søren.....6/40
Svævefly, vedligeholdelse af..2/28
Svæveflyveklubber.....2/22-27
Svæveflyvning.....3/16-17,
.....8/20-22, 12/18-22, 26-29
Svæveflyvning, VM.....9/36, 10/38
Saab 340.....2/5
Saab.....1/14

T

Tempelhof.....4/29
Terma.....1/14
Termøhlen, Jørgen.....5/30
Thielert.....6/6
Thomas Cook Airlines...6/31, 10/4
Thomsen, Jørgen.....6/40
Tjekket, motorsvævefly til. 11/8-14
Træholt, Lone.....3/41
Tucano Delta3 DCC.....8/6-9
TV2 News helicopter.....1/28-27
Tårnoperatører, norske.....4/5

U

Ukoordineret flyvning.....5/6-8
UL-flyveplads i Haderslev. 11/37-38
UL-flyvning.....6/20-22
Ulovlig passagertransport....6/7
Ultralet.....9/14-15
Ultralet i Italien.....8/6-9
Ultralet i Siljansnäs.....10/16-17
Unionskalender.....10/40,
.....11/40, 12/36

V

Vandel 50 år.....3/20-21
Vandrefalke.....5/33
Vedligeholdelse af svævefly...2/28
Venølejren 2008.....9/16-17
Vintage Glider Club Rally 11/27-29

Vinther, Henrik Heikel.....1/40
VM i præcisionsflyvning.....10/15
VM i svæveflyvning...9/36, 10/38

W

World Air Games 2011.....3/38

Z

Zephyr.....5/22-24

Å

Åbent hus i Karup.....4/5

Kongelig Dansk Aeroklub 100 år



Bestilling

Jeg bestiller herved _____ eksemplar(er) af bogen om Kongelig Dansk Aeroklubs 100 års jubilæum.

Pris: 2 kroner pr. år, dvs. **kr. 200,00** inkl. moms, + porto. Bestil inden den 1. maj 2009 og få **10% rabat!**

Navn:

Adresse:

Post nr. og by:

Evt. telefonnr:

Evt. e-mail adresse:

Kuponen (eller fotokopi) sendes i kuvert til:

KDA, Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde eller send en e-mail med oplysningerne til kda@kda.dk.

Bogen udkommer den 11. juni 2009 og sendes umiddelbart efter.

FLY

Januar 2008 1



Er dine
forsikringer
i orden?

Få svar
på tlf. 70201927

northern1 Keyman Certificatforsikring 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



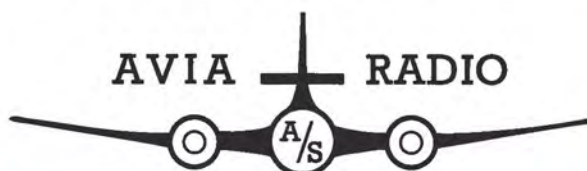
Headset

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.



QBE



Nordic Aviation

www.qbenai.com

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



FLYV

80. årgang nr. 1 - januar 2008

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)

I 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



Distribueret oplag ifølge Fagpressens Medie Kontrol i perioden 1.7.05 til 30.6.06: 3.912 ekspl.

Forsiden:

Øvelse Red Flag på Nellis AFB i Nevada. Flyvevåbnets Lockheed F-16 E-600 kommer hjem fra endnu en mission. Foto: Henning Kristensen, Flyvevåbnets Fototjeneste.

Artikler:

- 10 Flyvevåbnets sorte lørdag
- 14 Terma indgår aftale på mere end 10 mia. med Saab
- 16 Red Flag 2007
- 22 Atlantic Airways
- 26 TV2 NEWS helikopteren
- 28 Danmarksspillet
- 38 Svedanor-kurser 2008

Rubrikker:

- 4 Leder
- 5 Kort Sagt
- 29 For 70 års siden
- 30 Det sker
- 31 Oscar Yankee
- 32 Historiske vingesus
- 36 Organisationsnyt
- 41 Navne
- 42 Flymarkedet



FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK



Et årsskifte forbindes traditionelt med forventninger til det nye år. I KDA-regi vil der blandt unionernes medlemmer formentlig være forventninger til, at der blandt medlemskredsen er medlemmer der i det nye år, enten påtager sig nye opgaver eller accepterer at fortsætte i de funktioner, som mange har bestridt i adskillige år.

Skal forventningerne have en rimelig udsigt til at skulle blive indfriet af dem, der har påtaget sig et ansvar, enten i form af bestyrelses- eller udvalgsposter, forudsættes det, at der er den nødvendige motivation til stede. Dette er vore foresatte myndigheder den væsentligste bidragyder til.

Derfor ser vi med forventning frem til, at »vores« nye transportminister Carina Christensen, hvis ressortområde vi næsten er i daglig kontakt med, imødekommer vores invitation til en briefing omkring vore aktiviteter – og efter eget valg stifter bekendtskab med en eller flere discipliner i form af en »passagertur«.

Vore forventninger stilles naturligvis også til de øvrige ministre, der kan defineres som »vores« ministre. Det er kulturminister Brian Mikkelsen, miljøminister Troels Lund Poulsen og skatteminister Kristian Jensen. Der er få, om ingen andre fritidsaktiviteter, der er reguleret af så forskellige myndigheders lovgivninger. Det stiller både privatflyvningen og luftsporten overfor udfordringer, der trækker på særlige ressourcer for at kunne varetage medlemmernes interesser.

Det er ingen hemmelighed, at holdningen hos specielt Transportministeriets håndgangne mænd i Statens Luftfartsvæsen ikke har samme interesse som medlemmer af Kongelig Dansk Aeroklub med hensyn til de muligheder, der ligger i uddelegering af kompetencer til det frivillige miljø. Følges intentionerne hos EASA vil det generelt betyde øgede muligheder

for rekruttering af eksempelvis piloter, idet disse vil kunne erhverve et certifikat til en væsentlig lavere pris end i dag.

Det videre perspektiv i dette er et øget rekrutteringsgrundlag for kommercielle piloter i en situation, hvor Flyvevåbnet ikke i lighed med tidligere, kan supportere det kommercielle miljø, idet antallet af piloter i Flyvevåbnet er reduceret væsentligt over de senere år. En større forståelse for uddelegering af SLVs opgaver til de frivillige organisationer, vil utvivlsomt frigøre ressourcer til SLVs tungere opgaver.

Et tættere samarbejde med Kulturministeriet med det formål at opnå økonomisk støtte til aktiviteter for den målgruppe af unge, der af forskellige årsager ikke tiltrækkes af fodboldens og ishockeyens spirituelle- og voldsmiljø, vil virke motiverende. Det gælder især for de medlemmer, der frivilligt påtager sig et lederansvar i det nye år. Med andre ord: Støtte til alternative aktiviteter for unge, der ikke tiltrækkes af de traditionelle mediedækkede fritidsaktiviteter.

Miljøministeriets ressortområde er vel nok det område, der gennem tiderne har lagt de største hindringer i vejen for udøvelsen af privatflyvning og luftsport i Danmark. Til ressortområdet hører naturligvis de tidligere amts- og kommunale miljømyndigheder, der i en række tilfælde har bøjet knæfald for støjklager, der har været båret af mere støjreligiøse end faktisk dokumenterede ulemper. KDA har som en af sine fokusområder miljø. Det er forventningen, at KDAs miljørepræsentanter vil blive vel modtaget i den nye miljøstruktur. Luftrumsbrugere har i lighed med øvrige fritidsaktive et legalt krav på at have en »idrætsplads« – luftrummet – til rådighed.

Ny teknologi imødekommer i dag kravet om et lavt støjniveau, hvilket

kan give grundlag for at revurdere de restriktioner, der tidligere er pålagt os.

Folketingsvalget satte en midlertidig stopper for lovgivningsarbejdet. Dette betød, at de planlagte lovændringer vedrørende bl.a. flybenzin og momsafgifter ikke blev vedtaget i den præsenterede form.

Sidder skatteminister Kristian Jensen KDAs fremsendte kommentarer til lovforslagene overhørig, vil det få uoverskuelige konsekvenser for ikke alene KDAs interesseområde, men også for den del af dansk erhvervsliv, der befinder sig indenfor flyindustri, såfremt lovforslagene vedtages.

Vilkårene for aktiviteterne i KDAs regi er ikke de mest synlige i medierne. Dette skal dog ikke afholde os fra at omformulere et TV-spot: »At vores situation kalder på – om ikke en husstandsomdeling – så en fælles forståelse hos de forskellige ministerier for vore rimelige behov«

I forventning om, at der i det nye år åbnes muligheder for dialog med »vores« ministre ønskes alle et godt nytår.



Aksel C. Nielsen
Formand KDA
Vicepresident FAI



KORT SAGT

3.000.000 besøgende

Den 12. november besøgte gæst nr. 3 mio. Boeing Tour Center. Centret er udgangspunkt for et besøg på Boeings »wide-body« fabrik i Everett, nord for Seattle. Fabriksturene begyndte i 1968 med besøg i Boeing 747 afdelingen og er siden vokset med 767, 777 og 787.

Boeing fabrikken er et af staten Washingtons mest besøgte turistmål. Fabrikken forventer i 2007 at nå op på 170.000 besøgende.

Louise Crandal film

Paraglider Louise Crandals film »Flyver med ørne« med ørnen Cossack og hende selv i hovedrollerne vandt ved Coupe Icare Film Festival 2007 første præmien. Louise Crandal er dobbelt verdensmester, europamester og world cup vinder. Coupe Icare er verdens største fritflyvnings film begivenhed. Filmen, der har været vist på DR TV, varer 45 minutter og kan i øvrigt nu fås på DVD. Se www.crandal.dk.

Avia Husky A-1C

Det første eksemplar af Aviat Aircraft's nye Husky A-1C er rullet ud fra fabrikken i Afton, Wyoming, USA.

Den nye model er godkendt med en vægtforøgelse på 200 lbs således af max.

vægten nu er 2.200 lbs. Dette er nået ved at forstærke hovedhjulene og halehjulskomponenterne. Vægtforøgelsen er godkendt på Huskys med 180 hk eller 200 hk motor. Det er muligt at vælge flyet i ski-udgave, med pontoner eller tundradæk (lavtryksdæk i overstørrelse). Se www.aviataircraft.com.



Transportminister Carina Christensen

Efter folketingsvalget den 13. november er Carina Christensen (Det Konservative Folkeparti) blevet udnævnt til Transportminister.

Carina Christensen (35) er uddannet cand. negot fra Syddansk Universitet i Odense. Hun har arbejdet i EU i Bruxelles i 1997-1998. Hun er Det Konservative Folkepartis kandidat i Fåborgkredsen fra 1999. I 2006 blev hun udnævnt

til Familie- og forbrugerminister og efter det seneste valg til Transportminister.

Passager nr. 2 mio. i Billund Lufthavn i år

Det blev Lene Antonsen fra Århus, der var på vej til Berlin med Cimber Air. Lene Antonsen blev glædeligt overrasket, da hun ved check-in den 16. november blev mødt af lufthavnschef Jørgen Krab Jørgensen, der havde medbragt gaver og gratulationer.

Gaverne var et gavekort til en rejse for to personer samt et gavekort til indkøb i lufthavnens butikker. Gavekortet til at rejse for kan vinderen indløse hos et af de selskaber der flyver fra Billund.



På billedet ses lufthavnschef Jørgen Krab Jørgensen og passager nr. 2 mio. Lene Antonsen foran check-in skranken. Foto: Billund Lufthavn.

Billund Lufthavn var den dag godt på vej til at slå sin egen 10 år gamle passagerrekord på 2.050.000 passagerer på et år. Allerede den 1. december var passager-tallet 2.119.142, og der forventes et godt stykke over 2,2 mio. passagerer i 2007.

Sirius Aviation Insurance

I løbet af første kvartal 2008 åbner Sirius International et nyt kontor i København.

Sirius International Insurance Corporation vil drive forsikringsvirksomhed inden for General Aviation i Norden og de baltiske lande.

Sirius, der har hovedkvarter i Stockholm, er det største genforsikringsselskab i Skandinavien og har kontorer i Stockholm, London, Hamburg, Zürich og Singapore.

Adm. dir. Göran Thorstensson siger, at det er en niche-mulighed for at kunne tilbyde kunder i regionen et lokalt forsikringsalternativ.

Cessna køber Columbia

Den 4. december overtog Cessna Aircraft Co. de væsentligste dele af Columbia Aircraft Manufacturing Company, der var gået i betalingsstandsning. Se FLYV nr. 11 side 4.

Cessna's bud på 26,4 mio. USD blev godkendt af United States Bankruptcy Court for the District of Oregon.

Fremover vil fabrikken i Bend, Oregon hedde Cessna og flyene Cessna 350 og Cessna 400. De to lavvingede komposit-fly vil komplementere Cessnas eksisterende otte fly med stempelmotorer.

Cessnas netværk af forhandlere og service centre er allerede begyndt at integrere salg og støtte til de nye Cessna fly.

SAS flyver grønt

Efter over 2.000 »grønne anflyvninger« (Advanced Continuous Descent Approach (A-CDA)) med Boeing 737 i Sverige udførte en Airbus 330 den 8. december på en flyvning fra New York til Stockholm Arlanda en A-CDA anflyvning og landing. Den type anflyvning er med til at spare 150 kg brændstof og 470 kg kuldioxid.

»Anflyvningen til Arlanda i dag var meget let for os piloter. Motorerne blev sat i tomgang fra rejsehøjden indtil slutindflyvningen. Flight Management Systemet fløj automatisk hele anflyvningen til landingen, som passagerne opfattede som blød«, siger Sigmund



Fremover hedder den Cessna 400. Foto: Knud Larsen.

Lockert, Airbus 330/340 Fleet Chief Pilot som var First Officer på turen fra USA.

SAS fortsætter med »grønne anflyvninger« fra Chicago og New York til Arlanda med ankomster uden for travle perioder i lufthavnen. Når alle funktioner i flyene og flyvekontrollen er optimeret mener SAS at kunne spare 492 tons brændstof og 1.550 tons kuldioxid pr. år.

Cessna 162 Skycatcher

Cessna Aircraft Co. har indgået en aftale med kinesiske Shenyang Aircraft Corp. (SAC) om at den nye Cessna 162 Skycatcher skal bygges i Kina. SAC er

et datterselskab af China Aviation Industry Corp. I (AVIC I), som er et statsejet konsortium.

SAC er ansvarlig for bygningen af SkyCatcher, mens Cessna står for design og kontrollerer fremstillingen og kvalitetssikringen. SkyCatcher bygges efter FAA-regler som et LSA (light sport aircraft) fly, det vil bl.a. sige max. vægt 600 kg, fast propel, max. 120 kts, kun to personer og fast understel.

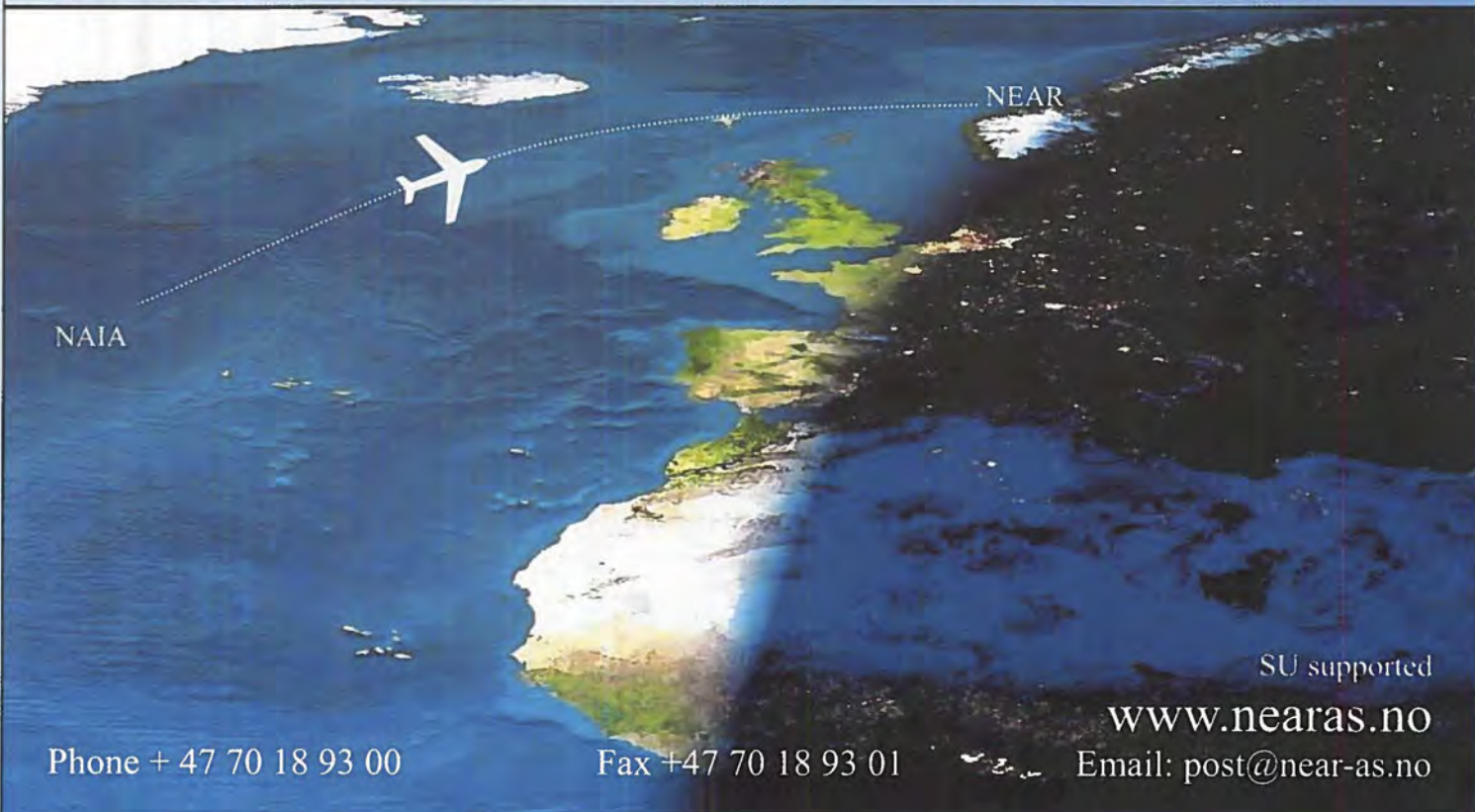
SAC med 16.000 ansatte blev grundlagt i 1951 og fremstiller både civile og militære fly. Blandt kunderne er Boeing, Airbus, Bombardier og andre.



NORTH EUROPEAN
AVIATION RESOURCES AS

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



Cessna 162 SkyCatcher skal produceres i Kina.

Første prototype forventes flyveklar i første halvdel af 2008. Første levering forventes i anden halvdel af 2009. Cessna forventer at kunne levere 700 fly pr. år.

De første 1.000 fly sælges til 109.500 USD, hvorefter prisen stiger til 111.500 USD. Cessna har allerede ordre på ca. 900 fly.

Pokaler

Ved det årlige julearrangement i Københavns Lufthavn den 7. december



Susanne Larsen, SAS, med Luftfartspokalen. Foto: Erik Hallstrøm.

uddelte Danske Flyvejournalisters Klub både Luftfartspokalen og Ellehammerpokalen.

Luftfartspokalen blev tildelt adm. direktør i SAS Danmark, Susanne Larsen, for hendes måde at håndtere de mange opgaver i dagligdagen. I forbindelse med de tre uheld med Q400 gik hun forrest i opgaven med at berolige kunderne og få dem tilbage i luften igen.



Simone Kærn med Ellehammerpokalen. Foto: Erik Hallstrøm.

Ellehammerpokalen blev tildelt piloten og kunstnerinden Simone Åberg Kærn for hendes kunstneriske kreativitet og ikke mindst hendes flyvninger i USA og til Afghanistan for at opsøge en pige, der ønskede sig at komme op at flyve. Som tænkt, så gjort – en sand »Ellehammer«.

Som et ekstraordinært punkt tildeltes de tre besætninger på SAS Q400 flyene hver et gavekort til en hyggelig aften som påskønnelse af deres professionelle holdning og udførelse af nødlandingsprocedurerne ved uheldene.

DATMAS

Natten mellem den 28. og 29. december ibrugtager Naviair det nye flyvekontrollsystem DATMAS til kontrol af dansk luftrum. Kontrolcentralen er placeret i Naviairs bygning i nyindrettede lokaler. Samtidig tager man det nye kontrolltårn, der ligger syd for banerne, i brug. Her placeres i to niveauer flyveledere der kontrollerer hhv. start og landing og trafikken på forpladsen. Naviair håndterer 600.000 flyvninger om året. Projektet har kostet 1,2 mia. kr. Det gamle flyvekontrollsystem blev taget i brug i 1988.





FLYVEVÅBNETS

SORTE LØRDAG

25. januar 1958

Af Leif Fuglsang (LF)

Foto: Flyvevåbnets Historiske Samling

Formiddagen lørdag den 25. januar 1958 var en hektisk og dramatisk flyvedag på flyvestation Karup. Vejret udviklede sig dramatisk til tæt tåge, medens flyvestationen havde fly i luften. Den formiddag glemmer jeg aldrig.

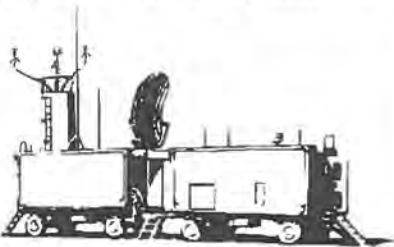
Jeg var i centrum af begivenhederne, i flyvekontrollen, og jeg havde GCA-vagten sammen med T.V. Jensen (TV).

Så mange mislykkede anflyvninger på så kort tid har jeg aldrig senere været ude for.

Det havde været vinter over Danmark et stykke tid, så jorden var dækket af gammel sne. Vejret havde de seneste dage været koldt om morgenen, når vi mødte til briefing i operationsafdelingen, med lidt tåge og dis, men op af formiddagen blev der flot solskin og næsten klart vejr.

Morgenbriefing kl. 0800

Efter briefing den morgen forventede vi en vejrudvikling næsten som dagen før. Solen skulle måske lige brænde lidt tåge og dis af, inden vejret blev rigtig godt. Men rigtig godt vejr var der nu ikke over Danmark, for på grund af vejr- og tekniske forhold, kunne ingen dansk flyveplads bruges som alternativ flyveplads for vores fly. Det havde meteorologen udtrykkelig sagt, men han forventede ikke tåge på Karup efter kl. 10. Vi, i flyvekontrollen,



GCA-vogn

forventede derfor ingen flyvning den lørdag formiddag. Den nærmeste brugbare alternative flyveplads var Sola (Stavanger) i Norge. Det var lidt langt væk i en snæver vending. Hvis man ikke ville acceptere dette, måtte man vente på, at vejret skulle blive så godt på Karup, at der ikke var krav om en alternativ flyveplads til vore fly.

Airfieldstatustavlen var ved 9-tiden på: »Hvid, ÷, 1« – og ved denne status skulle vi have en alternativ. Så det blev Sola – og vi skulle flyve.

Vi flyver! – og det gjorde vi så.

Der bredte sig hurtig en tvivl omkring vejret og flyvningen den formiddag. Så ønsket om at sende fly på vejrrekonoscering kom fra flere sider. Jeg husker også, at vi i flyvekontrollen begyndte at forudse problemer med at få flyene ned, hvis vejret ikke blev godt – som forudsagt.

Indenfor ca. én time, blev der sendt 36 fly i luften, og dertil kom en Lockheed T-33 fra Aalborg. Generalmajor K. Ramberg – kaldesignal: *Docker 10*, i en Gloster Meteor Mk. 8 – var en af de første, der startede på en kort lokalflyvning. Han rapporterede fint vejr over Jylland – set fra stor højde, og da den nye vejrudsigt kl. 9 viste, at dis og tågetrussel skulle være væk i løbet af den næste times tid, ja så fjernede man »minus'et« på Karups status. Hvilket betød, at nu kunne vi flyve uden en alternativ flyveplads. Ved eskadrillernes egen morgenbriefing var der dog bestemt, at alle fly skulle vende hjem med ekstra brændstof i tanken.

Problemer i sigte

To Republic RF 84-F fra Fotoflighten



Hvorfor skete det?

Der var rigtig mange forhold som gik galt. Pensioneret flyveleder og major i Flyvevåbnet Leif Fuglsang (LF), 72 år, har siden 1998 forsket i sagen, for at kunne forklare hvordan det gik til. En forsigtig konklusion indeholder forhold som bl.a. uvarslet meget dårligt vejr, instrumentlandinger i kryds-medvind og windshear, forskellig tolkning af regler, dårlig kommunikation, og når de fleste anflyvninger mislykkedes første gang, og flere også ved andet forsøg, ja så gav det til sidst overbelastede ATC-funktioner. Men der var også mange succes situationer. Dagens øvelsesflyvninger blev til en times dramatisk alvor, hvor enkeltpersoner virkeligt havde »ørerne i maskinen«.

blev sendt ud på vejrrekonoscering, syd og sydvest for pladsen. En af deres radiatorapporter beskrev dårligt vejr med lav stratus eller tåge, men det havde ingen effekt på flyveaktiviteten.



RF-84F.



F-84.



Harvard.



Meteor Mk.8.



T-33.

Ved 10-tiden sad jeg i GCA'en sammen med »TV«. Efter nogen tid udførte vi de første øvelses GCA instrumentanflyingninger med et par »T-birds« (T-33). Som flyvelederen på finalen – finalcontroller – ham der skal tale piloten ned til landing – kunne jeg hurtigt mærke, at vinden var et problem i dag. Flyene var næsten ikke til at styre pga. markante vindskift ind mod landingsbanen (wind shear). Det betød hurtigt kursskift og unormal stejl anflyingning.

... vi havde brug for godt vejr. Men vi fik det modsatte.

Man havde valgt at bruge øst-vendt bane, bane 09R, hovedbanen. Vinden var syd/sydvest 10-15 kt, så det gav side- og medvind. Ikke så godt.

Vi burde – med reference til vinden – have anvendt banen i modsat retning, 27L. Men pga. et ubrugeligt fangnet i vest (til bane 27L) og meget is på banens vestlige del, havde man – som dagen før – valgt bane 09R. Hertil var der bedre bremsevirkning på banens østlige del og fangnettet var i orden.

Det virkede fint dagen før i godt vejr, hvor instrumentlanding ikke var nødvendig. Den valgte bane (09R) havde desværre kun ca. 1/3 antal indflyvnings- og banelys i forhold til bane 27L. Heller ikke så godt.

32 af de 37 fly var i luften omkring kl. 1050, og de første problemer begyndte. De første formationer begyndte deres visuelle anflyingning til landing – som normalt.

Men, ups! Der var pludselig kommet meget lave skyer ind *under* deres normale indflyvningshøjde (1.000 ft). Det gav problemer i finaledrejet. Piloterne forsøgte, og forsøgte, men måtte gang på gang overskyde finaledrejet eller banen, fordi de ikke kunne se tilstrækkeligt, mod solen i dis. Så der blev pludselig trængsel over Karup og banesystemet.

Det gik i første omgang ud over to formationer, tre fly fra ESK 725 og fire fly fra ESK 727. Craven Green 4 i 727-formationen måtte have fem landingsforsøg før det lykkedes ham at finde banen »på rette sted«.

Karups officielle vejrrapport blev derefter ændret til: Vind 190° 14 kt, sigtbarhed 2½ km, mist, skyer 4/8 st 400 ft, – og starterne fortsatte (!). Når jeg – fra min position i GCA'en – så ud mod vestenden af banen vurderede jeg, at vejret var noget dårligere derude. Men vejrtjenesten lå jo også to km derfra. Den – endnu ikke sammenhængende – lave stratus og dårlige sigtbarhed væltede ind over pladsen fra vest. Men i en periode kunne piloterne se pladsens østlige del, og dele af landingsbanen nu og da gennem hullerne i det lave skydække. Det var dog kun få gange at disse visuelle tilfældigheder kunne udnyttes til landing, da der hele tiden lå fly på instrumentanflyingning til banen.

På grund af de faktiske vejrændringer udkom der løbende ny vejrudsigt og vejrrapporter for Karup, som forudså: »...500 m tåge, lodret sigt 200 ft« og måske sommetider tre km sigt og 300 ft, men mellem kl. 13-16 endnu bedre vejr. Det var blot lige nu og den næste time, vi havde brug for godt vejr. Men vi fik det modsatte.

Den næste times tid gik med at føre så mange fly som muligt ind til landing, ved hjælp af de hjælpemidler vi havde til rådighed. Og hvad var det så?: Pejleren, som blev betjent af Approach-flyvelederen. Vi kunne pejle retningen til flyene, når de kaldte os på radiofrekvensen.

GCA'en (Ground Controlled Approach), en radarstation, som stod midt på flyvefeltet mellem hoved- og paral-

lelbanen. GCA'en havde en searchradar (SRE) og en precisionradar (PAR).

Med SRE kunne flyvelederen – og det var TV den dag – i samarbejde med Approachflyvelederen lede flyene ind, som perler på en snor, til en position ca. 15 km fra landingsbanen, hvorfra PAR – og det var mig – kunne tale flyene ned til landing. Dette var et velkendt og afprøvet godt system.

Det rygtedes hurtigt over radiofrekvenserne, at Karup var ved at lukke, så det var med at komme hjemad. Men der opstod prop i systemet, når de »nederste fly« skulle bruge 2-3 forsøg før de kunne lande og de »øverste« derfor måtte



Forfatteren i GCA.



F-84 KR-X.



RF-84F 37581.

vente urimeligt længe. Vi var virkelig låst fast i en dramatisk situation. Flyvekontrollsystemet blev overbelastet.

// ... det var som at flyve i en mælkeflaske.

Brændstofmængden i mange fly nærmede sig hurtigt det kritiske. Presset og frustrationen voksede i takt med, at intet gik som det plejede. Vinden og dårlig sigtbarhed gjorde PAR anflyvningen og andre anflyvningsformer svære at flyve for piloterne og endnu svære at kontrollere for flyvelederen. Piloternes mulighed for at orientere sig var ekstrem dårlig. Når de under anflyvning opnåede jordsigt – hvis de var så heldige – var alt hvidt. Jorden var hvid, skyerne og tågen var hvid, solen lyste lige ind i hovedet, og næsten ingen sigtbarhed fremad – og så med en fart på ca. 250 km/t. En pilot fortalte mig, at det var som at flyve i en mælkeflaske.

Vi så gang på gang, at når en af os – pilot eller flyveleder – tog chancen for at udføre landing med visuel kontakt til jorden eller landingsbanen – ja så tog vi fejl. Men alle var jo drevet af trangen til hurtigt at kunne løse opgaven – inden det var for sent.

Systemet blev presset ud over sine grænser. Deltagerne brød skrevne og uskrevne normer i kampens hede, til forskellig ulempe for hinanden.

Den hektiske time

Jeg kan ikke her beskrive hele begivenheden, men vil fortælle nogle få elementer fra den hektiske time mellem kl. 11 og 12.

Hawkeye Yellow, to Republic RF-84F, kom hjem efter endt vejrrekonoscering. De udførte flere mislykkede landingsforsøg, visuelt og på instrumenter. Til sidst blev formationen adskilt, og *Yellow 2* forsøgt selv et par anflyvninger, medens brændstofbeholdningen blev kritisk lav. Uheldigvis opstår der samtidig en kompasfejl, så *Yellow 2* besluttede, at bruge de sidste dråber brændstof til at finde et område med bedre sigtbarhed og en lang mark på jorden til at nødlande på.

Det gjorde *Yellow 2* med succes. Han nødlandede sin RF-84F (fly nr. 37581) på en frossen mark i Salling kl. ca. 11.30. Lige før landingen fløj han gennem et par højspændingsledninger, så området havde ikke strøm i en periode. Han ringede hjem fra en nærliggende bondegård, og fortalte, at han var OK, og maskinen stod tæt ved en sognevej, med et knækket forhjul – klar til afhentning.

Det fik telefonsystemet op på max. ydeevne. Inden denne melding var kommet helt rundt i systemet, havde vi »mistet« yderligere tre fly. Så afhængig af hvem der talte med hvem, var det forskellige begivenheder den enkelte havde kendskab til. Det medførte forvirring nogle steder. Inde midt i orkanens øje vidste



F-84 KP-X.

vi godt hvor det bar hen, vi forsøgte at bevare roen og arbejde os igennem »bunken« af fly.

Omkring samme tidspunkt (kl. 11.20-11.30) blev der givet ordre til, at flyene over Karup skulle gå til deres alternative flyveplads. Fra starten var det jo Sola i Norge. Men alle eskadriller havde briefet egne piloter på, at de lige skulle tale med Aalborg på vejen mod Norge. Det kunne jo være, at de alligevel kunne lande på Aalborg.

Flere fly havde så lav brændstofbeholdning, at de forblev over Karup for at prøve endnu et landingsforsøg. Men allerede omkring kl. 11.30 ændres Karups officielle vejrrapport til: vind 200' 12 kt, sigtbarhed 700 m i tåge og lodret sigt 200 ft. Og jeg tror, at dette havde været forholdene i et stykke tid ude for enden af landingsbanen.

Medens telefonerne glødede vedrørende *Hawkeye Yellow 2*'s nødlanding i Salling, gik det hedt til omkring Karup.

Mellem kl. 11.43 og 11.57 (på 14 minutter) havde vi fire nye dramatiske begivenheder.

Ca. 11.43 crashlander *Phantom Yellow 2* med sin Republic F-84G (nr. KR-X) lige til højre for banen, glider ind over landingsbanen og lægger sig til ro i nord-siden af banen (venstre side). Ingen brændstof. Piloten OK.

Ca. 11.44 springer *Craven Green 2* fra sin F-84G (nr. KU-B) ca. 1 mile vest for pladsen. Flyvraget findes senere på dagen i plantagen vest for Kragssø. Piloten daler ned i faldskærm og lander sikkert i en snedrive. Jeg så ham på min radarskærm hænge i faldskærmen, medens jeg kontrollerede et andet fly, som kun var en mile fra ham, på vej ind til landing. Ingen brændstof. Piloten OK.

Ca. 11.54 lander *Phantom Red 1* med sin F-84G på parallelbanen, og motoren

»Sorte Lørdag« mosaikken er samlet af LF – ikke for at finde skyld og ansvar, men for at samle helheden og for måske at kunne se – hvorfor. Som pensionist har han fundet tid til det. I løbet af de seneste 10 år, har han også samlet »Veteranerne fra Sorte Lørdag« (piloter og flyveledere) 2-3 gange, for at briefe dem og udvokse erindringer. Ved hjælp af veteranernes fortællinger og især flyvevåbnets arkiver, har LF kunne danne sig sin helhedsbillede af hændelserne.

Omkring 50 års-dagen gennemfører Helikopter Wing Karup (Flyvestation Karup) et nostalgisk arrangement, hvor bl.a. LF giver sin beskrivelse af »Sorte Lørdag«, og flere af veteranerne vil være til stede.

gik i stå medens han kørte på banen. Ingen brændstof. Under et af de mange landingsforsøg, så Red 1 pludselig denne bane, og han greb chancen for at komme ned på jorden. Han – og vi – var heldige. Der var ingen rullende fly eller biler på denne taxi- og parallelbane, da han landede der – uden at nogen kunne se det, uden at nogen vidste det og uden tilladelse. Pilot OK. Da motoren var gået i stå måtte han efterlade flyet, hvor det stod og gik selv ind til den nærliggende ESK 727's bygning.

Ca. 11.57 springer Phantom Red 2 fra sin F-84G (nr. KP-X) nordøst for pladsen. Der var ikke mere brændstof. Flyet styrter ned i nærheden af Firehuse, og i nærheden lander piloten uskadt.

Efter Phantom Red 2 var sprunget nordøst for pladsen var der kun Lisbon 19 (F-84) tilbage over Karup. I mellemtiden var otte fly (F-84G og RF-84F) landet i Aalborg eller på vej dertil på de sidste dråber i brændstoftankene. På Karup landede Lisbon 19 endelig på 4. instrumentlandingsforsøg – som sidste mand. Da han ruller ned af banen, gav han mig denne positive melding: »Good show, GCA«. Det var lige den feedback, jeg havde brug for dér.

Pyha! Det var nogle voldsomme oplevelser. Men hvor var vi heldige på denne »Sorte Lørdag«. Der var *kun* materielle skader.

Afslutning

Hvis episoden skal gøres op i tal, ser tallene således ud: Udgangspunktet var, at 37 fly skulle lande på flyvestation Karup. Og resultatet blev, at otte fly landede på Flyvestation Aalborg, 25 fly landede på Karup, fire fly crash'ede – mere eller mindre (plus et taxi uheld).

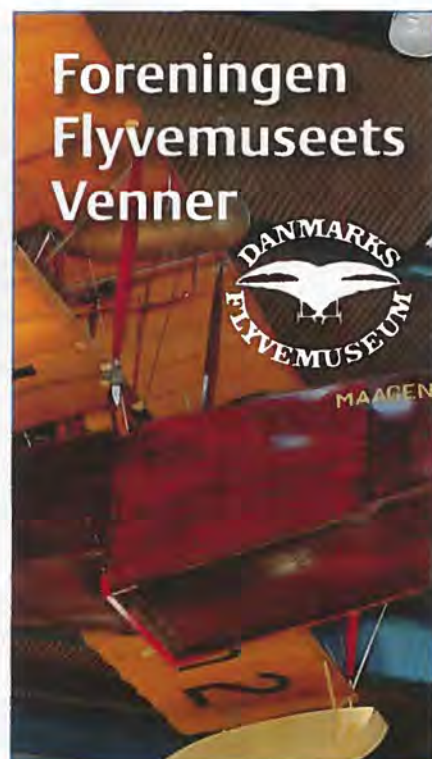
Derudover blev der udført seks planlagte overskydninger (øvelse), 62 mislykkede anflyvninger (visuel- eller instrumentanflyvninger).

Sammenlagt var der blevet udført ca. 93 landingsforsøg i alt. I gennemsnit havde hvert fly belastet systemet med 2-3 anflyvninger mod normalt en anflyvning.

Det var en formiddag, der kom til at betyde meget for mig, ja også for Flyvevåbnet. Jeg tror, at Flyvevåbnet blev »voksen« efter denne episode. Vore erfaringer skabte en ny holdning og udmøntede sig senere i nye præcise bestemmelser, som har været med til at skabe nutidens professionelle Royal Danish Air Force.



Efterlysning: Jeg mangler fortsat at få kontakt én »Veteran« nemlig Edmund Bertelsen. Han var Approach flyveleder under Sorte Lørdag flyvningerne. Jeg modtager gerne oplysninger. /LF



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 halvårs møde med foredrag og spisning
- Ved den årlige generalforsamling afholdes der foredrag og spisning i tilslutning hertil.
- Endvidere arrangeres lejlighedsvis, udflugter for medlemmer.

Støt foreningen, meld dig ind her:

Foreningen Flyvemuseets Venner
Gydevang 39-41
3450 Allerød
eller på telefon til sekretæren: 3250 6130,
E-mail: info@flyvemuseum.dk
www.flyvemuseum.dk



Gripen Next Generation.

TERMA indgår aftale på mere end 10 mia. med SAAB

På et pressemøde den 4. december offentliggjorde Saab og Terma en samarbejdsaftale på mere end 10 mia. DKK. Og der er tale om en vidtrækkende samarbejdsaftale om både flyteknologi, rumteknologi, forsvar og samfundssikkerhed (civil security). Dele af aftalen er betinget af, at Danmark vælger Gripen Next Generation som afløser for F-16.

Danmark skal inden for de kommende år forny sin Lockheed F-16 flyflåde, og aftalen kan komme til at omfatte helt op til 48 kampfly. Saab byder ind med et på indkøbstidspunktet helt nyudviklet kampfly: Gripen Next Generation (Gripen NG). Gripen NG er et fuldt ud NATO-kompatibelt kampfly, som vil efterleve alle Danmarks krav og Saab er klar til at levere fra 2016 og endda før, hvis Danmark måtte ønske dette.

Hvis Danmark vælger det nye Gripen NG, som udvikles til Danmark, vil det generere omfattende samarbejder og teknikudvikling med danske industrivirksomheder – både inden for forsvarsindustrien, men også på andre områder.

»Vi er overbeviste om, at vores tilbud – Gripen Next Generation som afløser for F-16 – er det bedste alternativ for Danmark. Saab tilbyder dansk industri et omfattende, værdifuldt og langsigtet industrisamarbejde, som langt overstiger

modkøbskravet på 100 procent«, siger Åke Svensson, adm. dir. for Saab og fortsætter: »Industrisamarbejdet medfører en historisk mulighed for at etablere et bredere skandinavisk samarbejde.«

Om samarbejdet siger Jens Maaløe, adm. dir. for Terma:
»Aftalen mellem Terma og Saab indehol-

der nogle meget interessante og langsigtede perspektiver, både i forbindelse med Danmarks køb af nye kampfly og på en række andre forretningsområder, som kan være fordelagtige for begge parter.«



Adm. dir. Jens Maaløe, Terma (tv.) og adm. dir. Åke Svensson, SAAB med en model af Gripen på bordet.



CESSNA SKYHAWK TURBO DIESEL

Flyteknisk Notodden

Skyhawk turbo diesel
Bruker 30 liter JET A1 i timen
For levering 2008 bestill nå

Cessna 350/400 (Columbia)
verdens raskeste singel piston
med fast understell, cruise speed
232 knots.

Til salgs
1977 mod U 206G på hjul/flottører
NOK 790.000,-



Flyteknisk Notodden AS
tlf: 907 84 478
e-mail: runar@flyteknisk.no

RED FLAG 2007

Tekst: Kaptajn John Kristensen (STI)

*Foto: Henning Kristensen, Flyvevåbnets
Fototjeneste*

Vejret er så småt ved at blive trist og gråt i Danmark her midt i oktober. Dagene bliver kortere og kortere, så hvad kan være mere perfekt end at flyve vores jagerfly til verdens største flyveøvelse i Nevadas ørken? Øvelsen udgår fra Nellis Air Force Base (AFB), der ligger i udkanten af Las Vegas, hvor vejret næsten altid er perfekt til flyvning. Selve »krigen« udkæmpes i et område på ca. 100 x 280 km umiddelbart nord for »Area 51«. De danske jagerpiloter er med i forreste række med top-moderne udstyr!

Flyene er allerede i USA, da de har deltaget i en øvelse nær Salt Lake City i staten Utah. Combat Enhancement Training (CET) på Hill AFB har stået på i to gange to uger med to forskellige hold jagerpiloter fra Fighter Wing Skrydstrup. Under CET har piloterne arbejdet tæt sammen med US Air Force (USAF) og bl.a. trænet 100 fods taktisk flyvning samt aflevering af laser- og GPS bomber. Royal Danish Air Force (RDAF) er igen med i forreste linje, idet alle flyene er M4 (Mid-Life Update, del 4) udstyret med Helmet Mounted Cuing System (HMCS), Night Vision Goggles (NVG), Link-16, AMRAAM, AIM-9X, GBU-12 laser bomber, GBU-31 GPS-bomber og GBU-49 (der kombinerer egenskaberne fra GBU-12 og GBU-31).

I år skal der specifikt trænes våbenaflevering af GBU-49 og GBU-12, således at alle piloter, der er klar til udsending, har afleveret minimum en bombe. Denne overordnede målsætning er fælles for Red Flag og den forudgående CET. Red Flag er denne gang en kombineret dag- og natøvelse. Jeg deltager selv i Red Flag for anden gang – denne gang med et 727 Fighter Squadron (FS) mærke på pilotjakken. Utroligt meget er sket siden 2004, hvor flyene var fra Eskadrille 726 på Flyvestation Aalborg. På daværende tidspunkt fløj jeg som wingman, flyene

STI startede i Flyvevåbnet i 1993 og har efter pilotuddannelse i 1996 fløjet G-3 Gulfstream, været instruktør ved Flyveskolen og har fløjet F-16 siden år 2000. Han er gift og har to børn. STI har været tilknyttet diverse flyveskoler i civil regi som freelance kunstflyvningsinstruktør siden 1998. Han er bestyrelsesmedlem i foreningen Danske Flyvere. STI arbejder til daglig i 727 Fighter Squadron på Fighter Wing Skrydstrup.



var M2, vores smarteste bombe var en GBU-12 og ting som HMCS og Link-16 virkede som science fiction. To OPEVA-Ler og mange øvelser senere har RDAF taget et gigantisk skridt fremad – vi er »cutting edge« blandt F-16'erne nu og mange misundelige blikke kommer fra de amerikanske enheder, når de erfarer at vi har GBU-49. Men tilbage til selve øvelsen.

Briefingerne til øvelsen er startet allerede om torsdagen og vi har arbejdet mange timer hver dag hele weekenden igennem. Jeg deltager på nat-holdet un-

der den første uge. Desværre betyder tidligere nævnte overordnede målsætning, at der er rigtig mange piloter på denne Red Flag, hvorfor vi kun flyver en mission hver anden dag (og ikke nødvendigvis i forsædet). Min første tur bliver således en bagsædetur med TAR om tirsdagen. Missionen bliver ledet af chefen for 730 FS, KIN. Vi er en underdel af den store pakke og skal flyve Close Air Support (CAS) i South Area of Operations (SAO). Vi er »tasket« til at have GBU-49 med på missionen, og aktuelt er hvert fly opladt med en GBU-49 inert. Området ligger tæt på Area 51,

og det giver en smule ekstra arbejde under flyvningen, idet en overskridelse af grænsen betyder øjeblikkelig hjemsendelse fra øvelsen. Missionen flyves med NVG og da jeg sidder i bagsædet, har jeg tid til at kigge på den enorme brand og den tilhørende røgsøjle, der løfter sig op fra Californien og ud over havet, godt 400 km væk. På første del af missionen smider TAR og KIN bomberne og herefter trænes et CAS-scenarie, hvor der bliver god brug for alle vores nyeste systemer. Da vi skal flyve samme type mission torsdag nat, spørger vi de amerikanske Special Forces om de har



E-107 på take-off fra Nellis Air Force Base.



Dagsdis pga. røg, der drev ind over Las Vegas. Røgen kom helt fra Californien godt 400 km væk.

nogen ønsker til træningen – svaret kommer prompte: »Peacetime, your training... wartime, our training«. Det kan der vist ikke være spørgsmål til!

Torsdag flyver jeg igen nat-CAS. Denne mission skal vise sig at blive en lidt anderledes mission end normalt. Jeg har GAD med på wingen og han flyver i en to-sædet med SPE, vores flyvesikkerhedsofficer. Det skal vise sig at være

helt fint. Missionen forløber stort set som om tirsdagen, dog skal vi lufttanke ved slutningen af missionen. Vi skal bare have 2000 pund brændstof for træningens skyld. Vi kommer fint på tankeren med ordene »2000 pounds offload«. Jeg syntes, at det tager lidt lang tid at få »sølle« 2000 pund og kigger ned på brændstofmåleren – jeg har fået over 6000 pund – f... Jeg skynder mig at koble af tankeren, men har nu langt mere

end ønsket brændstofmængde. GAD får hurtigt tanket sin del og da jeg stadig er en god del over ønsket landingsvægt, bliver vi nød til at gå i holding og meget atypisk reducere vægten ved brug af efterbrænder – vi har nemlig en hård »recovery«-tid inden hele pakken for nordområdet kommer tilbage.

Det er gjort før og ikke noget problem – GAD hænger løs og efter ca. otte minutter er jeg tilfreds. Jeg går ud af ef-

Billede fra det enorme område, hvor flyene holder parkeret. I baggrunden kan man se Wynn hotellet ved "The Strip".



Et AMRAAM missil bliver inspicieret inden flyvningen. I højre side af billedet ses et AIM-9 missil.



GBU-49 inert bomber ligger klar til opladning.



“The Strip» sover aldrig.

terbrænder og farten begynder at stå af. Jeg kalder til GAD; »One is slowing to 300 knots – two, you can join up«. Ved 300 knob vælger jeg fartbremsen ind og ser til min overraskelse at farten stille og roligt fortsætter med at falde... “299«, “298«, “297« – missionens andet f... kommer ud af min mund! Måske ikke det mest professionelle radiokald følger »øh... two... jeg mister fart i military« – MEN betydningen kommer

igennem. En af mine første tanker er at SPE sidder i bagsædet på det andet fly, og der derfor ikke er nogen grund til at skynde sig alt for meget, når han sidder og kan hjælpe med checklisten.

Første trin af nødproceduren udføres, uden effekt. Farten falder ret hurtigt til 250 knob og jeg bliver nød til at forlade de 18.000 fod, som vi er tildelt. Jeg afgiver et mayday-call, som giver

en del forvirring hos USAF Air Traffic Control (ATC), på trods af at det er ICAO standard (USAF bruger »Emergency«). Jeg har stadig mine NVG koblet på hjemlen og således er en Minimum Safe Altitude (MSA) på 12.500 fod ikke lige så stort et problem, som normalt om natten (normalt springer man ud af flyet i MSA om natten). Flere trin af nødproceduren gennemgås – jeg har allerede drejet i retning af

Nellies Air Force Base med den kæmpe rampe. I baggrunden Las Vegas og The Strip. Røgen ses tydelig fra branden i Californien.



Nellis AFB, der på trods af at være 65 NM væk, er nærmeste egnede base. Indtil videre hjælper intet og jeg når at fjerne alle mine ting, som er procedure inden en »ejection«.

I 14.000 fod sker der endelig noget; jeg vælger en backup funktion på motoren, og det giver min mere »thrust«. Det er ikke meget, men nok til at jeg kan begynde at accelerere igen og få lidt højde tilbage. Desværre er ikke alle problemer løst, da ATC ikke er helt med på hvad der sker. Det tager mange kald at få dem med i spillet.

Jeg er ved at blive ret så utålmodig, men holder det heldigvis væk fra frekvensen. På landingen viser det sig nemlig, at et andet fly har lukket den ene bane pga. en nødsituation, der er relateret til det elektriske system. ATC har således haft to »emergencies« i gang på samme tid, hvilket forklarer deres forvirring. Jeg er heldigvis i stand til at flyve flyet sikkert hjem til landing, mens GAD og SPE følger mig tæt – godt at have en så god hjælp! Hvad motorproblemet skyldes, ved

vi endnu ikke, da man efterfølgende tager motoren ud, pakker den ind og sender den til Danmark til undersøgelse.

Jeg ved bare, at jeg nu glæder mig mere end normalt til dagsflyvning i næste uge!

Fortsættes ...



STI's selvportræt over Nellis AFB. Las Vegas Motor Speedway ses til højre for basen.

Kameraoperatør til luftbårne kortlægningsaktiviteter

Vi har i år udvidet vores aktiviteter inden for luftfotografering og dataindsamling. Flygruppen søger derfor en ny kollega.

Jobbet

Vi søger en teknisk medarbejder, som kan lide at arbejde med følgende opgaver:

- Dataindsamling fra luftbårne sensorer
- Billedbehandling
- Dataprocessering og -logistik
- Flyvning i ind- og udland

Vi forventer

Du er teknisk uddannet og har evt. fotografisk erfaring fra arbejde med kortlægning eller lignende fagområder, hvor dataindsamling og bearbejdning har været en primær opgave.

Vi lægger vægt på at du:

- har lyst, vilje og erfaring til at arbejde med fotoflyvning
- har teknisk indsigt og lyst til at arbejde med store tekniske opgaver
- har erfaring med kameraer og billedbehandling
- har erfaring med LIDAR, skanning og databehandling
- har erfaring med, eller kendskab til, flyvning
- har flair for IT og er vant til at bruge en computer
- kan arbejde selvstændigt og holde hovedet koldt, selv i pressede situationer

Du skal være indstillet på at være udstationeret i kortere perioder (3-4 uger), samt at have lange arbejdsdage i fotosæsonen (mar.-okt.).

Vi tilbyder

Et spændende job i en international virksomhed, med mulighed for personlig udvikling og for at præge din egen hverdag. Du vil indgå i et dynamisk team, hvor samarbejde og dialog er nøgleordene.

Ansøgningsfrist

20. januar 2008

Arbejdssted

Roskilde Lufthavn

Spørgsmål kan stiles til:

Per Nørgreen, Gruppeleder. Tlf.: 45 97 25 60, pno@cowi.dk

Ansøgningen, med relevante bilag, fremsendes til:

COWI A/S
Lufthavnsvej 48
4000 Roskilde
Att.: Gruppeleder Per Nørgreen
Husk at vedlægge CV og eksamenspapirer.

Du kan også sende ansøgningen pr. e-mail til: pno@cowi.dk

COWI
www.cowi.dk

Jeppesen FliteStar

VectorPlus Technology

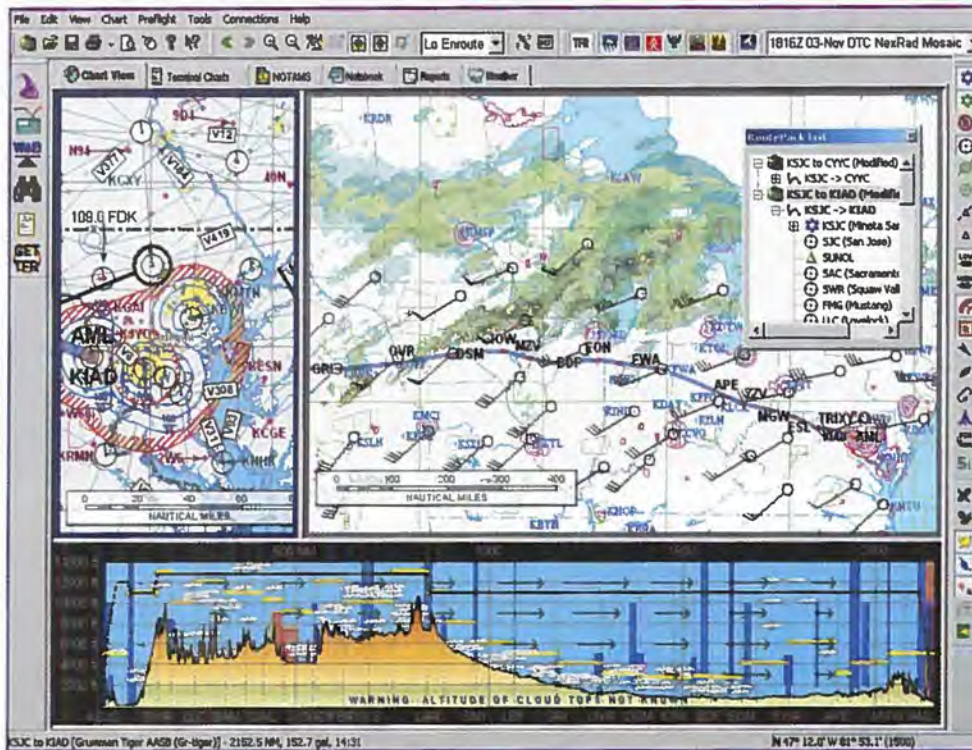
Allows you to select high or low altitude Jeppesen enroute chart themes, or VFR and high contrast background maps.

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

ATLANTIC AIRWAYS



Atlantic Airways BAe146 under start fra Vagar Lufthavn.

Tekst: Niels Jensen

Foto: Atlantic Airways

I denne serie af præsentationer af dansk registrerede luftfartsselskaber starter jeg med et selskab, som af en del nok ikke betragtes som dansk. Selskabet markedsfører sig som Færøernes Nationale Luftfartsselskab.

Atlantic Airways holder til på Færøerne. Da jeg stiftede bekendtskab med selskabet tænkte jeg: »Hvad får dog mennesker til at drive luftfartsselskab på Færøerne? – det må undersøges!«.

Ø-riger har altid haft et tvingende nødvendigt behov for kontakt og samkvem med omverden. Mest af alt fordi et ø-rige sjældent har alle nødvendige fornødenheder til livets opretholdelse, og jo mere moderne og dynamisk samfundet vil være, jo større behov for hurtige forbindelser. Skibsfart har gennem årtusinder været den eneste transportmulighed, så luftfart må have været en nærmest guddommelig åbenbaring for øer. Nu har enhver større ø med respekt for sig selv, en landingsbane.

Men sådan er det ikke på Færøerne. Der findes kun én lufthavn, Vagar, som er berygtet og berømt.

Af alle steder i verden, hvorfor vælger man så denne lufthavn som udgangspunkt for sine aktiviteter? Måske en af verdens mest udfordrende lufthavne,

ikke på grund af materiel eller mandskab, men på grund af vejret, og de meteorologiske forhold, samt landingsbanens korte længde, placering og form. På trods af disse kendsgerninger, viser SLV's regularitetsstatistik et bemærkelsesværdigt flot niveau for lufthavnen. Dette må tilskrives selskabets og lufthavnens dygtige stabe. Atlantic Airways og det færøske Laugting har i øvrigt besluttet at igangsætte en udvikelse og en forbedring af lufthavnen i de kommende år.

Da en engelsk officer under Anden Verdenskrig fik til opgave at finde et sted på Færøerne, hvor der kunne anlægges en landingsbane, var det ikke nogen let opgave han fik. Der findes stort set ikke et fladt stykke land der hælder under 30 grader ned mod havet, og som ikke ligger langs en klippevæg.

Måske på nær toppen af bjergene, som så til gengæld ligger skjult i skyerne det meste af tiden. Han fandt dog et forholdsvis langt stykke kuppelformet land mellem to fjorde på øen Vagar. Her anlagde englænderne så en flyveplads i 1941 til 1942. Banen er 1.250 m lang, og krummer ned ad i begge ender, så når der skal bremses er det altså ned ad bakke. Ankomst og afgang foregår ind og ud gennem fjordene i NNV- og SSØ-lig retning. Ikke noget problem når

vinden er i sydøst og øst eller nordvest, men hvornår er den det på Færøerne? For det meste er den S og SV hvilket vil sig at vinden kommer hen over fjeldene mere eller mindre på tværs, hvilket giver en del turbulens under indflyvningen.

Udfordringen

Det kræver mandsmod at oprette og drive et luftfartsselskab et sådan sted. Det kræver mandsmod at være medarbejder i et sådan selskab. Jeg spurgte da også piloter og personale hvad der har fået dem til at søge ansættelse i netop Atlantic Airways. Det gennemgående svar er »udfordringen«. Det at være

Flyene

OY-RCA	BAe146-200
OY-RCB	BAe146-200
OY-RCC	AVRO RJ-100
OY-RCD	AVRO RJ-85
OY-RCE	AVRO RJ-85
OY-RCW	BAe146-200
OY-FJE	AVRO RJ-100

Helikoptere

OY-HMB	Bell 212
OY-HSR	Bell 412EP
OY-HSJ	Bell 412HP



Forpladsen og lufthavnsterminalen i Vagar Lufthavn. Lave skyer dækker udsigten mod Sørvågsfjorden.

ansat i netop dette selskab kræver at håndværket er i orden og mestres til fingerspidserne. Hele tiden er der nye udfordringer, nye problemstillinger der skal tages stilling til. Der gør ikke

mos på det personale. Det bar hele mit samvær med selskabet også præg af. Det virkede på mig, som var det en stor familie, alle kendte hinanden. Passagererne kendte kabinepersonalet og

piloterne, og det hele osede af intim hygge og tryghed. Selvom jeg var total fremmed, følte jeg mig ikke uden for, men tvært imod inviteret indenfor og med i denne storfamilie.

ALK AIR AIRCRAFT BROKERS

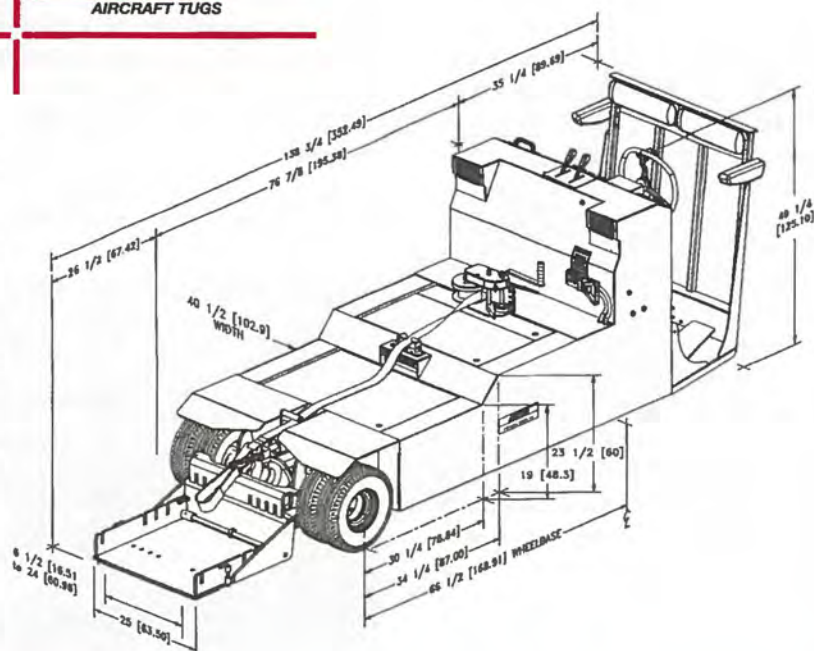
LEKTRO AIRCRAFT TUGS

Alkair Aircraft Brokers tilbyder de verdenskendte **LEKTRO** flytratorer kombineret med GPU.

Særdeles velegnet til opstart og maintenance ved fjernparkering.

Betjener helikopter, lette to-motors, executive jets og rutefly op til B-737.

Vi kan også levere fly, der passer til din nye **LEKTRO**.



ALK AIR Aircraft Brokers · Skodsborgvej 240 · 2850 Nærum
 Telefon 4580 2088 · Fax 4580 2488 · alkair@get2net.dk



Et Atlantic Airways fly klar til start på bane 13. Den gule ramme angiver det område, hvor hjulene skal sættes ved landing ellers er det »go around«. Foto: Atlantic Airways.

En væsentlig faktor i piloternes og kabinpersonalets tryghed ved at tage udfordringerne op, er den, at materiellet og jordpersonalet er i orden og fungerer. Selskabet har baseret sig på British Aerospace BAe 146 fly, i lidt forskellige udgaver. Det er mindre fire-motorede jetpassagerfly, der medtager knap 100 passagerer og seks besætningsmedlemmer. Flyene er specielt udvalgte til formålet og de færøske forhold. De er kendetegnede ved at være rigtig gode på korte baner. Flyene har fire muskuløse jetmotorer, som ikke er specielt økonomiske i brændstofforbrug. De er sultne de små men stærke heste, man kunne fristes til at kalde dem Shetlandsponyer! Men det giver en god sikkerhed at have mange motorer. Selskabet har seks fly af slagsen og ville egentlig gerne anskaffe flere af typen. Især nu hvor SAS har besluttet at skaffe sig af med DASH-8 Q400 flyene, har SAS benyttet sig af Atlantic Airways flyene i den udstrækning de har kunnet undværes fra Atlantics egne faste ruter. Atlantic Airways mærker imidlertid også manglen på kvalificeret arbejdskraft, både i form af piloter, men også jordpersonel, som flymekanikere og andet teknisk personale. Det er svært at få folk til at bosætte sig på Færøerne, som har en af verdens laveste arbejdsløshedsprocenter, under 1%. Atlantic Airways er

i øjeblikket i gang med en privatiseringsproces. I november måned 2007 solgtes 33% af aktiekapitalen til private investorer og medarbejdere.

Udover den almindelige passager- og fragt ruteflyvning har Atlantic Airways også en helikopterflåde af tre Bell helikoptere til indenrigsflyvning mellem de færøske øer. De anvendes til rednings- og ambulanceflyvning, passager- og godsflyvning, aerial work og off-shore opgaver.

Da jeg var på besøg på øerne var det meningen jeg skulle have været på en

af de almindelige faste ruteture til de nordlige øer, men lige netop den dag skulle det storme så voldsomt, at helikopteren måtte blive på jorden. Jeg havde også mine betænkeligheder da jeg kørte ud til heliporten og passerede Kaldbaksfjorden på vejen, og så hvordan kastevinde piskede havoverfladen op i kaskader, der stod mere end 50 m op i luften. Frygtindgydende og bestemt ikke flyvevejr.

Færøerne er bestemt et besøg værd, mindst en gang i livet, og man bliver behandlet godt hele vejen.



Bell 412 på dækket af et tankskib.

6+ / -4 g
 V6 260hp
 and V8 400hp
 All aluminum
 2 Seater

Our tried and proven V6 260hp naturally aspirated engine, the V6 320hp Supercharged engine, and the V8 400hp, engineered for aircraft. These packages will suit a variety of aircraft engine. Price start from **\$39,000.00 USD**

Incredibly affordable to build and fly
 90% reproduction spitfire
 Fully engineered fast build kits.
 Engine Packages (Firewall Forward)



**SUPERMARINE
 AIRCRAFT**



EMAIL - spitfire@supermarineaircraft.com * WEB ADDRESS - www.supermarineaircraft.com

INNOVATIVE SUCCESS

DA42 OE-YDA

D-J6t

NYHET!

DA50

DA40

CFECP

DA20

HK36

Diamond
 SCANDINAVIA AIRCRAFT

AB Öst-Flyg | +46 480 473 473 | www.diamondair.se | info@diamondair.se

DIAMOND AIRCRAFT

TV2 NEWS HELIKOPTEREN



En lastbil er kollideret med en bro over Roskilde-motorvejen. Helikopteren var over stedet et kvarter efter, ulykken var sket.

Af Thomas Jensen

Der er i de sidste par år kommet meget fokus på helikoptere i Danmark, men især én er løbet med opmærksomheden – TV2 NEWS-helikopteren. Den er udskældt for at være for støjende og hele konceptet for amerikansk, men det tager ejer og pilot Thomas Kristensen helt roligt.

Da jeg kommer hen til Ikaros' hangar i Roskilde Lufthavn, er NEWS-helikopteren ikke at se nogen steder. Jeg havde egentlig en aftale med ejer Thomas Kristensen, men han har været nødt til at flyve af sted for at få billeder af en lastbil, der havde glemt at sænke kranen på laddet med det resultat til følge, at en fodgængerbro over Roskilde-motorvejen nu mere ligner en omgang abstrakt kunst end en bro, hvor skolebørnene trygt skulle gå til skole.

– Det er et typisk eksempel på det, vi laver. Vi bliver ringet op inde fra stationen (TV2 NEWS, red.), og i det her tilfælde var vi der allerede et kvarter efter, det var sket. Med det samme bliver det kommunikeret ud, at der er sket et uheld, og en masse mennesker kan spare tid ved at finde alternative veje. Kunne man så ikke bare have lavet billederne fra jorden, vil mange nok spørge, men det synes jeg ikke er optimalt. Med vores luftbilleder får vi i løbet af ti sekunder fortalt hele historien.

Ny vinkel

Thomas Kristensen har fløjet helikopter

i 15 år og stået for mange af optagelserne til TV og film i Danmark. Han har lavet billeder til populære serier som Rejseholdet, Taxa og til film som Solkongen og Blinkende Lygter, og nu er det altså blevet konstant efter opstarten af nyhedsstationen – han er i luften for at give danskerne en ny vinkel på tingene.

– Jeg vil godt vise danskerne deres land og monumenter. Jeg synes et slutbillede til vejrudsigten, hvor man kan se skoven ændrer karakter her om efteråret, er lige så vigtig som rydningen af ungdomshuset, fortæller helikopter-piloten.

No fly zone

Et af de tilfælde, hvor TV2 NEWS har gjort mest brug af billederne fra helikopteren, er i forbindelse med rydning af ungdomshuset på Jagtvej, men her forsøgte politiet at forhindre TV2 i at få billederne. Thomas Kristensen og en fotograf var mødt tidligere end normalt, fordi man vidste, at noget var i gære.

– Vi fik at vide ved solopgang, at rydningen var i gang. Vi for ned i helikopteren, og to minutter senere var vi klar til afgang. Vi drøned alt, hvad remmer og tøjler kunne holde, men godt inde i Kastrup kontrolzone over Sydhavnen blev vi kaldt af tårnet i Kastrup og fik at vide, der var etableret en no-fly zone, og vi måtte ikke flyve længere. Jeg spurgte

til, hvor den præcise grænse for zonen lå, men det kunne de ikke fortælle, så der var ingen anden udvej end at flyve tilbage til Roskilde, fortæller Thomas Kristensen, der tror politiet bevidst gav Kastrup sent besked for at der skulle opstå forvirring.

Flyver over zonen

Tilbage på flyvepladsen skyndte han sig at ringe til Briefing-afdelingen i Kastrup Lufthavn. De havde nu fået bedre styr på sagerne, og nu kunne de godt give koordinaterne til zonen. Thomas og fotografen skyndte sig i luften igen og en lille time efter, de var blevet stoppet af flyvelederen, var de på vej mod København igen.

– Jeg havde fået mærket op på et kort, hvor vi måtte flyve til, og i begyndelsen løb vi ind i problemer. Skyerne lå kun i 600-700 fod, og vi var forment adgang til området lige over begivenhederne, så vi var nødt til at filme meget skråt ind, og det gav ikke så gode billeder. Men heldigvis løftede skyerne sig, og så kunne vi bare flyve over zonen i 2000 fod og kunne følge det hele, siger Thomas Kristensen.

Støjende og amerikansk

News-helikopteren er blevet anklaget for at have forvoldt mange støjgener for beboerne på Nørrebro i dagenen omkring rydningen, men det afviser Thomas Kristensen.

– Vi gør altid meget ud af at støjede så lidt som muligt. Det betyder, vi går højt op og bliver kun over et område i kort tid. Jeg er tværtimod overbevist om, at det er forsvarshelikoptere, der er skyld i al støjen. De lå meget lavt i flere dage over tagene for at stresser folk, siger han.

Da TV2 NEWS begyndte at sende i december sidste år, var der mange kommentarer om, at det var for dumt og amerikansk at have en helikopter. Men Thomas Kristensen tror, at danskerne efterhånden har taget helikopteren til sig.

– Vi har nu mellem nul og en klage om ugen, hvilket er betydeligt mindre end i starten. Jeg tror også, at alle nu har set, at man kan få helt unikke billeder fra en helikopter, og at man som seer selv kan være med til at bedømme for eksempel, hvor voldsomme begivenhederne på Nørrebro egentlig var, siger Thomas Kristensen, der beskriver jobbet som 'nyhedspilot' som et drømmejob.



Fakta

- NEWS-helikopteren er en Eurocopter EC 120 B – også kaldet Kolibri.
- Fire piloter skiftes mellem at være på vagt døgnet rundt.
- Piloterne flyver efter VFR-reglerne.
- Alt i alt har helikopteren med tv-udstyr kostet omkring 18 millioner.
- Rejsehastigheden er 120 kts og den har en turbinemotor på 500 hk.

Der er altid to mand i helikopteren. En pilot og en kameraoperatør, der styrer kameraet under helikopteren ved hjælp af forskellige joysticks.

Første Cirrus SR 22 til udlejning



**Fuld glascokpit.
Speciel tilbud på difference training
gælder i januar 2008.**



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

Invitation til årets Road Show - Danmarksspillet

Af luftfartsinspektør Henrik Sandum,
SLV

Statens Luftfartsvæsen og GAP gruppen er nu klar til at præsentere den kommende vinters Road Show, i daglig tale benævnt Danmarksspillet, der denne gang byder på et helt andet og meget mere aktivt setup.

Danmarksspillet kan nok nærmest betegnes som en workshop, hvor samtlige deltagere er aktive spillere. Deltagerne skal nemlig dels planlægge, dels »udføre« en flyvning mellem landsdelene.

I planlægningen indgår alt lige fra indhentning af vejroplysninger, udarbejdelse af drifts-flyveplan indeholdende brændstofberegning, udregning af start- og landingsdistancer samt vægt- og balance mv.

Selve flyvningen foregår på »papiret«, men er yderst realistisk med deltagelse af en flyveleder fra Naviair i Roskilde samt en repræsentant fra Copenhagen Information. Både planlægningen og den efterfølgende flyvning, herunder radiokommunikationen vil blive bedømt, og det bedste hold vil blive præmieret.

Datoer for de seks planlagte afviklinger i denne vintersæson fremgår af plakaten.

Som det fremgår af ovenstående, er der tale om et omfattende koncept, og for at til sikre deltagerne størst muligt udbytte, har det været nødvendigt, at begrænse antallet af deltagere til 32 pr. arrangement.

Interesserede privatpiloter bedes derfor snarest tilmelde sig til Ann Mortensen, SLV på følgende e-mailadresse anmo@slv.dk.

Skulle du/I have specifikke spørgsmål til Danmarksspillet kan disse rettes til luftfartsinspektør Henrik Sandum på telefon 36186337 eller e-mailadresse hens@slv.dk.

**Tilmelding
nødvendig**



GAP Danmark inviterer til: Danmarksspillet

Kom og bliv flyveklar med dette nye interaktive brætspil, der sætter fokus på flyveplanlægning, navigation, meteorologi og ikke mindst radiokommunikation.

Der er et begrænset antal pladser, så tilmeld jer hos Ann Mortensen på anmo@slv.dk eller tlf.nr. 3618 6271.

Tilmelding skal ske senest 8 dage inden pågældende arrangement. De tilmeldte deltagere modtager efterfølgende supplerende oplysninger om arrangementet.



2008

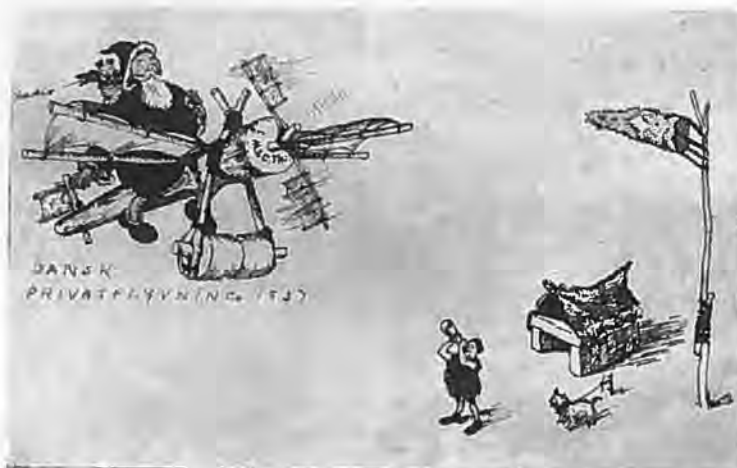
Danmarksspillet fra tirsdag den 8.

januar til tirsdag den 4. marts 2008

70

For 70 år siden

af Ingrid Muus



Vi slutter os til de gode Ønsker om et godt Nytaar 1938, og haaber at det ogsaa maa gælde Sportsflyvningen i Danmark.

Ved Aarsskiftet.

»1937 randt ud, og det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab indleder det nye Aar med at bringe Hilsener og Nytaarsønsker til Medlemmerne og de nye Organisationer, der har tilsluttet sig Selskabet som deres Samlingsmærke« – sådan indleder Bestyrelsen sin nytårshilsen til FLYV's læsere i januar 1938.

Set med 2007-briller kunne denne indledning gælde DULFU, Dansk Ultralet Flyve Union, som er blevet medlem af KDA, et skridt som vidner om, at ultraletflyvningen er på vej væk fra imaget om cowboyflyvning og motoriserede badeforhæng. Det er i dag seriøse piloter, med en teoretisk uddannelse, der matcher A-pilotens, og efterhånden med et stigende antal fly, som i performance og udseende knapt kan skelnes fra de traditionelle sportsfly. Det var rigtigt at få DULFU med. Tillykke med det til både DULFU og KDA.

»En Tak rettes til alle dem, der ved mangesidede Bestræbelser i det svundne Aar har samarbejdet paa at fremme Aeronautiken i Danmark.« Der er uden tvivl grundlag for at denne tak også skal lyde i år, 2008, men andre end mig må udfærdige listen. »Ved Tærsklen til Aaret 1938 dvæler Tankerne et Øjeblik ved det gamle Aars Hovedbegivenheder, som i mange Henseender betød et skridt fremad for dansk Flyvning.« – allerede her kommer det første stik af misundelse på årgang 1938, men det bliver værre: »En voksende Interesse og Forstaaelse af denne (dansk flyvning) har befæstet Troen paa, at vi gaar en Tid i Møde med Mulighed for, at glippede Haab nu må gaa i Opfyldelse.« Hvorfor sidder jeg nu her og hemsøges af sætningen: Ja, det var dengang, de gode gamle dage, de gamle skribenter og bestyrelser for

Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab ville rotere i deres grave, hvis de kunne se, hvilke håb, der ser ud til at vil glippe i 2008. Privatflyvningen trues fra flere fronter: Moms, øgede benzinafgifter og udvidelse af områder med flyverestriktioner helt ud i det absurde, det var altså nemmere før.

»Man maa glæde sig over den forestaaende Forøgelse og Udvidelse af dansk Trafikflyvning paa de udenlandske Ruter. Men ogsaa herhjemme er der Vaartegn paa Flyvningens Omraade. Kastrup Lufthavn bliver stadig mere og mere tidssvarende« – enig! I de 35 år jeg er kommet i omtalte lufthavn har der været ombygninger og udvidelser både indenfor og udenfor. Det er lige spændende hver gang, hvilken vej mon vi skal gå denne gang for at komme derhen, hvor vi plejer? » – og indenlandske Ruter er startet. Aalborg og Esbjerg er i færd med at bygge moderne Provinslufthavne« – og det fortsætter også, se bare Aalborg Lufthavn, december nummeret af FLYV 2007 kan melde at lufthavnen når en million passagerer i 2008! » – og i Rønne er Arbejdet ogsaa i gang. I flere og flere af de danske Provinsbyer vokser Interessen for Flyvning og Ønsket om at deltage i indenrigsk Trafikflyvning. Samtidig er man dog blevet skuffet over de glippede Forhaabninger om Opnaelse af Indførselstilladelse for private Flyvemaskiner til Sports- og Skoleflyvning. Der er søgt at hjælpe paa dette Forhold ved tidligt paa Aaret at rette Henvendelse til Valutamyndighederne, om at der maatte gives Valuta til Indkøb af saadanne Flyvemaskiner fra Udlandet. Denne Henvendelse er nu gentaget, og det er vort brændende Ønske, at danske Sports- og Privatflyvere maa faa bedre Kaar og gaa en lysere Tid i Møde.«

Der kom jo så en tid, hvor danske sports- og privatflyvere følte lyset skinne på sig. Men Guderne skal vide, at nu truer de sorte skyer for alvor. Tænk, at al den energi, alle de kræfter, som der i 30'erne blev lagt for at vi, der elsker at flyve, skulle få mulighed for det, nu begynder at ligne noget, der er spildt. 25 % oven i alting, der har med flyvning at gøre! Det er rigtig mange penge.

I flyvningens første tid var flyvning ganske rigtigt »de riges legetøj«. Men i rigtig mange år har det været muligt for alle, der ville flyve kunne få mulighed for det. Det har også skabt en variation inden for flyveverdenen, som ligner alle andre sportsgrene, og det var vel formålet et eller andet sted. Men med de adviserede trusler om moms på flyvning og afgift på brændstof ser det ud til, at flyvning igen skal blive »de riges legetøj«. Og hvis interesse tjener det?

»Svæve- og Modelflyveinteressen er tilsyneladende i stærk Fremgang, hvilket maa hilses med Glæde, da det er Ungdommens Energi og Interesse, som skal bære Sagen frem og føre Udviklingen videre. Man maa ønske dette Arbejde god Fremgang og sund Udvikling under faste Former.«

Hvorfor er der ikke nogen af dem, der sætter dagsordenen i dag, der kan tænke sådan, være så fremsynet og sige det højt, som man kunne i 1938? For det ER jo sådan det er!

Hvis de unge ikke har råd til at flyve, ja så har de heller ikke råd til at uddanne sig til piloter – med mindre pilotuddannelsen berettiger til SU – gør den det? – og der er ikke mange flyvetimer i en SU, altså, hvis der skal momses – og så bliver der pilotmangel – igen – og hvad så?



DET SKER I 2008

2008

24-26/2	Heli-Expo, Houston, Texas	(www.heliexpo.com)
5-6/3	Avionics 2008, Amsterdam, Holland	
21-23/3	Warbirds over Wanaka, Queenstown, New Zealand	(www.warbirdsoverwanaka.co.nz)
18-19/4	IMAS Gebrauchtflugzeuge, Friedrichshafen	(www.imas-friedrichshafen.de)
25-27/4	Aero Expo Prag, Pribram Airfield, Tjekkiet	(www.expo.aero)
20-22/5	EBACE, Geneve, Schweiz	(www.ebace.aero)
27/5-1/6	ILA Berlin, Tyskland	(www.ila-berlin.de)
8/6	Flyvevåbnet Åbent Hus, FSN Karup	
12-15/6	41. KZ Rally, Stauning	
13-15/6	Aero Expo London, Wycombe Air Park, England	(www.expo.aero)
12-13/7	Royal Int'l Air Tattoo, Fairford, England	(www.rafcte.com)
14-20/7	Farnborough Int'l Air Show, Farnborough, England	(www.farnborough.com)
6-8/10	NBAA, Orlando, Florida	(www.nbaa.org)

2009

2-5/4	AERO Friedrichshafen, Tyskland	(www.aero-friedrichshafen.com)
15-21/6	Paris Air Show, Le Bourget (Paris), Frankrig	(www.paris-air-show.com)
23-23/8	3. International Bucker Fly-In, Kestenholz, Schweiz	

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.



Oscar Yankee

Slettet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-DHM	Piper PA-28-140 Cherokee Cruiser	06.12.2007	Randers Piper Club, Nordborg	Havareret

Ejerskifte

OY-	Type	Reg. dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-BBA	Piper PA-28-140 Cherokee Cruiser	27.11.2007	Jens Villebro Hansen, Kerteminde	Mogens Floor Søndergaard
OY-LKG	Hawker 800 XP	05.11.2007	Saxojet A/S, Gentofte	Dreieck Industrie Leasing S.A.
OY-LMM	Piper PA-46-500TP Malibu Meridian	27.11.2007	Hvista ApS, Hellerup	Hvilan I/S

Luffartsinspektør til General Aviation

Idet den nuværende luffartsinspektør på området overgår til andet sagsområde, søger Statens Luffartsvæsen en luffartsinspektør til kontoret for Flyveoperationer med arbejdsområde inden for General Aviation. Tiltrædelse snarest.

Kontoret er bemandet med 10 inspektører. Kontorets hovedopgaver er bl.a. operativt tilsyn med al dansk civil erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig luftfart, herunder udstedelse af operative tilladelser/godkendelser til danske og udenlandske luffartsvirksomheder og enkeltpersoner.

Som ny medarbejder bliver dine arbejdsopgaver:

- Sagsbehandling af operativt relaterede henvendelser fra unioner og enkeltpersoner
- Tilsyn med unioner/drifshåndbøger
- Koordinering/fortolkning/evt. udarbejdelse af danske bestemmelser i overensstemmelse med tilsvarende internationale bestemmelser
- Deltagelse i inspektioner mv. på flyvepladser
- Deltagelse i flyvesikkerhedsmæssige aktiviteter målrettet over for General Aviation
- Sagsbehandling af BL 8-10 indrapporteringer på General Aviation området

For stillingen må påregnes nogen rejseaktivitet/weekendarbejde.

Herudover ønsker vi, at du:

- Har gode kommunikationsevner og kan formulere dig i skrift både på dansk og engelsk.
- Har nogen administrativ erfaring
- Har godt kendskab til IT på brugerniveau.
- Kan arbejde selvstændigt og er i stand til at tage beslutninger i overensstemmelse med forvaltning af myndighedsrollen.

- Har kendskab til det danske bestemmelseskompleks for civil luftfart
- Har bred erfaring fra GA-området og har, eller har haft certifikat som luftfartøjsfører. Vi er indstillet på at finde en løsning, så du evt. kan beholde din operative status.

Vi tilbyder:

- Kontraktansættelse på åremål (5-7 år)
- Et spændende og ansvarsfuldt job med en bred vifte af opgaver indenfor General Aviation området.
- Gode kolleger i et uformelt miljø, hvor samarbejde og videndeling er i centrum
- Stillingen er en fuldtidsstilling (37 timer ugentlig).
- Ansættelse sker i henhold til gældende overenskomst.

Yderligere oplysninger:

Har du behov for yderligere oplysninger, kan du kontakte Afdelingschef Per Veingberg på tlf. 3618 6262 eller luffartsinspektør Henrik Sandum på tlf. 3618 6337.

Skriftlig ansøgning sendes til Statens Luffartsvæsen, HR, Ellebjergvej 50, 2450 København SV. Vi skal have din ansøgning senest den 17. januar 2008 kl. 12. Mærk ansøgningen TO.

Ansøgningen kan også sendes skriftligt på e-mail: dcca@slv.dk.

Du er også velkommen til at besøge vores hjemmeside på internettet. Adressen er www.slv.dk.

SLV ønsker at fremme ligestilling og mangfoldighed og opfordrer alle interesserede uanset personlig baggrund, alder, køn, religion eller etnisk baggrund mv. til at søge stillingen.



HISTORISKE VINGESUS



Den to-sædede Vampire træner var i brug i RAF lige til 1966.

DE HAVILLAND VAMPIRE

AF WILHELM WILLERSTED

Der skal som bekendt to til en tango – og to til en dog-fight!

Men de allerførste to britiske jetjagere – Gloster Meteor og de Havilland D.H.100 Vampire – kom hverken til at træde dansen sammen eller kom i håndgemæng mellem skyerne selv om begge fly fik en flot militær karriere både i Royal Air Force samt i mange landes flyvevåben i efterkrigstiden verden over.

Gloster Meteor kom først på banen. Flyet var allerede fra starten i 1943 specificeret til serieproduktion, så Meteor nåede at komme med i Anden Verdenskrig.

De Havilland D.H.100 prototypen fløj første gang den 29. september 1943 med testpilot Geoffrey de Havilland Jr. ved pinden. Jetmotoren var en de Havilland Goblin på 2.700 lbs. tryk.

Flyet skulle egentlig have heddet »Spider Crab«- Edderkoppe-krabben – men slap med skrækken og blev i stedet kaldt Vampire (Vampyr), som vel nok trods alt lyder noget mindre blodtørstig.

Man valgte at bygge Vampire med to halebomme, således at der i selve kroppen var kortest mulig afstand for motoren fra indsugning til udstødning.

Cockpitsektionen var i stil med Mosquito bygget af balsatræ og krydsfiner, resten af flyet var i metal.

Vampires førsteflyvning fandt sted godt et halvt år efter Gloster Meteor's. Selv om flyet blev bestilt i serieproduktion, så måtte man for eksempel vente på levering af flere af de splinternye Goblin-motorer. En af disse jetmotorer var ydermere blevet ødelagt i USA i forbindelse med et havari under prøverne med Lockheed XP-80 Shooting Star, som skulle have denne type motor. Englænderne sendte som sande gentlemen ekspres en Goblin (som de faktisk selv skulle bruge) til USA, og det betød desværre, at testflyvningerne med Vampire måtte udsættes.

De Havilland kunne heller ikke på grund af produktionen af bl.a. Mosquito gøre

Data

De Havilland Vampire

Motorer:	En de Havilland Goblin
	.....II på 3.100 lbs. tryk
Spændvidde:	.....11,6 m
Længde:	.....9,37 m
Højde:	.....2,78 m
Tomvægt:	.....3.300 kg
Startvægt:	.....5.618 kg
Max.fart:	.....860 km/t
Tophøjde:	.....13.000 m
Rækkevidde:	.....1.755 km

klar til at få Vampire på samlebåndet i Hatfield, så i stedet blev det til, at English Electric fabrikken skulle bygge de Havilland jetten. Summa Summarum: Vampyren nåede ikke med i den krig.

Den første produktions-Vampire Mk.1 fløj nemlig første gang i april 1945, og den kom i eskadriljetjeneste i RAF i løbet af 1946. Flyet havde sin første offentlige optræden ved masseoverflyvningerne af London i forbindelse med Victory-celebrations den 8. juni 1946.



Vampires fra 54.eskadrille i RAF klar til aktion
Det lave understel gør det nemt for jordperso-
nalet at komme til flyet.



Testpilot John Derry demonstrerer i lav højde sin de Havilland Vampire i luften over Bretigny i Frankrig.

Vampire var et særdeles effektivt fly, der blev udviklet i ikke færre end 15 forskellige versioner, bl.a. til hangarskibsbrug og som tosædet træner og natjager.

Den 23. marts 1948 satte en Vampire ført af Squadronleader John Cunningham en officiel verdensrekord i højdeflyvning på 59.446 fod altså 18.119 m!

Den 14. juli 1948 blev ni Vampires fra 54. eskadrille i RAF de første jets, der i formation fløj over Atlanten. Turen gik via Stornoway i Scotland, Keflavik på Island og Goose Bay, Labrador.

De Havilland Vampires gjorde tjeneste i Royal Navy fra december 1945, hvor man lavede testflyvninger fra hangarskibet HMS Ocean. RN og de Havilland prøvede også at lade Vampires lande

med understellet oppe på særlige måtter på hangarskibsdækket. Men disse forsøg blev hurtigt opgivet.

Blandt de mest sejlivede Vampires hører den tosædede træner T-11. Førsteflyvningen fandt sted i 1950, og der er bygget godt 600 af denne version. Træneren var i RAF til 1966. I Schweiz benyttede man Vampire træner til 1990.

Der er bygget i alt 4.401 eksemplarer af de Havilland Vampire. Flyet er fremstillet på licens i Indien, Australien, Italien, Frankrig (her kaldet »Mistral«) samt i Schweiz. 31 landes flyvevåben har haft de Havilland Vampire i arsenalet.


Overalt er det vævre, effektive og velflyvende jetfly blevet meget populært. Det har foruden Vampire også været kaldt »Flying Wheelbarrow« og »Kiddie Kar«

(især i RAF). Mexicanerne kaldte deres Vampires for »Aguacate«. Der er det lokale navn for avocado-frugten – og Vampire-kroppen kan da faktisk også godt ligne en sådan.

Flere museer verden over har Vampire udstillet, for eksempel Midland Air Museum i Coventry og – naturligvis – de Havilland museet i Hertfordshire i England, men også det finske flymuseum og det ditto norske har velbevarede museumstykker af den tohalede vampyr.



En RAF Vampire angriber mål med raketter. Flyet havde også fire 20 mm Hispano-kanoner.

A large Vampire aircraft is shown from a high-angle perspective at the top of the page, flying over a formation of nine smaller Vampire aircraft. The formation consists of three rows of three aircraft each, flying in a staggered pattern. The background is a bright, cloudy sky.

Når man ser en Vampire-krop (især) forfra, kan man godt forstå, at mexicanerne kaldte deres Vampires for »Aguacate«, det lokale navn for avocado-frugten.

Her samles de ni RAF Vampires før deres samlede førsteflyvning over Atlanterhavet i 1948.



Protector
Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen
Præsident
Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille
Formand
Aksel C. Nielsen

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

KDA huset	Telefon	E-mail
Anders Madsen, generalsekretær	4614 1503	am@kda.dk
Knud Larsen, redaktør af Flyv	4614 1502	flyv@kda.dk
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	pilotshop@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
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 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, 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
Ericavej 42 2820 Gentofte
Telefon 4444 8876
Internet adr.: www.ffu.dk
E-mail: pergrønnet@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 fylder 100 år

Den 20. januar 1909 stiftedes en forening, der i dag har udviklet sig til Kongelig Dansk Aeroklub. Bestyrelsen lægger op til, at 100 års jubilæet skal markeres i jubilæumsåret 2009. Til at planlægge og gennemføre jubilæumsaktiviteterne etableres en jubilæumsgruppe bestående af repræsentanter for de enkelte unioner. Der er udsendt brev til unionerne med anmodning om at udpege en eller flere medlemmer til udvalget. Jubilæumsudvalget første planlægningsmøde finder sted den 12. januar 2008 på Idrætshøjskolen i Vejle. Formålet med mødet er at formulere et koncept for jubilæumsaktiviteterne og samtidig få nedsat de nødvendige arbejdsgrupper.

KALENDER

KDA

12/4

KDA Repræsentantskabsmøde

18/10

Formandsmøde

Svæveflyvning (www.dsvu.dk)

8/3

DSvU Repræsentantskabsmøde, Roskilde

20-28/3

Bølgelejr i Vågå, Norge (www.wavecamp.no)

2-16/8

30th FAI World Gliding Championships, Lüsse, Tyskland

DMU

(www.flyvdmu.dk)

26/4

DMU Repræsentantskabsmøde

1-4/5

DMU tur 2008 til Lydd Airport og omegn (www.flyvdmu.dk)



Interesserer du dig for miljøet?

Hvis ja, har vi brug for dig i KDA's Miljøorganisation. I det nye år udsendes der invitationer til opstartsmøder i de fem regioner, der nu har afløst amterne. Har du interesse for, eller har en særlig baggrund for at deltage i miljøarbejdet, opfordres du til at kontakte din union eller KDA.

Arbejdet med miljøspørgsmål er organiseret på den måde, at der i hver region etableres et miljøregionsudvalg. Formanden for dette indgår som medlem af KDA's Miljøudvalg.

Opgaven for udvalget er overordnet at varetage vore fælles interesser overfor myndighederne.

Efter amternes nedlæggelse er der lagt en række kompetencer ud til de nye kommuner, hvoraf nogle har mindre kendskab til vore interesser. Hos de nye regioner er der etableret miljøcentre, der har ansvaret for de større opgaver.

Regionsmiljøudvalget har tillige til opgave at samarbejde med Friluftsrådets kredse og de nyoprettede Idrætsråd. I en række kredse har vi allerede medlemmer indvalgt.

Traditionelt er miljøarbejdet ikke det, der er mest run på. Ikke desto mindre er det en af de allervigtigste fællesopgaver, hvilket gennem årene er blevet bekræftet. Desværre viser erfaringen, at miljøorganisationen ofte først bliver aktiveret, når det meste af løbet er kørt. Derfor er det afgørende for indflydelse, at regionsudvalgets medlemmer, dels selv har fingeren på pulsen, dels kontaktes omgående, når problemerne opstår.

I KDA's bestyrelse er det Søren Pedersen, der er udpeget som formand for KDA's Miljøudvalg.

**Møder** | efteråret 2007 har KDA deltaget i følgende møder:**15. september**

Nordic Coordination Meeting (NCM), hos Norsk Luftsportsforbund i Oslo. Deltagelse af formanden og generalsekretæren. (ANA har skiftet navn til NCM).

17. september

Møde i Energi- og Transportministeriets EU-specialudvalg i transportspørgsmål. Deltagelse af Hans Havsager og generalsekretæren.

25. september

Møde med SportEventFyn, Odense ang. feedback og opsamling på det danske bud på World Air Games 2009. Deltagelse af formanden og generalsekretæren.

2. oktober

SLV Kontaktrådsmøde. Deltagelse af generalsekretæren.

2. oktober

Møde i KDA Teknik- og Luftrumsudvalg. Deltagelse af udvalget samt generalsekretæren.

4. oktober

Møde med Danske Bank, Roskilde med henblik på generering af sponsortilskud til en evt. FAI General Conference 2009 i Danmark. Deltagelse af Henrik Knudtzon og generalsekretæren.

6. oktober

Budgetmøde i DIF. KDA's regnskabsansvarlige Birgit Eldov deltog på vegne af DHPU (til orientering).

6. oktober

DSvU Formandsmøde i Skanderborg. Generalsekretæren deltog efter invitation fra DSvU.

10.-14. okt.

FAI General Conference, Grækenland. Deltagelse af formanden, Henrik Knudtzon og generalsekretæren.

18. oktober

Møde med Stibo Zone, Horsens ang. FLYV 2008. Emner var annoncebudget og samarbejde i 2008. Deltagelse af redaktør Knud Larsen og generalsekretæren.

20. oktober

KDA Formandsmøde i Idrættens Hus i Brøndby. Deltagelse af bestyrelsen samt de fleste af KDA's tilsluttede unioner og generalsekretær. Separat referat for mødet følger.

29. oktober

Møde med SLV ang. radiocertificering og indførelse af den af ICAO krævede sprogtest. Deltagelse af generalsekretæren.

29. oktober

Møde i KDA Teknik- og Luftrumsudvalg. Deltagelse af udvalget og generalsekretæren. Mødereferat er udsendt.

8. november

Luftrumsudvalg med SLV. Deltagelse af Anette K. Larsen og generalsekretæren. Mødereferat er udsendt.

19. november

Møde i Rådet for Større Flyvesikkerhed. Deltagelse af generalsekretæren.

23. november

Foredrag for Flyvemuseets Venner om General Aviation nu og i fremtiden. Foredraget var udarbejdet og blev holdt af generalsekretæren efter invitation fra Flyvemuseets Venner.

26. november

Nordisk Coordination Meeting – Miljø. Deltagelse af Søren Pedersen og Hans Vixsø, DFU.

26. november

SLV Unionsmøde hos SLV. Deltagelse af generalsekretæren.

28. november

Birgit Eldov på kursus hos Danmarks Idræts Forbund i regnskabssystemet (til orientering).

29. november

SLV Gebyrvalgsmøde. KDA blev repræsenteret af Knud Nielsen og generalsekretæren.



SVEDANOR-KURSER 2008

Af Claus Nedergaard Jacobsen, ngs@dsvu.net

Siden starten i 1999 er det år for år gået langsomt, men støt fremad for Svedanor-kursussamarbejdet. I 2007 blev der afholdt otte kurser med mere end 65 deltagere fra samtlige fem nordiske lande. Grundideen med samarbejdet er at udbyde kurser på højt plan til alle nordiske piloter ved udnyttelse af fly, kursussteder og lærerressourcer på tværs af landene. Indtil nu har der været fokuseret på fjeldflyvning, som vi jo af gode grunde ikke kan tilbyde undervisning i i Danmark, kunstflyvning, skyflyvning og strækflyvning, men med den øgede harmonisering mellem de europæiske lande åbner der sig en lang række nye muligheder: materielkurser for eksempel.

De billige flybiletter til udlandet og den øgede velfærd i samfundet åbner nogle andre muligheder. Det kan du læse mere om nedenfor. Det enkelte lands chefinstruktør – i vort tilfælde Helge Hald – står som garant for indhold og kvalitet af kurserne. I den udstrækning, at han ikke selv afholder kurserne, er det hans opgave at udpege/godkende kursusansvarlige. Kun de allerdygtigste får det tilbud. På den måde er »Svedanor« et varemærke, der signalerer høj kvalitet til rimelig pris.

I 2007 har vi haft glæden af at byde Finland velkommen i samarbejdet. Finland lagde ud med at invitere til et kunstflyvningskursus på landscenteret i Räyskälä, ledet af den nordiske mester i kunstflyvning for svævefly, Matti Peura.

Netop Finland tager teten i 2008 med en nyskabelse: et fjeldflyvningskursus afholdt i Jaca, Spanien på et tidspunkt af året, hvor de fleste af os anser sæsonen for slut (se nedenfor). Kurset strækker sig over 14 dage, men det er muligt at deltage og betale på dagsbasis. Med flybiletter til nærliggende Barcelona/Girona på ned til 300 kr. og overnatningspriser på 20 Euro burde det bestemt være en overvejelse værd at holde en sensommerferie her. Dette er givetvis kun det første af mange Svedanor-kurser afholdt af nordiske lærere på steder i udlandet, hvor vejr sikkerheden er større end i Norden, og hvor sæsonen er længere.

En anden nyttilgang i Svedanor-sammenhæng i 2008 bliver et dansk kunstflyvningskursus afholdt af folkene bag FlyInverted. Pga. trafik tæthed på Arnborg, afholdes kurset på Vesthimmerlands Flyveplads på Aars.

Kurserne afholdes normalt på det arrangerende lands sprog, men med stærk fokus på, at det er lærernes ansvar, at materialet forstås, også af gæster fra de andre lande. Med Finland med i samarbejdet, kan det være at tingene ændrer sig. Foreløbigt er det et løfte fra Finland, at deres kurser vil blive holdt på engelsk, hvis der er blot en ikke-Finne med på holdet.

Kursusoversigten er givet nedenfor. Nærmere information kan ses på www.nordic-gliding.org, hvorigennem du også tilmelder dig.

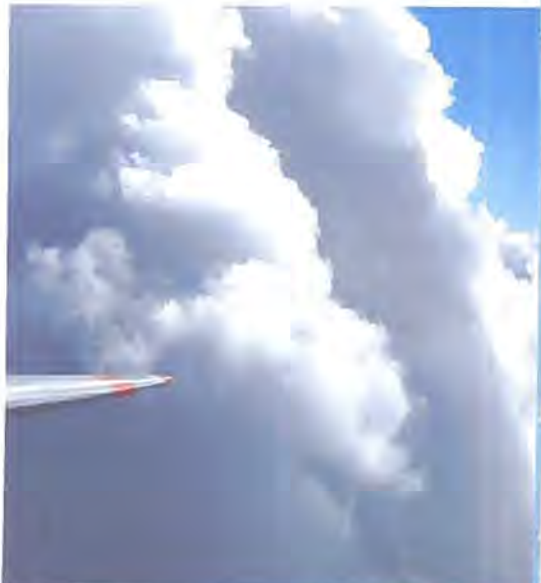
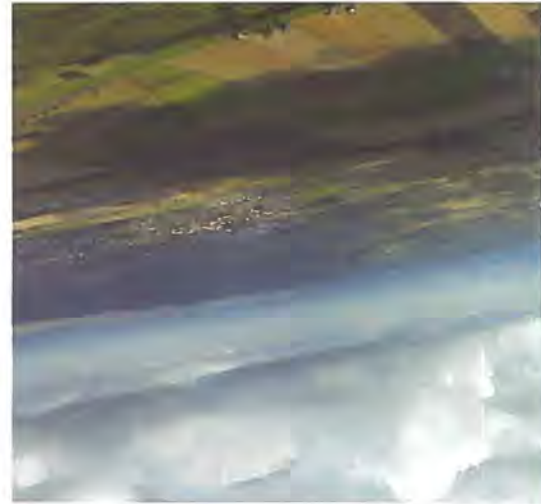
Sæt nye mål for din svæveflyvekariere! Svedanor-kurserne er et godt bud på, hvordan du kommer videre.

Fjeldflyvningskurser

Steinar Øksenholt, mange gange norsk mester og norsk chefinstruktør: lærer på det klassiske fjeldflyvningskursus i Vågå, Norge. Her i ca. 3000 meter over Jotunheimen under kurset i 2007.



Anders Nakstad, professionel læge, underviser i menneskelig ydeevne og begrænsning ved fjeldflyvningskurset i Norge på en særdeles enkel og letforståelig facon.





Organisator	Periode	Sted	Pris	Tilm. frist	Køretilladelse
Norge	20 – 27/3	Vågå	NOK 2000 + NOK 600		Begynder + videregående
Finland	20/10 – 1/11	Jaca, Spanien	120 Euros per dag inkl. bespisning og leje af fly men ekskl. slæb.	29/8.	Begynder + videregående

Kunstflyvningskurser

Se verden fra en helt ny vinkel og – ikke mindst – bliv en dygtigere pilot under et kunstflyvningskursus.

Organisator	Periode	Sted	Pris	Tilm. frist	Køretilladelse
Sverige	19 – 23/5	Ålleberg	SEK 1500	15/4	Begynder + videregående
Danmark	5 – 13/7	Vesthimmerlands Flyveplads, Aars	DKK 500 (note 1)	1/3 (note 2)	Begynder + videregående
Finland	29/5 – 1/6	Räyskälä	Annonceres senere	12/5	Begynder + videregående
Norge	11 – 16/8	Elverum	NOK 1500	28/7	Begynder + videregående

1) Depositum. Modregnes i slæbeomkostninger.

2) Ved denne dato udvælges de bedst egnede. Ved senere tilmelding gælder først-til-mølle princippet.

Strækflyvningskurser

Cathrine Dale, en af deltagerne i det norske strækflyvningskursus i 2007, gør klar til start i sin klubs LS-7.

Organisator	Periode	Sted	Pris	Tilm. frist	Køretilladelse
Danmark	19 – 23/5	Arnborg	DKK 1200	27/4	Begynder
Sverige	24 – 30/5	Ålleberg	SEK 1500	1/5	Begynder + Konkurrence
Norge	23 – 28/5	Elverum	NOK 800	9/6	Alle niveauer

Skyflyvningskurser

Hvad mon der gemmer sig deroppe mellem – og i – skyerne? Den verden er ikke lukket for en svæveflyvepilot. Vi skal bare have den rigtige uddannelse, og den kan vi få i Sverige.

Organisator	Periode	Sted	Pris	Tilm. frist	Køretilladelse
Sverige	10 – 16/5	Ålleberg	SEK 2500	15/4	
Sverige	19 – 25/7	Ålleberg	SEK 2500	15/6	



Ny medarbejder i Dansk Svæveflyver Union

Hovedbestyrelsen har ansat Søren Hornbak som efterfølger for Lilian Sørensen.

Søren Hornbak tiltræder den 1. februar 2008. Han er 48 år gammel, har S-certifikat og har været medlem af Billund Svæveflyveklub i godt tre år.

Han har en god ballast i form af en solid højere regnskabsmæssig uddannelse som cand. merc. og erfaring som mangeårig underviser på handelsskoler – en kvalitet som Søren Hornbak og Hovedbestyrelsen er enige om også kan bruges konstruktivt til hjælp i uddannelsen af klubledere – og ikke mindst kasserere.

Lilian Sørensen skal dog i en periode have lejlighed til at sætte ham ind i sine arbejdsområder, og han skal føle sig hjemme på unionskontoret inden sådanne tiltag sættes i værk.

Hovedbestyrelsen byder Søren Hornbak velkommen på holdet, og håber at klubberne vil være med til at tage godt imod ham og være ham behjælpelig i det daglige arbejde.



Søren Hornbak



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

adresseændring,

ellers risikerer du at FLYV udebliver.

Mindeord

Civilingeniør Henrik Heikel Vinther, 68

Med Henrik Heikel Vinthers bortgang har svæveflyvesporten og Polyteknisk Flyvegruppe mistet en ildsjæl og organisator af den helt store kaliber.

Som ung stud. polyt blev han medlem af flyvegruppen i 1958, og var dermed blandt de allersidste der lærte svæveflyvning på den oprindelige facon – EK eller »enkeltkommando skoling« hvor eleven er alene i flyet fra første start. Snart var han selv instruktør, og senere S-kontrollant.

Han blev kandidat i 1965, og havde forinden under et praktikophold i München været medlem af den derværende Akaflieg, hvilket for PFG betød tætte kontakter med disse tyske klubber gennem en årrække, og dermed personlige forbindelser til de kendte konstruktører Waibel, Holighaus mfl.

Allerede i 1962 var han blevet kasserer for flyvegruppen. En post han varetog gennem 17 år. Sideløbende var han næstformand fra 1965-70 og endelig formand fra 1971-81.

I hans formandsperiode blev bygningen af flyvegruppens værksted i Lundtofte gennemført. Uden Henriks tæft for, og

Navne



ihærdighed med fondsansøgninger gennem et udstrakt kontaktnet havde dette projekt ikke været muligt.

På organisationssiden kom han i bestyrelsen for Dansk Svæveflyvefond i november 1965, og var medlem af det daværende svæveflyverrådet (hovedbestyrelsen for DSvU) i perioden 1966 – 1976.

For indsatsen gennem de mange år, på såvel klub som organisationsniveau, modtog han FAI's Paul Tissandier diplom i 1975.

Senere blev han tildelt DSvU's guldnaal og Æresmedlemskab af Polyteknisk Flyvegruppe i foråret 2000.

En årrække var Henrik Vinther fast deltager i Danmarksmesterskaberne, og markerede sig med ganske habile præstationer. De seneste mange år har det været instruktørgerningen, S-kontrollant hvervet og flyvegruppens årlige ture til Sisteron i Sydfrankrig der mest har givet afløb for en aldrig mættet flyvelyst.

Erik Trudsø Jespersen, PFG

BOGUDSALG

I KDA PILOTSHOP



UDSALGSPRIS
139,-
spar 91,-

KDA PILOTLOGBOOK

Indbunden logbog for motorflyvere. Den klassiske logbog med omfattende brugsanvisning og kraftig slidstærk indbinding med tryk på forside.

128 sider, 25 x 16 cm
Dansk og engelsk tekst.
Normal pris kr. 230,00



LUFT- OG RUMFARTSÅRBOGEN

12 bind, fra 1989 til 2000. Hvert bind er på ca. 200 sider, og fortæller om årets vigtigste rumbedrifter samt de største begivenheder i militær og civilflyvningen. Mange illustrationer og billeder i sort/hvid.

12 bind samlet, 200 sider, 16 x 22 cm
Dansk tekst
Normal pris kr. 198,00

UDSALGSPRIS

139,-



IFR FOR VFR PILOTS

2. udgave. En uundværlig hjælp og viden for VFR-piloten, som vi være mere sikker hvis vejret bliver dårligt.

132 sider, 15 x 23 cm
Engelsk tekst.
Normal pris kr. 257,50

UDSALGSPRIS

179,-

Åben mandag - fredag kl. 10.00 - 15.00
Hver torsdag helt til kl. 18.00



GREAT GLIDER PILOTS

25 svæveflyvepiloter fra mange lande fortæller morsomme og interessante historier fra oplevelser de har haft ved udøvelsen af deres sport. Flyvningerne foregår i tiden 1926-1993.

178 sider, 22 x 20 cm
Engelsk tekst
Normal pris kr. 255,-

UDSALGSPRIS

179,-



I BALLON OVER DANMARK

Dansk Ballonunions 25 års jubilæumsbog, med masser af farvebilleder, bl. a. ses billeder af alle danske varmluftsballoner.

112 sider, 21 x 29 cm
Dansk tekst
Normal pris kr. 145,00

UDSALGSPRIS

99,-



SVÆVEFLYVEINSTRUKTØREN

En inspirerende bog for alle flyveinstruktører. Lærs Bæhrens Christensen fortæller om skoleflyvningen i praksis, instruktørværktøjer og Fysik og instruktøransvaret.

72 sider, 21 x 29 cm
Dansk tekst
Normal pris kr. 165,00

UDSALGSPRIS

99,-



POLYTEKNISK FLYVEGRUPPE 60 ÅR, 1943-2003

Polyteknisk Flyvegruppes 60 års jubilæumsbog, som fortæller en interessant historie om gruppens aktiviteter og egne flykonstruktioner. Mange farve og sort/hvid billeder.

106 sider, 21 x 29 cm
Dansk tekst
Normal pris kr. 190,00

UDSALGSPRIS

129,-



Vi holder bogudsalg i hele januar måned. Alle priser er inkl. medlemsrabat og moms.



Rubrikannoncer

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 Stageborn tlf. 3312 4611
E-mail: hs@stageborn.dk

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. 299.000,-



TIL SALG CESSNA F172H

Totaltimer: 4.100 – Nyt LDB. v/ 4.134 timer / 03.09.07

Hovedreparation motor v/ 3.935 timer / 25.01.95
6 ny type cylindre · Nye magneter · Ny propel

Propel nulstillet v/ 4.110 timer/ 12.07.05

Udstyr: Audiopanel Narco CD125 – VOR Narco Nav 121 –
Transponder NarcoAT 150 – ADF Com 120 Narco KR86 –
Intercom Flight – Com 403 MC (med 4 udtag) – Bendix Kings
Radio KY97A – GPS 3P Garmin. (Stationeret i hangar på Ros-
kilde Lufthavn)

Henvendelse tlf. (+45) 3874 5400 · E-mail: hans@stromsvik.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.21J.275

dfE **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
 centerair@centerair.dk • www.centerair.dk

ANNONCERING I FLYVV

Ring til
 Allan Christensen

Tlf. 2172 5939

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	Silkeborg Lufthavn Lufthavnsvej 1 DK-7840 Højelev 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

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
- 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

Professionel pilotuddannelse



- ATP (A) integreret trafikflyver
- FI(A) Flyveinstruktør
- FMP7 og DA42 med Garmin 3000
- ATPL (A) Teori - Distance Learning
- PPL (A) Privatflyvercertifikat

Lufthavnsvej 60

Flyvevåbnets
Bibliotek



392000286376

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.

94427
FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK
MDL. 094427 BIRTE KOR
JONSTRUPVEJ 240
2750 BALLERUP

Y 2750 0 1

Afsender

Schultz Portoservice
Postboks 9490
9490 Pandrup

Ændringer vedr. abonnement
ring venligst til 4614 1500

FLYW

Februar 2008 2



**Er dine
forsikringer
i orden?**



**Få svar
på tlf. 70201927**

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

SIRIUS AVIATION INSURANCE

Nyt flyforsikringselskab i Norden

Sirius Aviation Insurance vil være en stærk samarbejdspartner og et godt alternativ til din flyforsikring.

De første policer vil dog først kunne udstedes sidst i marts måned, men du kan allerede i dag få et tilbud på din forsikring.

Vi ser frem til at møde branchen og få en god flysnak.



Sirius Aviation Insurance

Lergravsvej 53, 2300 København S
Telefon: +45 88 807 100
e-mail: aviation@SiriusGroup.com
Web.: SiriusAviationInsurance.com

Branch of Sirius International Insurance Corporation, www.SiriusGroup.com

SIRIUS
AVIATION INSURANCE



FLYV

80. årgang nr. 2 - februar 2008

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)

I 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



Distribueret oplag ifølge Fagpressens Medie Kontrol i perioden 1.7.05 til 30.6.06: 3.912 ekspl.

Forsiden:

Jochen Ewald prøver Binder EB28.
Læs artiklen på side 12.
Foto: Jochen Ewald.

Artikler:

- 8 Besøg hos Stemme
- 12 Binder EB28
- 20 Ingen Eurofighter til Danmark?
- 22 En anden type flyveklub
- 28 Pas på dit fly ...
- 30 Samsø Flyveplads lukker
- 31 Radiokommunikation
- 31 Nyt fra KDA - Bog

Rubrikker:

- 4 Kort Sagt
- 32 Det sker
- 33 Oscar Yankee
- 36 Historiske vingesus
- 39 For 70 års siden
- 40 Organisationsnyt
- 43 Flymarkedet



FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

KORT SAGT



Del af bagagesorteringsanlægget i Københavns Lufthavn. Læs mere CPH på side 6. Foto: Knud Larsen.

Bromma består – privatflyene ud

I en ny aftale mellem Stockholms bystyre og Luftfartsverket fastlægges det at Bromma flyveplads kan fortsætte til 2038. Antallet af operationer må øges til 80.000 pr. år. Åbningstiderne er hverdage 0700–2200, lørdage 0900–1700 og søndage 1200–2200. For ambulance-, rednings- og statsejede fly kan Bromma holdes åben på andre tidspunkter. Lufthavnschefen Marie-Louise Reinius har planer klar for fremtidens Bromma.

Bagsiden er desværre sort for privatflyvning og skoleflyvning – det bliver der ikke plads til! Mange privatfly flyttede fra den lukkede Tullinge flyveplads (syd for Stockholm) til Barkarby (nordvestlige Stockholm), hvor der er bygget klubhuse og hangarer. Nu truer en lukning af Barkarby i 2008, så det bliver ikke redningen for privatfly fra Bromma. Hvilken flyveplads skal man nu flytte til?

Torgil Rosenberg skriver i det svenske Flygrevyn nr. 8/2007: »I øjeblikket synes der ingen løsning. Orden svig er ikke for stærkt i dette sammenhæng.«

Saab 340 til det argentinske flyvevåben

Saab (-Fairchild) 340 fløj første gang i 1983. Det er et passagerfly med plads til 34 passagerer, der blev bygget i 459 eksemplarer.

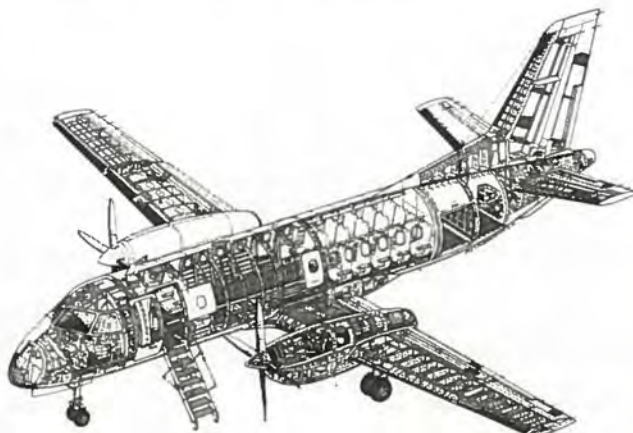
Det argentinske flyvevåben har nu bestilt fire Saab 340B passagerfly hos Saab Aircraft Leasing og Saab Aerotech. Flyene skal anvendes i passagertrafik i de øde dele af Patagonien i det sydligste Argentina. Flyene leveres med en komplet »pakke« af uddannelse af piloter og teknikere, reservedele, manualer og værktøj. To fly leveres i 2008 og to i 2009. Flyene modificeres til grusbaneoperationer og udstyres med den seneste avionics.

(www.saabaircraftleasing.com).

Udvidelsesplaner for EKRK

Københavns Lufthavne A/S har udskudt planerne for en udvidelse af lufthavnen i Roskilde. »Der står ikke selskaber i kø for at lave ruteudvikling fra Roskilde Lufthavn. Derfor ser vi i øjeblikket det største potentiale på området for forretningsfly«, siger pressechef Anette Haaning, Københavns Lufthavne A/S.

Kim Valbum, direktør for Erhvervs-samarbejdet Sjælland, siger at det er



Saab 340B



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



ærgeligt at lufthavnen ikke udvides – både for Roskilde og for konkurrencen på flytrafikken. Vi vil selvfølgelig fortsat arbejde for en udvidelse, slutter han.

Ud af Irak

Flyvevåbnets helikopter detachement er tilbage i Eskadrille 724 i Karup. Fire Aerospatiale AS350 Fennec helikoptere og 100 soldater har siden august 2007 været udstationeret i omegnen af Basra, hvor de har fungeret som observationsplatforme for de konvojer, der genforsyner basen i Basra. Her har man samarbejdet med britiske styrker. Der er fløjet 354 missioner på sammenlagt 680 flyvetimer. Den sidste flyvning udførtes den 19. december 2007. Dagen efter blev helikopterne fløjet til Karup i et Antonov An-124 transportfly. De sidste soldater fra detachementet var hjemme den 23. december.

Ikke julemanden

Det russiske flyvevåben har genoptaget flyvningerne fra Koldkrigsperioden. Flyvninger fra det nordlige Rusland rundt om Nordkap og langs den norske vestkyst, ned i Nordsøen og retur. Første flyvning nær dansk luftrum var den 30. oktober 2007. Flyvningen juleaften omkring midnat blev igen udført af to bombefly af typen Tupolev Tu-160 Blackjack (max. hastighed M1,9). Koordineret med norsk og engelsk flyvevåben blev de mødt af to danske Lockheed F-16 ved ankomst til dansk ansvarsområde og »overdraget« til Royal Air Force ved udgangen.

Lignende flyvninger har foregået i nærheden af det nordlige Canada og Alaska.

Stigende passagertal

Der har i 2007 været stigninger i passagertallet i lufthavnene Billund, Aalborg og København.

I Billund nåede passagertallet op på 2.262.125, en stigning på 20,4 %. I Aalborg 992.674, en stigning på 25,9 %. I København blev passagertallet 21,4 mio., en stigning på 2,5 %.

Store investeringer i CPH

Efter i 1999 at være kåret som verdens bedste lufthavn er Københavns Lufthavn siden 2004 gledet ned som 34 i oversigten over passagertilfredshed.

Det skyldes bla. store ventetider ved security-checket i sommeren 2006 og ventetider ved bagagebåndene.

CPH indviede for et halvt år siden et 16-portet securitysystem der har løst 2006-problemerne.

På bagagesiden investeres der nu i to nye bagagebånd der vil afhjælpe handlingsselskabernes mangel på aflæsningsplads. En bedre koordination mellem lufthavnen, luftfartsselskaberne og deres handlingsselskaber vil også bringe bagagen hurtigere frem.

Der investeres også i mere automatisk check-in. I øjeblikket checker ca. 40% ind på selv-check, heraf er det 30% på automaterne og resten på Internettet. CPH ser gerne at endnu flere checker ind selv. Inden sommeren 2008 vil der være 60 check-in automater i lufthavnen, der er automater ved Metroen, ved parkeringshusene P6 og P8 og i marts bliver der to automater på Københavns Hovedbanegård. De der flyver med SAS kan checke ind via mobiltelefonen.

CPH forventer at bruge 1 mia. kr. til investeringer i år.

I 2008 vil der være ca. 2.000 ansatte i lufthavnen, heraf halvdelen i securityområdet.

Et andet problem er faldet i transferpassagerer (personer der skal skifte fly). I et europæisk gennemsnit er lufttrafikken steget 5 %, mens den i Kastrup kun er steget 2,5 %. Stigningen kan alene tilskrives lokalt afgående passagerer, der mere end opvejer faldet i transferpassagerer.

Lufthavnsdirektør Brian Petersens medicin her hedder konkurrencedygtige priser, flere nye ruter og bedre markedsføring af lufthavnen og regionen.

AERO hvert år

Udstillingen AERO i Friedrichshafen har hidtil fundet sted hvert andet år. Fra og med 2009 ændres frekvensen til årlig.

Arrangørerne har undersøgt markedet og mener at der er behov for at AERO finder sted hvert år i april måned. Samtidig bliver brugtflyudstillingen IMAS integreret i AERO. IMAS der skulle finde sted i april i år er udgået.

Samtidig har man indgået et samarbejde med Experimental Aircraft Asso-

ciation (EAA), der hvert år arrangerer Air Venture i Oshkosh, USA (verdens største GA-arrangement).

Arrangørerne har allerede fastlagt datoer for de kommende AERO til og med 2015.

I 2009 vil det foregå 2-5 april, i 2010 8-11 april, 2011 14-17 april, 2012 19-22 april, 2013 18-21 april, 2014 10-13 april og 2015 den 16-19 april.

Sirius flyforsikring

Sirius Aviation Insurance er branchekontor af Sirius International Insurance Corporation i Stockholm. Kontoret blev åbnet den 1. januar på adressen Lergravsvej 53, 2300 København S.

Chef er adm. dir. Hans Jørn Christensen, salgs- og uw-chef er Klaus B. Kristensen, og Lene G. Brinckmann tager sig af marketing og skadebehandling. Hun er uddannet cand. jur.

Klaus Kristensen har arbejdet med flyforsikringer og reassurance i mange.

Hans Jørn Christensen er eksamineret fra forsikrings akademiet. Han har erhvervsflyvercertifikat (CPL) og instruktørbevis og mange års praktisk kendskab til flybranchen.

Sirius vil tegne forsikring på fastvingede fly, ultralette fly, svævefly, balloner, værksteder, flyvepladser m.fl.

Firmaet bliver godkendt til at tegne forsikringer i hele EU, men begynder med de nordiske lande.

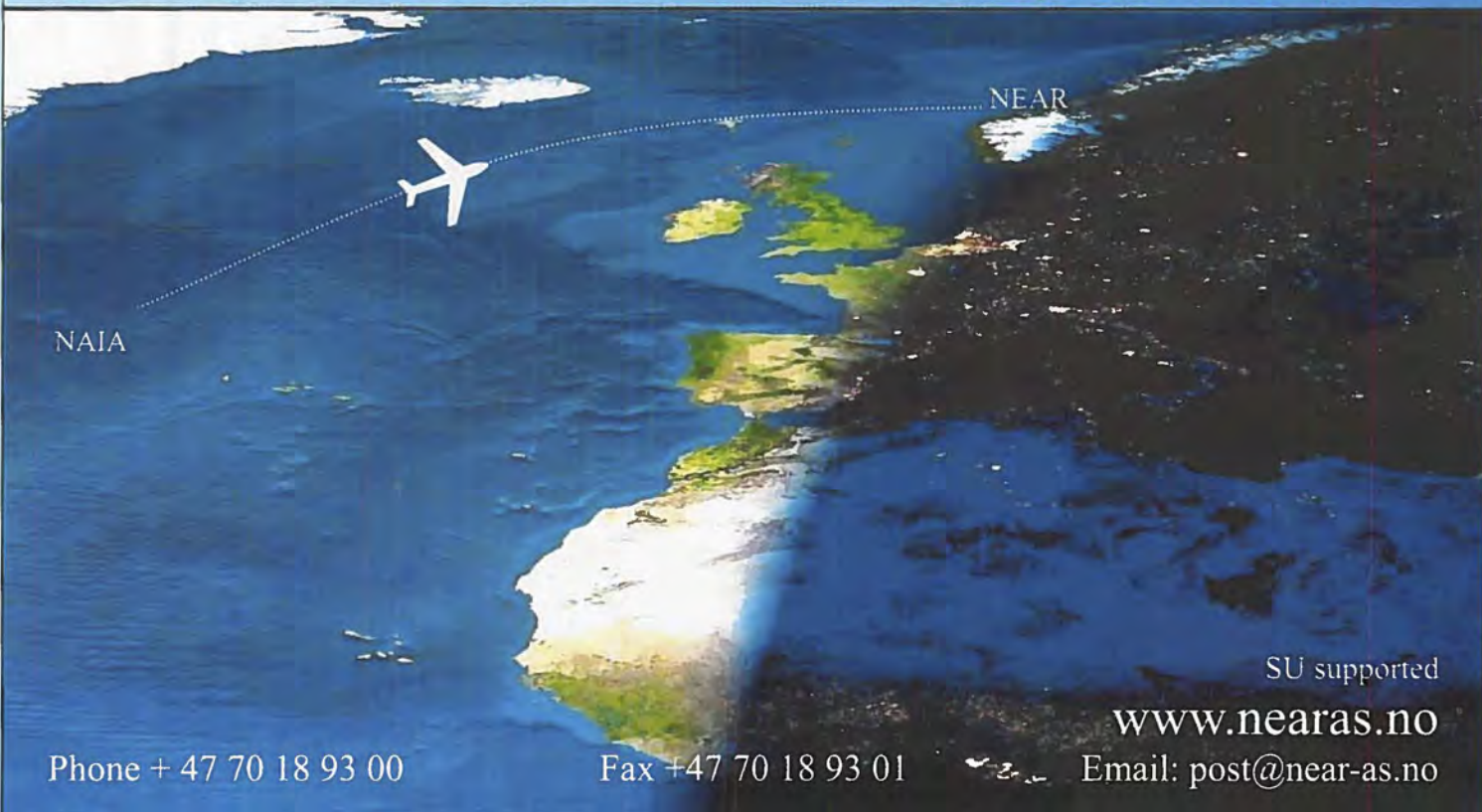


Rettelse

Artiklen Barsel i Holstebro i FLYV dec. 2007 blev bragt med tilladelse af forfatteren og tidskriftet Modelflyvenyt.

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!



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 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

BESØG HOS STEMME



Tekst og foto: Kim H. Jensen

Fredag den 7. september drog tre fly af sted fra Skinderholm med kurs mod Berlin. Flyene var ZM, ZD og NC. Ombord var Jens Ole Mølgaard, Flemming Saaby Nielsen, Jørgen Peder Jensen, Henry Kristensen, Leif Lund Jensen og Kim H. Jensen.

Målet med turen var at besøge Stemme fabrikken for at se på et nyt fly som Stemme er ved at udvikle, og som måske på sigt kunne blive interessant for Herning Svæveflyveklub. Flyveturen var uden problemer. Ruten var lagt Herning – Kiel – Strausberg. En god solid medvind gjorde at turen kunne flyves på to timer 40 minutter, en halv time hurtigere end beregnet.

I Tyskland kunne vi blive på Bremen Information helt til vores bestemmelsessted. Først omkring Berlin måtte vi gå lidt ned i højde for at gå fri af C-luftrummet omkring de store lufthavne i Berlin. Strausberg er en mindre flyveplads ca. 35 km øst for Berlin, og samtidig hjemsted for Stemme fabrikken.

Kein Stress

Vi fik en meget venlig modtagelse. Mens vi taxiede ind, blev vi spurgt om vi ønskede hangarplads. Vi takkede pænt nej, men spurgte om vi kunne tanke med det samme. Det var ikke noget problem, så vi blev guidet hen til tankanlægget. Vi havde knap stoppet motorerne før flyvepladslederen

kom ud for at ønske os velkommen. I stedet for at sælge sin dyre avgas 100 til os fortalte han, at hvis vi ville vente til weekenden, kunne vi tanke autobenzin ved ultraletklubben. Det var i øvrigt en gemytlig mand med godt humør. Han blev hurtigt døbt »Kein Stress«.

Lufthavnsbygningerne og forpladsen i Strausberg er helt nye. Vi fik også forevist en ny bygning, de har lavet med dobbeltværelser med bad, der kan lejes for 30 Euro pr. nat. Da vi havde booket hotel i forvejen, valgte vi at tage ind til byen, men det var bestemt værd at overveje en anden gang.

Ankommet og indlogeret på hotellet kunne hotelmutter anbefale en restaurant. Det var vist nok hendes søsters. Vi



Fly under samling.



S6 prototypen uden vinger.

fandt aldrig helt ud af familieforholdene, men det har sikkert ikke været uden betydning for, at hun kørte os derhen og hentede os igen.

Næste morgen var servicen igen i top. Vi var knap færdige med morgenmaden inden hun havde sørget for at taxien holdt klar til at køre os ud til Stemme fabrikken.

Rundvisning

Stemme er ikke nogen stor fabrik; den består af tre bygninger. Det kan lade sig gøre fordi, de får produceret delene ude af huset og kun samler flyene selv. Fabrikken blev grundlagt i Vestberlin i 1984 af Dr. Reiner Stemme og flyttede til Strausberg efter Murens fald.

Det første, vi stødte på da vi kom ind på fabrikkens område, var en åben hangarport, hvor prototypen af den nye S6 stod uden vinger. Deres sælger, Dominik Goldfuss, stødte hurtigt til og viste rundt og fortalte om flyet. Kort efter kom Stemme himself og overtog rundvisningen.

S6 er en tosædet side-by-side motor-svæver med trebladet propel der kan kantstilles, når man vil svæveflyve. Gli-detallet er så 38 med optrækkeligt understel og 31 med fast understel. Minimum vingebelastning er ret høj, 37,5 kg/m².

Motoren er en Rotax 914, den samme som i Dimonaen. Den ligger som i S10 inde i kroppen bag cockpittet, men denne gang har de lavet et system så

den kan droppes nedenunder på 20 minutter, når den skal serviceres. Der kan tankes 70

l i højre vinge og den kan fås med 70 l tank i venstre vinge som ekstra option. Rækkevidden er så op mod 2.500 km.

Rejsehastigheden ved 55% effekt er opgivet til 280 km/t, og max. rejsehastighed til 345 km/t. Man skal dog være opmærksom på, at det er i 16.000 ft. Stigehastigheden er opgivet til 5,9 m/sek., og flyet kan forsynes med krog så det også kan slæbe.

Det største problem set med vores øjne er dog, at der ikke er bagageplads ud over et ikke alt for stort rum i halebommen. Dvs., at man har et fly der ikke



Dr. Reiner Stemme forklarer om S6'ens vingemidtersektion.



Michael Kaiser og Flemming i Stemme S10.

rigtig kan bruges til rejseflyvning, og til svæveflyvning et fly der ca. er på niveau med vores Twin III Acro.

Efter S6 vil de lave en S8 der skulle være mere rettet mod rejseflyvning, men de kunne ikke fortælle om den vil få mere bagageplads. Den får lettere adgangsforhold til cockpittet og ellers nogenlunde samme præstationer som S6'eren.

Dominik fortalte, at de to første S6 skal leveres til Pakistan Air Force, og at de vil flyve dem dertil. Vi ønskede dem god fornøjelse ...

S10 prøves

Efter rundvisningen var der mulighed for at de der havde lyst kunne prøve en Stemme S10-VT sammen med deres testpilot Michael Kaiser. Jeg var først til at prøve. Mens Kaiser synede flyet hentedede jeg et headset i ZD.

Efter starten virkede det ikke som om den steg lige så godt som en Dimona, men et blik på variometeret viste noget andet, ca. 4,5 m/sek. Vi fløj ud mod øst, hvor de havde deres testområde. Her fandt vi et hul i skyerne og steg til ca. 1.000 m, hvor vi stoppede motoren.

Propellen foldede sig ind med det samme, og efter ca. et minuts køling kunne vi trække næsekappen på plads og lukke køleindtagene i siden og begynde på lidt svæveflyvning.

Den fløj slet ikke så dårligt som rygterne siger, men det var selvfølgelig også deres nyeste udgave. Lavt pindtryk og harmonisk på trods af 23 m spændvidde. Glidetallet er 50.

I ca. 500 m startede vi motoren igen og fløj tilbage mod Strausberg. Det blev til i alt lidt over en halv time i Stemmen.

Efter mig var det Jørgen Peter, Leif og Flemmings tur til at prøve flyet. Det tiltagende dårlige vejr gjorde dog at det blev sværere at få nogle gode flyvninger ud af det.

Mens Leif var med fløj de nogle low-pass forbi tårnet hvor vi andre var inviteret op. Lige så kluntet den er på jorden, lige så elegant er den i luften. Indtrykket af S10 var at det er et letflyjet men meget komplekst fly, slet ikke egnet til klubbrug. Interessant nok, så var det der vakte mest interesse et af instrumenterne.

Flymap L er et GPS-system, der slår alt hvad vi ellers har set. Det har touch screen betjening og kort med farvekodede højdeinformationer, noget som vi ellers ikke har fundet i andet end Skymap III C og noget som kan være vitalt når man f.eks. skal finde en alternativ rute ud af Pyrenæerne. Når man nærmer sig en lufthavn kan man hente anflyvningskort op, og endvidere er der mulighed for at lægge diverse checklister ind.

Med et ekstra modul kan instrumentet også vise horisont, pitch, kursgyro, fart, højde, vario, G-måler, højde over terræn og meget andet som f.eks. TCAS og vejrradar. Det sidste er dog yderligere en ekstra option.

Efter prøveturene fik vi tanket, og mens Jens Ole fløj en demo-tur med Michael Kaiser i ZM gik vi andre med Goldfuss over på Doppeldecker og spiste frokost.

Efter frokosten, som var på Stemmes regning, blev vi kørt til S-banen som kun ligger ca. 2-300 m væk. Turen ind til Bahnhof Friedrichstrasse, som ligger i centrum af Berlin, tager ca. 1 time.

Søndag var tid til hjemturen, så vejret var passende klaret op igen. Allerede inden vi var checket ud fra hotellet holdt



Leif får et low-pass i Stemme S10.

taxaen klar til os. Det var samme chauffør som dagen før. Man kunne få tanken at det også var en fra familien?

I lufthavnen blev vi modtaget med et rungende »Guten Morgen« ud over højtaleranlægget. Det var den spøgefulde hr. »Kein Stress«, der var på spil.

Da vi havde en strid modvind hjem valgte vi at dele turen i to ben. Første del gik til Lübeck, hvor vi lavede flyveplaner for sidste del af turen og fik frokost. Herfra var vejret virkelig blevet flot, og vi fløj på fuldfede skygader op gennem Tyskland og Danmark.

Prøv det

På vores ture gør vi normalt meget ud af at være godt forberedte. Tingene glider meget nemmere når man er forberedt, og uventede bolde er nemmere at gribe.

På Bremen Information kunne vi på radioen følge med i et motorfly, desværre dansk, som ikke virkede særlig godt forberedt. Det lykkedes ham at flyve ind i kontrolleret luftrum på trods af de instruktioner han fik. Han fik besked på straks at forføje sig ud derfra, og da han senere meldte ud fra Information lød flyvelederen helt lettet over at slippe af med ham.

Berlin er et perfekt mål for klubture. Turen fra Herning til Strausberg kan flyves på ca. tre timer, og det mest komplicerede luftrum man kommer igennem er Billund og Skrydstrup.

S-banen ind til Berlin ligger ca. 300 m fra flyvepladsen. Man kan leje værelser ved flyvepladsen eller tage på et hotel i Berlin. Og så er Berlin jo en spændende by som man kan bruge flere besøg på at udforske. Man skal være opmærksom

på at kreditkort ikke er særlig udbredt i denne del af Tyskland, så det er en god idé at tage kontanter i Euro med hjemmefra.

Med en Dimona mere i klubben er det mit håb at flere vil begive sig ud på den slags ture.

En ting er hyggeflyvning omkring Skinderholm og omegn, en helt anden ting er rejseflyvning.

Prøv det.



Flymap L i forskellige indstillinger.

BINDER EB28



Tekst og foto: Jochen Ewald
Oversættelse: Gitte Kargaard Sørensen

I 1979 grundlagde Walter Binder sin succesrige virksomhed ved Ostheim/Rhön, ca. 30km sydøst for Wasserkuppe. Han blev kendt for at opgradere mange almindelige svævefly til selvstartende motorsvævere – ikke kun for den frihedselskende svæveflyvepilot, men også for flere fabrikanter som ville have ham til at udvikle selvstart-løsninger til deres serie-producerede svævefly. I slutningen af marts måned 1986 foretog han den allerførste start i sin selvstartende ASH 25MB, udstyret med ASW 22/25 vinger og haleparti, halvanden måned før Schleicher fik prototypen af deres ASH25 uden motor på vingerne! Denne selvstarter var fra starten var planlagt til at være noget helt for sig, og den vakte da også stor interesse i svæveflyveverdenen. Binder påbegyndte en mindre serieproduktion, som han fortsat udviklede på. Den seneste version med navnet ASH 25EB28 fik sin spændvidde

forøget til hele 28 meter. Med udviklingen af en helt nye vinge sluttede Walter og hans nevø Oliver Binder deres joint venture med Schleicher og fortsatte på egen hånd.

Deres nye EB28 er produceret udelukkende i Ostheim, og den nye type er faktisk i sin EASA certificeringsproces. Får den held til at blande sig i rækken af allerede kendte åbenklassefly? Den ekstremt slanke vinge (L/D=46,7) er inddelt i 6 sektioner med et selvudviklet profil, og vingskallen og rorflader er fremstillet af en ny (bl.a. stivere) type kulfiber. I den inderste vingesektion sidder de dobbelte Schempp-Hirth luftbremses bag hovedbjælken og en (eller to) 17 liters brændstoftank foran hovedbjælken til genfyldning af hovedtanken i kroppen ved åbning af en elektrisk styret ventil. Den midterste vingesektion har en indbygget vandballasttank på 60

1 Pedalerne foran er udført i aluminium og kan indstilles på mange måder.

2 Instrumentpanelet i forsædet har meget plads til yderligere instrumentering til brug ved konkurrenceflyvning.

3 Gashåndtag (inderst) og håndtag til propelbremsen (yderste håndtag) er placeret under hood-rammen i højre side – under dem sidder håndtaget til at åbne vandballastventilen (gråt) tankvælger (sort). Til venstre ses den justerbare friskluft-dyse.

Under winglets'ene sidder smalle men forholdsvis store hjul, som gør det muligt at starte uden hjælp fra en tipholder på kort græs eller asfalt.



liter. Vandet påfyldes via dæksler som er placeret yderst. Flyet har winglets og på undersiden af dem sidder et smalt, forholdsvis stort hjul for at beskytte tipperne og gøre det muligt at starte på fx asfalt eller kort græs uden hjælp fra en tipholder.

Fra vingens rod til dens tip er bagkanten udstyret med tre forskellige sektioner af kontrolflader som styres af stødstænger hovedsageligt fremstillet af kulfiber. På den inderste sektion sidder kun flapsene som har en landingsposition på 38 grader, når flaphåndtaget trækkes tilbage til 'L'. Den næste sektion (den yderste del af den inderste vinge, og den inderste del af den midterste vinge) har mixed flaps og krængeror. Den yderste sektion (den yderste del af midtervingen samt vingetipperne) styres på samme måde, men med en anden mixer-funktion alt afhængigt af air-flowet. For at forbedre kontrollen og minimere drejning omkring flyets højakse under indflyvningen løftes dens styreflader op igen når der vælges landingsposition.

I sædet

Cockpittet er rummeligt med sikkerhedssæder fremstillet af kulfiber og kevlar, og hooden er ud i et stykke og hængslet så den åbner mod højre. Nødfkastet fungerer ved at man åbner hooden som normalt med håndtagene i cockpittets venstre side, og hængslerne i højre side rives af af vindtrykket. Pedalerne er udført i en aluminiumslegering, de forreste kan justeres under flyvningen, hvilket gør det nemt at finde en behagelig stilling selvom ryglænene ikke kan justeres. Små piloter vil behøve puder. Det forreste instrumentpanel er stort og alle håndtag og knapper sidder så de er lette at komme til. Højderorstrimmet er et fjedertrim og betjenes elektrisk via en knap på styrepinden. Trimmets position kan aflæses på en LED-skala. For dem som ikke tidligere har fløjet Binder-motorsvævere, vil gashåndtaget og håndtaget til at låse propellen synes mærkeligt placeret på cockpittets højre »væg«.

Bagi er kun et lille instrumentpanel med de vigtigste instrumenter og dob-

4 Luftbremsehåndtag (blåt) og flaphåndtag (sort) sidder ergonomisk korrekt placeret på den venstre cockpitvæg. Det sidste hak til flaps helt bagest er position L, landingsflaps.

5 Det solide understel er støbt i aluminium og udstyret med en polyuretan fjederenhed. Under den forreste aluminium-stang ses tankdrænet.

6 Hele den forreste del af kroppen er lige så elegant som kroppen på et ensædet fly.

Klar til start på bane 28 Ostheim.



beltstyring. Pedalerne kan ikke justeres og der er ingen mulighed for betjening af motoren. Dog er der et stort bagagerum foran styrepinden. Efter min mening er det en anelse upraktisk i forhold til arbejdsfordelingen i et højtydende tosædet svævefly. Det optrækelige hovedhjul sidder i et nyudviklet understel ligeledes i aluminium og den hydrauliske skivebremse aktiveres ved at trække luftbremsehåndtaget helt i bund. Det er godt affjedret af polyuretan fjederelementer. Halehjulet er ikke styrbart. Til flyslæb findes en kobling under flyets næse.

Motoren

Solo 2625/2 motoren er ophængt nederst i bunden af den dobbelte mast som også fører tandremmen op til propellen. Midt imellem de to master sidder væskekøleren. Masten med propellen svinges ud vha. en elektrisk motor placeret bagerst i bagagerummet over hovedbjælken. De store motorklapper står åbne så længe motoren er i brug.

Propellåsen, som sørger for at propellen standser i lodret position, består af et kugleleje som sænkes mekanisk ned på propelaksen. Lyddæmperen svinges ud sammen med propelophænget. I brønden under den indfældede propel er der plads til yderligere to blybatterier som forsyner instrumenter og transponder med strøm. Motoren forsynes med strøm fra to genopladelige Lithium-Mangan batterier, som er placeret i bagagerummet i kroppen over hovedbjælken. Neden under sidder den 19 liter store hovedtank som har et dræn forrest på understellet. Brændstoftankene kan genfyldes fra en benzindunk ved hjælp af en integreret brændstofpumpe og en slange. Der kan sættes yderligere blybatterier i halefinnen før haleplanet monteres. Halefinnen er opbygget af glasfiber for at muliggøre installation af antenner til radio og transponder. Der er også en otte liters haletank for at opveje momentet af vingernes vandballast. Påfyldning af tanken foregår gennem huller i bunden af halefinnen som er forsynet med overløbshuller. Disse kan tapes til så tanken kan fyldes helt. Udløbsventilen i halen er mekanisk koblet til ventilerne i vingerne – 'proportional flow valve dimensioning' sørger for at tyngdepunktet ikke forskyder sig under tømning af vandtankene. Et elektrisk instrument

(Indicating and Operating) viser status for motoren og fungerer som styring for motorens elektriske systemer.

Samling

Selvom EB28 er et stort fly er den stadig forholdsvis let at samle. Den inderste vingesektion påsættes i gaffel og tunge og vejer 84 kg. Den sikres med to hovedbolte, som låses ved at dreje deres håndtag i låseposition. Den midterste vingesektion på 64 kg, ligeledes med gaffel og tunge, skubbes halvvejs ind på plads og krængeror og flaps kobles med L'Hotellier-koblinger. Ventilen til vandtanken tilkobles vha. en lynkobling. Nu kan den midterste vingesektion skubbes helt ind på plads og boltene (integreret i den midterste vingesektion) skubbes i ved hjælp af et universelværktøj. Boltene låses ved at man drejer dem 90 grader. Den inderste vinges yderste flaperon-sektion kobles automatisk til den midterste vingesektionens inderste del vha. en låsestift. Til slut monteres vingetipperne med winglets'ene på hver 8 kg, igen gaffel og tunge, og sikres med en skrue. Krængerorsdelen sammenkobles med det yderste krængeror

på den midterste vinge ved at den glider ind i små lommer. Til sidst kobles L'Hotellier-koblingerne til luftbremser, flaps og krængeror og de sikres gennem en lem i kroppen, og forbindelsen til vandballastventilen og slangerne til brændstofftanken forbindes vha. lynkoblinger foran hovedbjælken. Haleplanet lægges på halefinnen, skubbes bagud og fæstnes med en skrue som skrues i oppefra. Denne sidder dog ikke fast på haleplanet, så man kan være uheldig at tabe den.


En stor del af EB28'ere's elegante form skyldes den store hood i et stykke, som stammer fra Akaflieg Sturgarts fs-31 (hvis design af krop sammen med ASW'ere's haleparti førte til udviklingen af Binder-kroppen og senere ASH25-kroppen), men også til den nye 28-meter vinge. Den nye vinge er klart slankere og mere stiv end Binders tidligere version af ASH25-vingen, som blot var forlænget til 28 meter, og den øgede stivhed giver bedre tipfrigang. Den nye kulfiberkonstruktion giver flyet en tomvægt på bare 560 kg (fuldt udstyret), som for alvor gør den til en letvægter i sin klasse. Maksimum startvægt er 850 kg

– det maksimale for en motorsvæver. På min tur med Oliver Binder, hvor tanken i kroppen var helt fuld, vandtankene i vingerne tomme, og med to batterier i både krop og i halen nåede vi op på en startvægt på ca. 730kg.



Det er let at komme ombord da siderne ikke er for høje. Dog kunne man ønske, at der havde været et lille trin mellem sæde og pedaler så det ville være lettere at komme ud i nødstilfælde. Pedalerne kan indstilles i mange forskellige positioner hvilket gør det let at finde en behagelig siddestilling, kun små piloter behøver puder da ryglænet ikke kan justeres.

Motorstart



I let sidevind linede vi flyet op på den let fremadgående 200 meter lange asfaltbane 28 på Ostheim (efterfulgt af en mere hældende 400 meter græsbane). Vi besluttede os imidlertid for, at græsset langs banen var kort nok til at kunne starte uden en tipholder. Hovedkontakten tændt, kontakt til udfældning af propellen tændt, propelbremsen frigøres og svinges fremad (med lidt famlen), tænding på, otte tryk på gummibolden





Cessna Dealer Danmark



Flyteknisk Notodden AS
Tlf: +47 907 84 478
E-mail: runar@flyteknisk.no



BLIV ERHVERVSPILOT



Danish Aviation College er et af Danmarks bedste uddannelsessteder for piloter. Vi søger kompetente og motiverede mennesker med lyst og evne til at uddanne sig til erhvervspilot.



Der er kursusstart i februar, maj, september og december 08 med efterfølgende forventet ansættelse omkring årsskiftet 09/10.

Der er åbne informationsmøder.

Henvendelse til DAC på mail: info@dacpilot.dk

DANISH AVIATION COLLEGE

www.dacpilot.dk



Vingens stivhed giver en god tipfrigang.



7 Med universalværktøjet skrues boltten til forbindelsen mellem den inderste og midterste vinge i. Den låses ved at man drejer den 90 grader.

8 I'Hottellier-koblingerne i kroppen i låst position.

9 Et af de to letvægts kraftige Lithiummangan batterier som forsyner motoren med strøm.

10 Motorudfældning, lyddæmperen svinger ud sammen med masten.

til brændstofpumpen (der er ingen choker), og en smule gas (højre hånd på gashåndtaget vil føles unaturligt for en pilot som ikke er vant til Binder-fly). Motoren starter straks ved et enkelt tryk på startknappen, og efter afprøvning af magneterne var vi efter en kort opvarmning klar til start. Trimmets sat i neutral og flaps helt i negativ (-2), den accelererede godt, og det var let at holde kursen. Vingerne vandret og snart løftede halehjulet sig fra banen, hvilket medførte en god retningskontrol. Før vi nåede til asfaltbanens ende satte jeg flaps i +2 og vi var i luften med det samme. Hovedhjulet var let at trække op, og det elektriske trim fungerede præcist og var hurtigt at justere. Udsynet var godt, og ventilationen fungerede perfekt (en ventilationsklap foran til afdugning af hood plus en justerbar dyse til hver pilot i højre side af cockpittet). Stigning med 95 km/t og fuld gas, motoren accelererede til 6.300 rpm og variometeret viste lidt over 2,5 meter stig. Seks minutter og 20 sekunder efter start nåede vi en højde af 1.000 meter over Ostheim (380 msl) Temperaturen på motoren holdt sig fint i det grønne område. Selvom motoren er godt ophængt og kører jævnt overfører kulfiberstrukturen alligevel en del støj til cockpittet. Det anbefales at bruge headset hvis man vil bruge radio mens motoren kører. Stall i forbindelse med stigning var behersket: Ved 80 km/t IAS begyndte rørene at føles slatne, da den kom under 78 km/t kom der rystelser, og ved 75 km/t begyndte det egentlige stall. Den var let at styre ved forsigtig brug af siderøret. Da pinden blev trukket tilbage for at komme helt ned på stallgrænsen gav trimmet meget modstand (nødvendigt for at opfylde

EASA's krav til stabilitet). Stigning med fuld gas ved øget hastighed fik motoren op på maksimalt antal omdrejninger på 6.500 rpm med 125 km/t, mens vi nåede den røde streg ved 6.700 rpm med 135 km/t. Med reduceret gas kunne vi cruise med op til 160 km/t, dette er dog ikke særligt sundt for en totakts-motor, og det giver også et væsentligt højere brændstof-forbrug.

Før jeg standser motoren lader jeg den køre et stykke tid i tomgang for at køle den lidt ned. Tænding fra og kort efter standser propellen. Igen var det med nogen famlen at jeg fik svunget håndtaget til propelbremsen tilbage i låst position. Da hastigheden blev øget til 100 km/t drejede propellen til lodret position. Efter at have holdt knappen til indfældning af propel inde i omkring 15 sekunder hørtes lyden af lemmene der lukkede i, og en lampe på instrumentpanelet indikerede at propellen nu var fuldstændig på plads i kroppen. Hovedkontakten sat på off og nu var det tid til at svæve.

Svæve

At svæve med EB28'eren er en sand fornøjelse. With a 45 graders roll rate på 5,5 sekund, flaps i position '0', ruller den let og harmonisk ved 110 km/t. Selv med flaps i +2 og 105 km/t havde den en roll rate på 6,5 sekund, men siderøret kunne ikke længere helt kompensere for krængerorenes sekundære virkning. Man kan, for hurtigt at centrere flyet i en termikbobbøl, drage fordel af denne sekundære virkning ved kortvarigt at give modsat krængeror. Rortrykket var en del større end på en almindelig 18/20 meter, men den stive og lette vinge gav mig alt i alt et indtryk af at



flyve et langt mindre fly end det faktisk var tilfældet.

Selvom termikken var svag på denne efterårsdag, og inversionslaget lå i 400 m GND, var det sjovt at flyve termik, og vores aktionsradius var virkelig imponerende selv med disse vejrforhold. Ved høje hastigheder er EB28 stabil – de lange vinger optager stød og gør det ret behageligt at flyve stærkt. Trimmet ud til 85 km/t med flaps i +2 accelererede den til henholdsvis 95, 120, 160 og 190 med flaps i position +1, 0, -1, -2, så der er næsten ingen grund til at røre trimmet så længe man bare flyver lige ud. Ved flyvning i svag termik havde vi størst udbytte med omkring 30 graders krængning og 95 km/t. Den kraftige fjederpåvirkning nødvendiggør brug af det hurtige og præcise elektriske trim for at undgå et uforholdsmæssigt stort pindtryk. Stalling med propellen indfældet var ligeledes behersket: med flaps i position 0, begyndte rorene at føles slatne og flyet begyndte at ryste ved 84 km/t IAS, og ved 81 km/t tabte den en vinge, som dog let kunne 'samles op' ved at slække lidt på pinden og give modsat sideror. Med flaps i henholdsvis +1 og +2 faldt disse hastigheder med hver 2 km/t, og med flaps i position L begyndte

forvarserne allerede ved 78 km/t og den tabte en vinge ved 76 km/t. Ved at trække luftbremserne ud steg stallhastigheden med 5 km/t samtidig med at flyet blev en anelse mere næsetungt, hvilket øgede den hastighed flyet var trimmet ud til med 8 km/t. Det overordentlige kraftige fjedertrim bevirker at der skal bruges mange kræfter på at trække pinden tilbage, hvilket er med til at forebygge utilsigtet stall, så længe trimmet ikke trækkes tilbage samtidig. Det var let og hurtigt at starte motoren i luften, proceduren er den samme som beskrevet i indledningen. Efter bare 17 sekunder var motoren i gang og til fuld rådighed. Ved at benytte teknikken med at stige på motorkraft og derefter glide (også kaldet 'flying sawteeth'), har EB28'eren en radius på hele 900km (udstyret som denne med to vingetanke) og 500km ved normal vandret flyvning. Tanken i kroppen kan genfyldes vha. tankene i vingerne ved at åbne for en elektrisk ventil.

Landing

Flapsposition L giver de inderste flaps en vinkel på 38 grader. Dette øger modstand og løft og gør anflyvningen let fordi de yderste krængeror går op



11 Solo-motorens køleagregat er placeret mellem de to master som også fører tandremmen op til propellen.

12 Oliver Binder viser en vingetip med wingle, den vejer ikke mere end 8 kg.

13 Det bageste instrumentpanel er lille og har kun de vigtigste instrumenter. Foran pinden er et stort bagagerum.

Propellen er sikret med en wire.



Tekniske data Binder EB28

Dimensioner:

Længde:9,1 m
Højde: 1,7 m
Spændvidde: 28 m
Vingebelastning: 16,8 m²
Sideforhold:46,7

Vægt:

Tomvægt: 560 kg
Fuldvægt: 850 kg
Last: 290 kg
Max vandballast: 120 l i vinger,
.....8 l i halen
Vingebelastning: 40-50,5 kg/m²
Kraftforhold: 15,45 kg/kw
Brændstoftkapacitet:36 eller 53 l

Performance:

VNE:280km/t
Stallhastighed: 78km/t
Mindste synk: ca. 0,4 m/s
Glidetetal: ca. 65

Motor:

Solo 2625/2 totakts væskekølet ræk-
kemotor med to cylindre, ydelse 60 hk
(45kW) ved 6.500 rpm

Propel:

Tobladudført i komposit

i denne flapsposition for at reducere krængermodstanden og forbedre manøvreedygtigheden. Ved 95 km/t, den hastighed som anbefales ved anflyvning i roligt vejr, reagerede flyet fint. De dobbelt-bladede Schempp-Hirth-bremser på de inderste vinger er effektive – siddeglijning er også effektivt men flyet bliver en anelse mere næsetungt hvis bremserne udfældes. Selv en meget stejl indflyvning er ikke noget problem. Det eneste der slog mig som værende lidt underligt var, igen, effekten af det stærke fjedertrim: Jeg undervurderede pindtrykket ved landing på den opadhældende bane på Ostheim og satte først flyet på hovedhjulet hvilket resulterede i et blødt hop hvorefter jeg tvang pinden længere tilbage og blev efterfølgende belønnet da flyet satte

sig fint og blødt på det godt affjedrede hjul. Når flyet er sat, er det fornuftigt at flytte flapshåndtaget frem til -2, da krængerorene så er effektive til flyet næsten holder stille. Hjulbremsen var ligeledes effektiv og let at regulere vha. luftbremsehåndtaget, mens den megen vægt på halehjulet forhindrer flyet i at gå ned på næsen.

EB28'eren lader til at være et af de bedste serieproducerede fly overhovedet, hvis ikke det bedste – det beviste Uli Schwenk klart da han lå på en førsteplads i European Championships 2007 i Issoudun indtil den sidste dag hvor han lavede en taktisk fejl og faldt tilbage til en 3. Plads. Flyet er let og harmonisk at flyve og kan give en masse sjove flyveoplevelser, ikke mindst til ikke-konkurrencepiloten som bare vil have noget bedre. Prisen, 212.000 Euro plus moms er bestemt ikke i den lave

ende, men taget i betragtning, at det er et tosædet fly (et plus i forbindelse med konkurrenceflyvning da arbejdet ved lange flyvninger så kan deles mellem to piloter) er det også interessant for klubber, da to moderne 18-meter selvstartende fly koster ca. det samme som en EB28. De der gerne vil bestille et skal skynde sig: der bliver kun bygget 3-4 om året og de næste to års produktion er allerede solgt. ✈

Fabrikant:

Binder Flugmotorenbau GmbH,
Alter Frickenhäuser Weg 15,
97645 Ostheim v. d. Rhön, Tyskland
Telefon: +49-9777-9200
Fax: +49-9777-9201
Mail: binder.motorenbau@t-online.de
Web: www.binder-flugmotorenbau.de



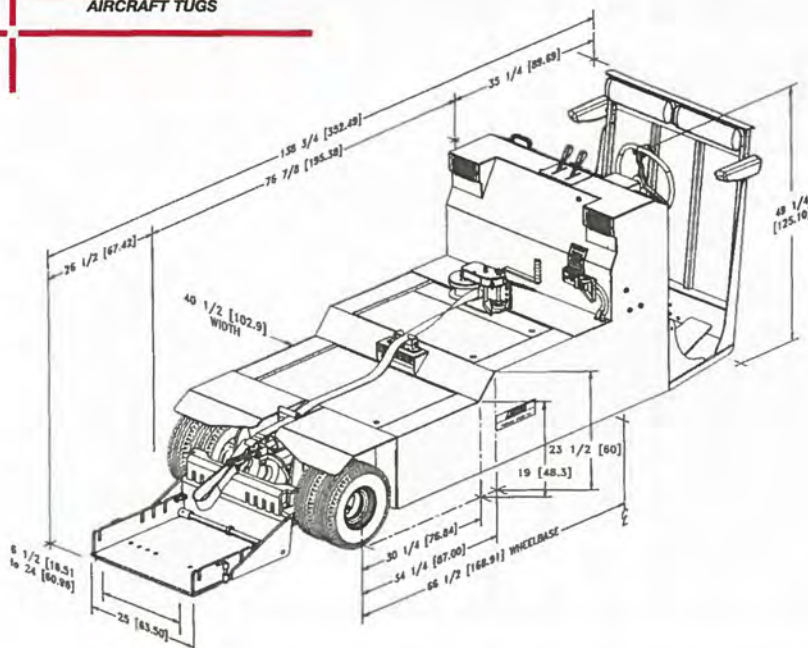
Udsynet er godt og ved fuld gas stiger EB28'eren med 2,6 m/s.

Alkair Aircraft Brokers tilbyder de verdenskendte **LEKTRO** flytratorer kombineret med GPU.

Særdeles velegnet til opstart og maintenance ved fjernparkering.

Betjener helikopter, lette to-motors, executive jets og rutefly op til B-737.

Vi kan også levere fly, der passer til din nye **LEKTRO**.

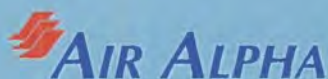


ALK AIR Aircraft Brokers · Skodsborgvej 240 · 2850 Nærum
Telefon 4580 2088 · Fax 4580 2488 · alkair@get2net.dk



På udkig efter et fly....?

- 2007 Piper Malibu Meridian OY-PKC, USD 2,023,100
- 2006 Piper Malibu Mirage, N10522, USD 1,050,000
- 2006 Piper 6XT, OY-PHT, USD 538,152
- 2006 Columbia 400, N12747, USD 590,000
- 2004 Piper 6XT, N30XT, USD 495,000
- 2002 Piper Malibu Meridian, OY-LAW, USD 1,360,000
- 2001 Piper Saratoga II TC, G-CBCA, MAKE OFFER
- 1988 Bell 222, D-HELB, USD 1,400,000
- 1975 Piper Seneca II, OY-BYI, DKK 1,100,000



Air Alpha Aircraft Sales A/S, Odense Lufthavn, Danmark, Tlf. 65 954 954, sales@airalpha.com, www.airalpha.com



Eurofighter under produktion på samlelinien i Manching nær München.

INGEN EUROFIGHTER TIL DANMARK?

Tekst og billede N.M. Schaiffel-Nielsen

Indtil før jul sidste år var der tre flytyper som kunne komme på tale til afløsning af F-16 når den skal udfases engang omkring 2020. Tre dage før juleaften kunne man i pressen læse, at EADS havde opgivet at komme i betragtning som leverandør på grund af, hvad EADS påstod, Danmarks favorisering af Lockheed Martins F-35.

Tre flyproducenter, Lockheed Martin, som fremstiller F-35, Saab som fremstiller Gripen og EADS som fremstiller Eurofighter 2000 svarede på Flyvematerielkommandoens forespørgsel vedrørende tilbud på en eventuel afløser for F-16 når den engang omkring 2020 er udtjent.

Ingen af indbyderne var i tvivl om, at den danske regering og dansk erhvervsliv i flere år havde været involveret i udviklingen af Lockheed Martins F-35. Og at man sidste år gik med i en ny omgang investering i udviklingen af F-35.

Har meldt sig ud

Nu er EADS kommet til den konklusion, at både Danmark og Norge favoriserer amerikanerne ved at gå med i udviklingen af F-35. Når det drejer sig om Norge,

så er EADS utilfreds med at man tilgode-seer Lockheed Martin ved at tilpasse tidsfristerne for forhandlingerne efter deres ønsker.

EADS har ikke direkte fortalt, hvad der er årsagen til at forlade det danske udbud, men den norske TV-station NRK understreget, at beslutningen også gælder Danmark.

EADS er irriteret på nordmændene, fordi en række kontrakter Kampflyselskabet har indgået med EADS og norsk industri, ligger strandet i det norske Forsvarsministerium. Man anklager nøglepersoner i ministeriet for bevidst at trække godkendelserne i langdrag.

Hos EADS er man meget tilbageholdende med at kommentere udviklingen. Udtalelserne kan tydes i retning af, -Vi har ikke smækket døren helt i, men befinder os i øjeblikket på sidelinien i en afventende position.

Saab er heller ikke glad

Også flyfabrikken Saab er utilfreds med forholdene, men har dog besluttet at blive ved forhandlingsbordet, men er samtidig forsigtig i sin kritik af USA. Hos

Saab mener man at de favorable forhold skyldes, at Lockheed Martin har været med ved forhandlingsbordet længst. Til Ingeniørens Ugeblad sagde kommunikationsdirektør Owe Wagermark, -Når det er sagt, forventer vi, at kravene er helt ens, og at vi bliver behandlet ens. Nu må vi først se, hvad der sker mellem Eurofighter og Forsvarsministeriet, og derefter granske deres argumenter.

Politisk uro om flykøb

Forsvarets Materieltjeneste advarer om, at uanset hvilket kampfly man vælger kan det blive til en pris mellem 20 og 40 mia. kr. Chefen for Dansk Institut for Militære Studier, Mikkel Vedby, siger, at risikoanalysen med hensyn til prisen er deprimerende læsning.

Politikerne i oppositionen vil have udskudt købet, medens forsvarsminister Søren Gade gerne ser en beslutning snarest og senest i 2009.

Ingen synes dog at være i tvivl om, at Danmark også i den nære fremtid, 30-40 år, vil have brug for kampfly til suverænitetsbevarelse og deltagelse i internationale aktioner.



Jeppesen FliteStar

VectorPlus Technology

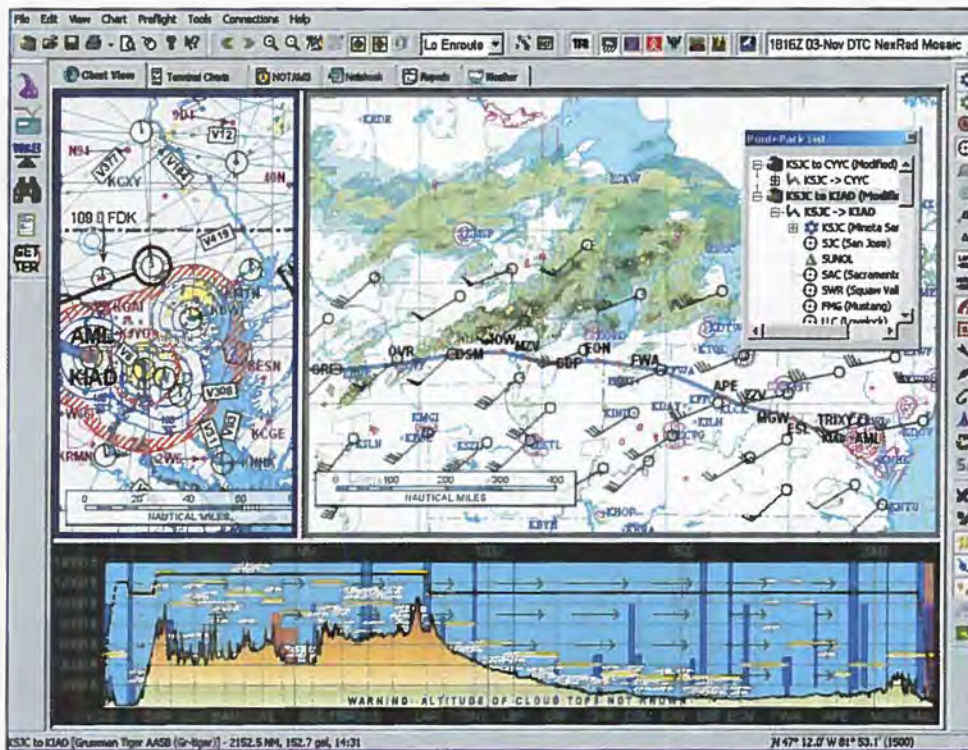
Allows you to select high or low altitude Jeppesen enroute chart themes, or VFR and high contrast background maps.

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



EN ANDEN TYPE FLYVEKLUB

Et af klubbens fly – Boeing Stearman.

*Tekst og foto: Anders Madsen,
generalsekretær KDA*

På Dansk Svæveflyver Unions formandsmøde i oktober 2007 var jeg bedt om at holde et kort indlæg med temaet »Er tiden kommet til professionalisme i dansk svæveflyvning«. Deltagerne i mødet kan sikkert huske lidt om det endnu. Indlægget var, fra min side, tænkt som det debatoplæg, således at en general drøftelse af »svæveflyvekonceptet i Danmark« kunne komme i gang i klubberne og i svæveflyveunionens hovedbestyrelse.

Status er at svæveflyvningen i Danmark drives i klubber, alt sammen på frivillig basis. Altså baseret på den frivillige leder og instruktør. Den frivillige leder og instruktør, som bliver sjældnere og sjældnere. Måske fordi vi ikke er i stand til at sige de frivillige tak for en god og uegennyttig indsats. Danmarks Idræts Forbund har i øvrigt i 2007 set dette som et stigende problem og havde her afsat ca. seks millioner kroner til en reklamekampagne i fjernsynet, hvor vi mindes om, at vi skal huske at sige tak til den frivillige idrætsleder og træner.

Vi husker nok reklameindslaget, hvor den drivvåde træner på fodboldbanen får tilråbet »Autoværn« – simpelthen fordi vi ikke forstår at sige »Tak!«. Om kampagnen virker får vi at se. I hvert fald håber jeg med denne artikel at kunne skabe lidt debat om hvordan vi driver luftsportsklubber og -aktiviteter. I dag foregår svæveflyvning i Danmark kun på frivillig basis. På godt og ondt. Det kommer jeg tilbage til senere.

Men vi skal lidt tilbage i tiden – ca. 1½ års tid. Jeg var så heldig at FAI's årlige generalforsamling (FAI General Conference 2006) skulle holdes i Chile – nærmere bestemt Santiago.

Efter tre dages FAI-møder havde jeg planlagt at holde tre dages ferie. Så mulighederne for svæveflyvning i Andesbjergene skulle prøves. Alle deltagere i konferencen var i øvrigt inviteret til at besøge enten en af motorflyveklubberne i Santiago og se kunsthflyvning og mere – eller besøge den største flyveklub i udkanten af Santiago – og måske få tilbudt en flyvetur i svævefly. Jeg

valgte det sidste og var så heldig at få en introduktionstur i en Superblanik. På trods af vejret, som var temmelig diset, kunne der sagtens flyves termik. En tur på ca. 1½ time gav mig et godt indtryk af mulighederne. Så jeg var meget opsat på at prøve mere.

En anden flyveklub

Jeg holdt fri om lørdagen, og så lidt på Santiago's folklore og selve byen. Søndag morgen var vejret rigtig godt. Det tegnede til at blive en god dag. Så af sted til »Club de Planeadores de Chile«, som ligger på »Aerodromo de Municipal de Vitacura«. På dansk betyder det nogenlunde: »Chile's svæveflyveklub på den kommunale flyveplads i Vitacura«. Her blev jeg udstyret med en Janus og en instruktør. Instruktøren var ikke Hr. Hvemsomhelst, men flyveklubbens professionelle chefinstruktør og forretningsfører ved navn Arturo Diez.

At flyve solo i klubbens fly kræver, at man er medlem. Og med ca. 36.000 danske kroner eller 6.000 amerikanske

C.M.A. CLUB DE PLANEADORES DE VITACURA



En af klubbens hangarer. Læg mærke til gulvet og måtten som man tørrer fødderne af i inden man går ind i hangaren.

dollar i indskud, var det ligesom lidt udelukket. Klubbens fly er ikke forsikret, hvorfor medlemskab er temmelig kostbart – især, hvis man er en almindelig borger i Santiago – måske med en månedsløn på 4-6.000 kr. Klubben var i udpræget grad befolket af velhavere – jeg så ingen aktive medlemmer/piloter med mexicansk eller sydamerikansk afstamning. Dem jeg så, var alle ansat i klubben, enten som gartnere, medhjælper i kontoret eller i klubbens kantine og køkken. I alt har klubben 15 ansatte og 250 medlemmer. Klubbens flypark består af syv Blanik, tre Janus, fem Mini-Nimbus, en Nimbus 3, ti motorfly (hovedsageligt Piper Super Cup). I alt råder klubben over 57 klubfly. Derudover er der på pladsen stationeret 17 private helikoptere, 50 private motorfly og 50 private svævefly. Den årlige produktion er ca. 5.500 timer. I hele Chile er der til orientering i alt fire svæveflyveklubber med henholdsvis fire, tre og ét svævefly. I alt findes der under 100 svævefly i hele landet. Så man må sige, at klub-

ben her er landets førende. Klubbens beliggenhed er i den nordvestlige del af Santiago – en by med over seks millioner indbyggere. Arturo Diez fortæller mig også, at de ville være rart med nogle flere medlemmer. Hmmm... Andesbjergene, svæveflyveverdensrekorder, 6 millioner indbyggere i byen, flyvevejrhver dag og kun sølle 250 medlemmer. Det »skriger vist på en husstandsdeling«.

Mest for de indviede

Når man ankommer til klubben stopper man udenfor, og trykker på knappen til samtaleanlægget. Her melder man hvem man er, hvorefter gitterporten stille glider op – hvis man altså er velkommen (medlem eller inviteret gæst). Så fortsætter man forbi receptionen, hvor man bestiller sit fly. F.eks. en Janus til kl. 14.30. Derefter parkerer man sin bil eller motorcykel og går til klubhuset. Her hersker der pinlig orden – ligesom på resten af flyvepladsen og i alle hangarer. Man finder en plads ved et

ledigt bord, og kort tid efter dukker en servitrice op og tage imod bestillingen på mad og drikke. Dejligt! Efter spisningen går man til startstedet, så man kan være klar til at gå i luften kl. 14.30. Men flyet er allerede kørt på plads – af en af de ansatte. Alt er klart. Der er tanket ilt på iltflaskerne, flyet er vasket og synet, faldskærme og batterier – alt er på plads. Så efter en Walk-a-round, hvor man lige tæller vingerne og ser at flyet stadig er i orden, så hopper man ombord, og kort tid efter kommer slæbeflyet og afsted det går. Op i Andesbjergene.

Sikker anflyvning

Da klubbens beliggenhed er lige op ad byen, og anflyvningen foregår over både mindre højhuse og store villaer, er man meget kritiske med vurdering af piloterne. En enkelt ulykke kunne skabe store problemer for klubben, så alle følger en meget kompliceret og præcis landingsrunde. Der er i øvrigt kun 50 af klubbens medlemmer med ret til flyve med passagerer i bjergene – og



Flyvepladsen set fra ca. 500 m.



I ca. 2000 m AGL lå et inversionslag, som krævede lidt fart for at bryde igennem. Over inversionslaget var termikken virkelig god.



Forfatteren i ca. 5.000 m AGL.

det er der en grund til. Terrænet er nådesløst. Over store strækninger er der ingen udelandingsmuligheder – absolut ingen. Et af stederne kaldes »Death-Valley« – »Dødens Dal«. Her er der ingen udelandingspladser, men rundt om et af bjergene, ligger der en lille flyveplads ca. 15 km væk, så det er ikke slemt, hvis man altså kender terrænet og flyvepladsernes placering.

På turen i Blanik'en fik vi bid lige rundt om hjørnet. På Espaniolis skrænten. Her stod en to-tre meter boble, som vi kunne bruge til at give os nok højde til at komme over den første bjergkam. Desværre mødte vi et vejrssystem med en inversion i 2.000 m's højde. Her måtte vi dykke fart på Janus'en og trække op igennem det tynde inversionslag. Herefter skiftede termikken karakter og blev særdeles kraftig. Bobler med indikeret 10 m/s mødte vi flere gange. På barogrammet kan i hvert fald konstateres 8,5 m/s. Så går det hurtigt til 5.200 m. Men det er også nødvendigt. I flere tilfælde var en gennemflyvning fra stig på 8-9 m/sek. til synk på 7-8 m/sek. så voldsom, at vi hang i selerne, og



På vej mod Death-Valley. Stedet hvor man ikke udelander.

løse dele i cockpittet kunne man finde svævende rundt – indtil man igen fik positiv g-påvirkning. Jeg blev god til at tjekke selerne mange gange under den lange flyvning. På vores vej over »Death-Valley« så vi en kondor. Den kredsede fredeligt rundt, og søgte et måltid langt nede i dalen. Men pludselig fik den øje på os – og måske forelskede den sig straks i den store hvide fugl, for den satte kursen direkte hen mod svæveflyet. Og fortsatte indtil den ca. to meter foran forkanten på den venstre vinge pludselig drejede af – uden overhovedet at ramme flyet. Heldigvis. En kondor har ca. tre meters vingefang og er ikke sådan at spøge med. En lokal regel siger også at man kurver samme vej som en kondor. Det er en imponerende fugl, som kendes på dens flyvestil. Den dukker nakken, og oppefra ser man slet ikke hovedet på fuglen. Men størrelsen – den tager man ikke fejl af.

Men efter ca. syv timers flyvning i alt på tre flyvninger over Andesbjergene – og tre dages besøg i Club de Planeadores, har jeg fået kendskab til en anden måde at drive flyveklub og svæve-



Variometeret viser styrken i termikken helt tydeligt. Bobler på mellem 7 og 9 meter var ikke usædvanlige.



I klubben arbejder 15 medarbejdere. Her trækkes en Discus frem til startstedet, mens piloten spiser frokost.



Klubhuset har en dejlig terrasse, hvor servering finder sted alle ugens dage.

flyvning på. På den helt kommercielle måde – iklædt golfklubbens »ulidelige lethed«. En måde som tiltrækker det velhavende klientel, men ikke giver muligheder for mennesker med en almindelig indkomst.

Nytænkning?

I dansk svæveflyvning har vi måske brug for at supplere den frivillige leder og instruktør med den professionelle forretningsfører og instruktør. Dette har mange succesfulde hobby- og idrætsgrene gjort i mange år. Se f.eks. på dykkesporten, som har en stor udbredelse i Danmark og mange andre lande – især hvor vandet ikke er så koldt. Og golf-sporten har ikke kunnet udvikle sig som den har gjort, uden den professionelle »forretningsfører« og instruktør. Her er det muligt at komme en tirsdag formiddag på aftalt tid og spille golf og få den nødvendige instruktion. Det koster penge – ja, men det er nok ikke det største problem for mange mennesker i dag. Derimod er mangel på tid ofte et problem. Hvordan udnytter vi tiden bedst? Hvordan effektiviserer vi

Faktabox:

Chile ligger på den sydlige halvkugle og Santiago ligger på højde med Cape Town i Sydafrika. Chile er 4630 km langt og ca. 430 km bredt på det bredeste sted.

Andesbjergkæden er ca. 7.000 km lang og op til 160 km bred. Det højeste bjerg i Andesbjergene er Aconcagua og ligger i Argentina, tæt på grænsen til Chile.

Gennemsnitshøjden på bjergkæden er ca. 4.000 m.

vores fritid og får noget ud af den? Det vil nok ikke i fremtiden være som frivillig leder eller instruktør, men som aktiv sportsudøver. Her man betaler for sin instruktion og sætter selv præmierne. Er tiden kommet til det i dansk svæveflyvning og andre luftsportsgrene? Jeg ved det ikke. Heller ikke om den ene løsning er bedre end den anden. Men jeg ved at udviklingen i fritidstilbud og det enkelte menneskes købekraft øges hele tiden. Vi kan vælge at holde fast i

de gældende traditioner – eller vi kan vælge at prøve at udvikle koncepter og løsninger til fremtiden. Valget er ikke mit – men dit og din klubs. Mit spørgsmål er til slut: »Er der andre og nye måder, hvorpå vi kan tiltrække og uddanne nye svæveflyvere?«. Jeg ved det ikke, men jeg ved at man gør det på en anden måde i Chile.





På finale. Banen ligger parallel med motorvejen og floden.

Faktabox:

Chile har ca. 16 mill. indbyggere. Gennemsnitsslønnen i Chile er 5.300 kr. pr. måned. 20% af befolkningen lever under fattigdomsgrænsen. Indtil 1990 blev landet styret af et militærdiktatur under ledelse af Augusto Pinochet. Nu hedder den demokratiske valgte præsident Patricio Aylwin.



Flyet holder klar på startbanen. Iltudstyret tilpasses og indstilles. Alt andet er gjort klar af klubbens medarbejdere.

PAS PÅ DIT FLY ...

Tekst og fotos: Anders Madsen

Nye og moderne svævefly koster penge. Heldigvis er det en god investering – forstået på den måde, at værdiforringelsen er minimal. Ofte ser man brugte svævefly solgt til samme pris som flyet kostede da det var nyt.

Men alligevel skal man passe godt på sit fly. Og en af de værste fjender flyet har er i virkeligheden fugt. Det danske klima er meget fugtigt om vinteren, og vi ser relative fugtigheder på f.eks. 85%. Den store mængde fugt kryber ind i mikroskopiske revner i lakken eller gelcoaten som der findes på alle fly. Og på længere sigt dannes der revner i lakken eller gelcoaten. Det koster ofte en omlakering, hvis det er blevet rigtigt slemt.

Derudover kan man risikere at finde fastspændingsselerne i sit fly med mug og råd, hvis disse ikke er afmonteret og bragt i »tørvejr«. Instrumenterne som udgør en ofte væsentlig investering bryder sig bestemt heller ikke om fugt. Man undgår den til tider besværlige afmontering af instrumentpanelet. Men al den elektronik og de avancerede instrumenter man efterhånden har i flyene, er det en besværlig operation med et stigende antal ledningsforbindelser og koblinger til instrumenterne. Ved genmontering om foråret opstår så risikoen for fejlmontering, når instrumentpanelet igen skal monteres.

Så hvorfor ikke begrænse fugtigheden så meget som muligt. Det kan lade sig gøre med et affugtningsanlæg. I Tølløse Flyveklub er der lige blevet installeret et system i klubbens vognhangar. Her står flyene nu tørt med en relativ fugtighed på under 55%. Det skyldes det nye system som er tilsluttet en række af transportvognene i vognhangaren.

Systemet består af en affugter, som tager luft ind og tørrer den. Derefter blæses luften via et enkelt rørsystem ud i de tilsluttede transportvogne. I én af transportvognene er placeret en fugtføler, som måler den relative fugtighed i vognen. Ved større fugtighed i omgivelserne øges anlæggets indkoblingstid. På tider med tørt luft reduceres indkoblingstiden. Efter den første periode med drift af anlægget ses alle-

rede et væsentligt fald i fugtigheden i de tilkoblede vogne.

Alle vogne er forsynet med en tilslutningsstuds, som blændes med en prop under kørsel – ligesom udtaget fra anlægget lukkes når vognen ikke er på plads. Tilkobling og afkobling foretages ganske enkelt med 'lynkoblinger' – uden værktøj. Bemærk afblændingen af indblæsningsslangen på billedet, som er fastgjort med en tynd wire nær tilkoblingen af slangen.

Systemet »passer sig selv«, og Tølløse Flyveklub håber med den investering at kunne undgå omlakering af flyene på sigt. Hele systemet har kostet ca. 25.000 kr. og noget arbejdstid for montering – men bør med sikkerhed tjene sig ind igen i løbet af en årrække.

Engelske prøver har vist at vægtforøgelse pga. absorberet fugt undgås efter en vinter tilsluttet et affugtningsanlæg og i nogle tilfælde har man kon-

stateret at svæveflyet har »tabt sig« og er gået ned i vægt.

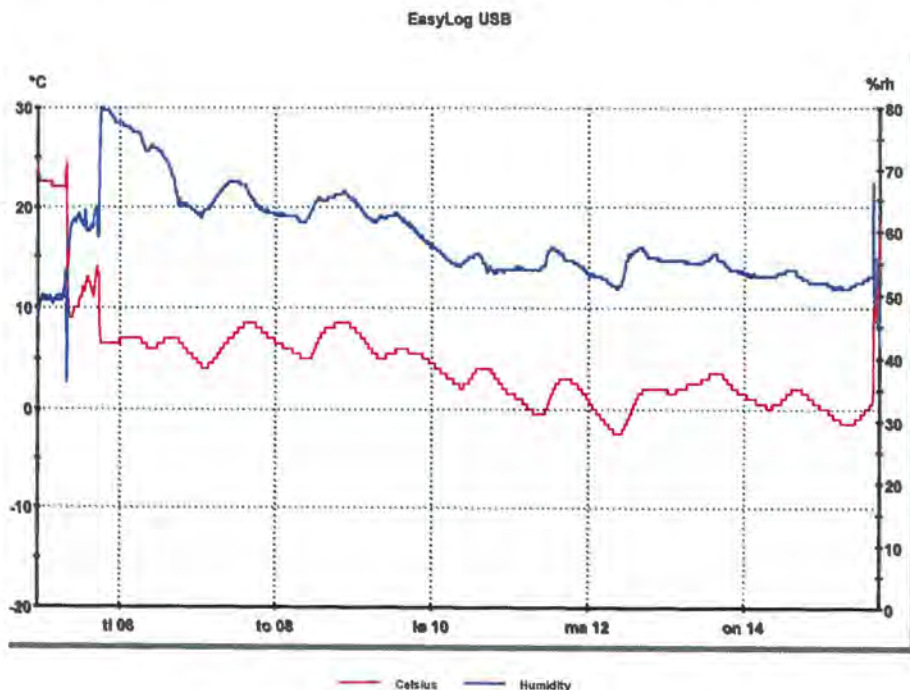
Der er opstillet to lignende systemer på Svæveflyvecenter Arnborg. Et i hangaren, og et i trailer-hangaren. Det er her inspirationen er hentet.



Kontrolboks.



Alle vogne har egen slange til anlægget.



From:- 04 November 2007 22:47:09 To:- 15 November 2007 17:37:09

Målingerne på grafen viser en 10 døgns måling i en trailer, umiddelbart efter at anlægget er blevet startet første gang. Logning af fugtighed og temperatur er udført med ét minuts interval. Målingen er foretaget i en lukket flytrailer og det ses af grafen, at allerede 24 timer var fugten reduceret til 60% og havde nået den ønskede relative fugtighed på 55% i alle trailere 1½ døgn efter tilslutning af anlægget. Måling af Erik Bennekou.

BOGUDSALG

I KDA PILOTSHOP



PILOT LOGBOOK

UDSALGSPRIS

139,-

194,90,-

KDA PILOTLOGBOOK

Indbunden logbog for motorflyvere. Den klassiske logbog med omfattende brugsanvisning og kraftig slidstærk indbinding med tryk på forside.

128 sider, 25 x 16 cm
Dansk og engelsk tekst.
Normal pris kr. 230,00



LUFT- OG RUMFARTSÅRBOGEN

12 bind, fra 1989 til 2000. Hvert bind er på ca. 200 sider, og fortæller om årets vigtigste rumbedrifter samt de største begivenheder i militær og civilflyvningen. Mange illustrationer og billeder i sort/hvid.

12 bind samlet, 200 sider, 16 x 22 cm
Dansk tekst
Normal pris kr. 198,00

UDSALGSPRIS

139,-



IFR FOR VFR PILOTS

2. udgave. En uundværlig hjælp og viden for VFR-piloten, som vil være mere sikker hvis vejret bliver dårligt.

132 sider, 15 x 23 cm
Engelsk tekst.
Normal pris kr. 257,50

UDSALGSPRIS

179,-

Åben mandag – fredag kl. 10.00 – 15.00
Hver torsdag helt til kl. 18.00



GREAT GLIDER PILOTS

25 svæveflyvepiloter fra mange lande fortæller morsomme og interessante historier fra oplevelser de har haft ved udøvelsen af deres sport. Flyvningerne foregår i tiden 1926-1993.

178 sider, 22 x 20 cm
Engelsk tekst
Normal pris kr. 255,-

UDSALGSPRIS

179,-



I BALLON OVER DANMARK

Dansk Ballonunions 25 års jubilæumsbog, med masser af farvebilleder, bl. a. ses billeder af alle danske varmluftballoner.

112 sider, 21 x 29 cm
Dansk tekst
Normal pris kr. 145,00

UDSALGSPRIS

99,-



SVÆVEFLYVEINSTRUKTØREN

En inspirerende bog for alle flyveinstruktører. Lær Bæhrens Christensen fortæller om skoleflyvningen i praksis, instruktørværktøjer og Fysik og instruktøransvaret.

72 sider, 21 x 29 cm
Dansk tekst
Normal pris kr. 165,00

UDSALGSPRIS

99,-



POLYTEKNISK FLYVEGRUPPE 60 ÅR, 1943-2003

Polyteknisk Flyvegruppes 60 års jubilæumsbog, som fortæller en interessant historie om gruppens aktiviteter og egne flykonstruktioner. Mange farve og sort/hvid billeder.

106 sider, 21 x 29 cm
Dansk tekst
Normal pris kr. 190,00

UDSALGSPRIS

129,-



Alle priser er inkl. medlemsrabat og moms.

KDA PilotShop

Lufthavnsvej 28 · 4000 Roskilde · Telefon 4614 1507 · webshop www.kda.dk

SAMSØ FLYVEPLADS LUKKER

Tekst og foto: Rune Balle, flyvepladschef, pilot og flyveinstruktør

God vind og »Happy landings« og husk det årlige DM eller EM ... måske endda VM i gummistøvlekast på Samsø Flyveplads i weekenden 5.-6.juli.

Når en græsbane ser ud som her på billedet, er der både fare for aquaplaning, men også risiko for at græsset tager permanent skade hvis fly starter eller lander.

En sådan overskrift kan nok få mange tilfredse »stamkunder« til at spærre øjnene op, men heldigvis gælder det kun når banen står under vand.

Vinterflyvning kan give store oplevelser, men det kræver – ligesom al anden flyvning – at man planlægger sin flyvning. Som de fleste nok har lagt mærke til, så kan vintrene i Danmark være våde, og selvom mange græsklædte flyvepladser har dræn under græsset, er det ikke altid nok.

Af VFG og VFR-kort fremgår det, at Samsø Flyveplads ligger i højden 0 fod, hvilket svarer til samme højde som havet. Derfor skal regnvand pumpes ud af området som flyvepladsen ligger i, efter at vandet har bevæget sig fra overfladen, ned gennem underlaget til drænrørene under flyvepladsen og videre til en afvandingskanal, hvorfra det bliver pumpet bort.

Er nedbørsmængderne lidt over moderate, kan det bevirke at banen bliver svampet, og i så tilfælde er det nok at udstede et NOTAM lydende »PPR due soft runway« eller i værre tilfælde »PPR due flood«. »PPR« betyder Prior Permission Required, hvilket på dansk betyder, at forudgående tilladelse er nødvendig, og når der er udstedt PPR kan flyvepladschefen skønne at f.eks. en Piper Cub kan lande, hvis piloten kan lande på en bestemt del af banen. Samtidigt kan flyvepladschefen afvise et større og tungere fly, da et sådant fly ikke vil kunne

undgå bløde områder. Med PPR er flyvepladsen lukket for almindelig trafik, men med den undtagelse, at der i de enkelte tilfælde kan gives tilladelse til flyvepladsen benyttes.

Enkelte piloter vil muligvis mene, at NOTAM er noget pjat, og at det er deres egen sag om de lander på en blød eller oversvømmet græsbane på en ukontrolleret selvbetjeningsplads. Men dels kan landende fly lave fæle spor i græsset, som det tager lang tid at hele, dels kan flyvepladsen muligvis stilles juridisk til regnskab, i fald der ikke er udstedt NOTAM, og en landing eller en start på en våd bane er medvirkende faktor i forbindelse med et havari. PPR i et NOTAM handler altså også om jura, og om hvad der kommer til at stå i eventuelle rapporter, hvis det går galt!

Et sted mellem en og syv uger om året er der så meget vand på banen på Samsø, at det er nødvendigt helt at lukke flyvepladsen, og et NOTAM lyder så »AD closed due flood« hvilket betyder at flyvepladsen er lukket på grund af vand. I sådanne tilfælde er det faktisk ikke lovligt at starte eller lande, og man kan oven i købet blive retsforfulgt og straffet, hvis man gør det alligevel!

Den igangværende vinter har været en våd omgang, og en del af december 2007 og januar 2008 har det været nødvendigt med PPR pga. våd bane, og i perioder har det desværre været nødvendigt at lukke banen helt.

NOTAM er forkortelse for »Notice To Air Men« og de er lette at finde på NAVI-AIR's hjemmeside www.navair.dk, men det kan være knapt så let at forstå hvad et NOTAM betyder. Er man i tvivl kan man derfor altid ringe til den flyveplads, der har udstedt et NOTAM, for at få en forklaring. Flyvepladschefen vil på langt de fleste flyvepladser langt hellere fortælle om flyvepladsens tilstand, end at reparere dybe spor i græsset, eller skrive rapporter om hændelser.

Af og til sker det, at en pilot har så travlt med at komme af sted, at han eller hun ikke får checket NOTAM inden afgang, og det sker også at sådanne piloter ikke er opmærksomme på om en flyveplads kunne tænkes at være lukket, og derfor ikke får ringet, for at sikre sig at pladsen er åben for beflyvning. Det er selvfølgelig pilotfejl, som næppe ville føre til at man ville bestå en flyveprøve på det, men er man så kommet i luften uden at have forberedt sig tilstrækkeligt, og er man kommet til en ubemandet flyveplads, ja så kan man rent faktisk checke om flyvepladsen er åben, ved at overflyve pladsen og kikke ned i signalgården. Mange flyvepladser har dog en radiofrekvens, og blev der ikke svaret inden ankomst, så bliver der måske svaret, når der cirkler et fly rundt over pladsen. Man kan da i det mindste kalde op, og så glæde sig hvis der bliver svaret.



RADIOKOMMUNIKATION

Af Tina Larsen og Jesper Skov, Statens Luftfartsvæsen

Nye sprogkrav

SLV har været ude hos flyveskolerne, på besøg hos enkelte flyveklubber og vi har siddet med ved skolebænken hos den fælles skandinaviske flyvelederskole »Entry point north«. Alt sammen for at sikre, at vi i Danmark lander på et acceptabelt og fornuftigt niveau, når sprogtest bliver en del af det samlede radiocertifikat både som privatpilot, kommerciel pilot, mekaniker, flyveleder mv.

Sprogtest er ikke længere noget ICAO, EU, alverdens luftfartsmyndigheder og luftfartsbranchen blot taler om. Stadig flere luftfartsmyndigheder er i fuld gang med at indarbejde ICAO og EU's nye sprogkrav blandt alt certificeret luftfartspersonale i deres respektive luftfartsbestemmelser og procedurer.

»Herhjemme har vi været i gang med det forberedende arbejde i en rum tid, så vi den 5. marts 2008 kan stemme i og meddele fuld implementering af de nye

sprogkrav. Det vil bl.a. komme de danske privatpiloter, der flyver til udlandet til gode og generelt set er kravet med til at højne kommunikationen og forståelsen til fordel for flyvesikkerheden,« siger Ole Lynggaard, kontorchef for Kontoret for personcertificering.

Baggrund for ændringen af BL 6-08

Med vedtagelse af ændring nr. 166 til ICAO Annex 1, er ICAO-kravene for opnåelse og vedligeholdelse af et luftfartsradiocertifikat blevet skærpede. Dårlige sprogfærdigheder har ofte vist sig at være en afgørende faktor i den kæde af handlinger, der fører til ulykker og havarier. ICAO vil med de skærpede krav dæmme op for dette globalt.

SLV har i mange år fastsat høje krav for opnåelse af et luftfartsradiocertifikat, og derfor lever det nuværende uddannelses- og eksamenssystem i stor grad allerede op til de nye skærpede ICAO-krav. De væsentligste ændringer

bliver derfor indførelsen af en mundtlig sprogtest, hvor man bliver testet i ikke-standard fraseologi samt kravet om regelmæssige bedømmelser af sprogfærdighederne.

Kontoret for personcertificering i SLV vil få nok at se til inden den nye BL 6-08 træder i kraft. I begyndelse vil de nye rettigheder blive påført radiocertifikatet via en bemærkning og have karakter af et tillæg.

»Rettigheden vil blive printet, kuverteret og sendt til privatpiloten, men på sigt vil selve radiocertifikatet blive udskiftet,« siger Ole Lynggaard.

(Artiklen har været bragt i SLV's tidskrift OY-SIK nr. 4/2007).



NYT FRA KDA

Ny lærebog i radiokommunikation

Radiokommunikation for Piloter er skrevet for flyveelever, der ønsker Nationalt Begrænset certifikat som luftfartsradiotelefonist (N-BEG).

Bogen gennemgår det nødvendige stof, der skal læres for at kunne gå til prøve overfor Statens Luftfartsvæsen, men derudover giver bogen et godt indblik i hvordan radiokommunikation mellem fly og jordstationer foregår i det daglige.

Dette gøres gennem udførlige eksempler, hvor fem forskellige luftfartøjer – et moderne motorfly; en helikopter; et ultralet fly; et motorsvævefly og et svævefly – følges fra piloten er klar til at påbegynde sin flyvning til parkering af flyet efter endt flyvning.

Foruden at tjene som redskab for nybegyndere, vil bogen være et glimrende supplement for piloter, der er vendt hjem med udenlandske certifikater, ligesom erfarne piloter vil kunne få oprisket pensum og procedurer, der kan være »rustet« eller kan have ændret sig siden gennem årene der er gået.



RADIOKOMMUNIKATION FOR PILOTER

1. udgave, 1. oplag 2008

Copyright © KDA Service ApS, Rune Balle.

Printed in Denmark – ISBN 978-87-87130-00-4

Bestillingsnummer: 1205129

80 sider, 28 illustrationer – 25 x 18 cm, paperback

Pris kr. 225,00 (minus evt. medlemsrabat)

DET SKER I 2008

FEBRUAR

- 19.-24. Singapore Air Show, Singapore (www.singaporeairshow.com.sg)
24.-26. Heli-Expo, Houston, Texas (www.heliexpo.com)

MARTS

- 5.-6. Avionics 2008, Amsterdam, Holland (www.avionics-event.com)
21.-23. Warbirds over Wanaka, Queenstown, New Zealand (www.warbirdsoverwanaka.co.nz)

APRIL

- 8.-13. Sun'n Fun, Lakeland, Florida (www.sun-n-fun.org)
25.-27. Aero Expo Prag, Pribram Airfield, Tjekkiet (www.expo.aero)

MAJ

- 20.-22. EBACE, Geneve, Schweiz (www.ebace.aero)
24. 4. Texel Oldtimer Fly-in, Texel, Holland (www.texelairport.nl)

JUNI

27. maj - 1. ILA Berlin, Tyskland (www.ila-berlin.de)
7.-8. Biggin Hill Air Fair, Biggin Hill, England (www.bigginhillairfair.co.uk)
8. Flyevåbnet Åbent Hus, FSN Karup
12.-15. 41. KZ Rally, Stauning (www.kzclub.dk)
13.-15. Aero Expo London, Wycombe Air Park, England (www.expo.aero)
28.-29. Luxembourg Air Show, Bitburg Airport (www.airshow.lu)

JULI

- 12.-13. Flying Legends Air Show, Duxford, England (www.iwm.org.uk)
12.-13. Royal Int'l Air Tattoo, Fairford, England (www.rafcte.com)
18.-19. Wheels and Wings, Varberg, Sverige (www.wheelswings.se)
18.-20. Tannkosh 2008, Tannheim, Tyskland (www.tannkosh.de)
14.-20. Farnborough Int'l Air Show, Farnborough, England (www.farnborough.com)

AUGUST

- 28 juli -3. EAA Air Venture, Oshkosh, USA (www.airventure.org)
2.-3. Fly-in, Visingsø, Sverige (via www.jfk.nu)
8.-10. Fly-in, Siljansnäs, Sverige (www.siljansnasfk.com)
15.-18. Fly-in, Schaffen Diest, Belgien
22.-24. Internationale Bodensee Airshow, St. Gallen-Altenrhein, Schweiz (www.ibas08.ch)
30.-31. Flugplatzfest, Flugplatz Bielefeld, Tyskland (www.flugplatz-bielefeld.de)

SEPTEMBER

- 4.-6. Oldtimer-Fliegertreffen Hahnweide, Tyskland (www.oldtimer-hahnweide.de)
5.-7. Air Magdeburg, Magdeburg, Tyskland (www.air-magdeburg.de)
10.-14. 45. Reno Air Races, Reno Stead Airport, Nevada (www.airrace.org)

OKTOBER

- 6.-8. NBAA, Orlando, Florida (www.nbaa.org)

2009

- 2-5/4 AERO Friedrichshafen, Tyskland (www.aero-friedrichshafen.com)
15-21/6 Paris Air Show, Le Bourget (Paris), Frankrig (www.paris-air-show.com)
23-23/8 3. International Bucker Fly-In, Kestenholz, Schweiz

Se også www.airshowbuzz.com, 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.
The Red Bull Air Race besøger i 2008 en række lande verden over, bl.a. Sverige, hvor ubekræftede rygter siger at flyvningerne vil foregå i Malmø! Se mere på www.redbullairrace.com.

Oversigten bringes uden ansvar for ændringer, aflysninger etc.

Siden januar 1967 har FLYV hver måned bragt en oversigt over ændringer i Luftfartsregistret, der føres af Statens Luftfartsvæsen (den gang Luftfartsdirektoratet). De første år hed rubrikken »Med OY under vingerne«. I gennem alle årene har det været redaktør Hans Kofoed, der har stået for indholdet. Hver måned i 40 år svarer til 480 udgaver af FLYV. Han har nu bedt om at blive afløst på posten.

Ny medarbejder ved Oscar Yankee er Lars Finken, der gennem mange år har vedligeholdt sit eget register over fly i Danmark. Lars Finken er pensioneret flyveleder og arbejder nu med udarbejdelse af lufthavnes start- og landingsprocedurer for bl.a. Eurocontrol. Hans flyvehistoriske interesse begyndte i 1980-erne med foto og registrering af fly.



Tilgang

OY-	Type	Byggeår	Fabr. nr.	Reg. dato	Ejer/bruger	Ex
OY-CJX	Hütter H 17 (Gö-5)	1938	CJ-1	22.08.2007	Dansk Svæveflyvehistorisk Klub, Herning	LN-GBD
OY-CLP	Cessna 650 Citation VII	1998	650-7093	16.05.2007	K/S Clipper Air Transport, København	CS-DNE
OY-CVB	Beech King Air 300	1989	FA-175	16.03.2007	Gråkjær A/S, Holstebro (+)	F-GOOO
OY-EBI	Cessna 172S Skyhawk SP	2007	172S10533	10.09.2007	Danflyn-Aircrafts ApS, Vojens	N2334P
OY-EDP	Cessna 650 Citation III	1983	650-0014	27.03.2007	VIP Partnerfly K/S, Aarup	OE-GCN
OY-ESR	Cessna T206H Turbo-Stationair	2006	T20608695	28.03.2007	Kim Fournais, Nærum	N1330D
OY-FON	Cameron Concept 80	2007	10922	17.04.2007	Bjarne Christian Jensen ApS, Aarup	
OY-GLO	Cessna 525A CitationJet CJ2	2006	525A-0303	23.01.2007	Gloria Aviation ApS, København	N85JE
OY-GVG	Gulfstream GIV-X G450	2006	4066	04.04.2007	Delia A/S, København	N466GA
OY-HGT	AS 350B3 Ecureuil	2007	4279	30.07.2007	Air Greenland A/S, Nuuk	
OY-HHF	Robinson R44 Raven II	2007	11947	12.12.2007	K/S Figaro, København	
OY-HJJ	EC 155B1 Dauphin	2003	6662	11.12.2007	DanCopter A/S, Esbjerg	D-HLEV
OY-HKB	Sikorsky S-92A	2007	920058	12.11.2007	CHC Denmark ApS, Esbjerg	N4502X
OY-HLZ	Robinson R22 Beta	2007	4199	12.12.2007	Mads Odgård Design, København	
OY-HNI	Robinson R44 Raven II	2007	11782	17.07.2007	Leasing Nordan A/S, Herning (+)	
OY-HOO	Agusta A109S Grand	2007	22026	18.12.2007	Avion ApS, København	
OY-HPX	Rolladen-Schneider LS6-b	1987	6174	14.03.2007	Hans Peter Ilsøe, Odder	SE-UHM
OY-HRO	Robinson R44 Raven II	2007	11998	12.12.2007	Christian Reza Ziadmanesh Olsen, Løgstør	
OY-HSK	EC 155B1 Dauphin	2003	6660	26.02.2007	DanCopter A/S, Holsted	N155EW
OY-IBJ	Hawker 800XP	1998	258358	28.11.2007	Sun-Air of Scandinavia A/S, Billund	D-CJET
OY-JLI	Cessna 172R Skyhawk	2006	17281354	02.03.2007	Jørgen Dan Læssøe, Gentofte	N1295G
OY-JOH	Cameron N-77	2007	10905	02.04.2007	Hans Mulvad, Århus	
OY-KBT	Airbus A319-131	2007	3292	01.11.2007	SAS Danmark A/S, København	D-AVYC
OY-KEN	TB-20 Trinidad	1991	1308	11.09.2007	Karl Erik Nielsen, Hejls	D-EANA
OY-KKX	LAK-17AT	2006	185	14.03.2007	EB-Avionics v/Erik Benneskou, København	LY-GNJ
OY-KPJ	Cirrus SR-22	2006	2200	18.07.2007	Kenneth Peter Jensen, Langå	N322SR
OY-LPU	Cessna 510 Citation Mustang	2007	510-0022	17.09.2007	JAI Aviation ApS, Glostrup	
OY-LSD	Aero L-29 Delfin	1973	2949521973	20.06.2007	OY-LSD v/Niels Egelund og Søren Kjær, Frederiksberg	LY-XAK
OY-LXM	Schleicher ASW 24	1990	24092	05.02.2007	Torben Simonsen, Smørum	SE-UIE
OY-LXN	DG-400	1988	4-227	04.12.2007	Dan-Glide ApS, Nr. Snede	HB-2134
OY-MIR	Learjet 60XR	2007	60-322	24.10.2007	Execujet Europe A/S, Roskilde	N710SG
OY-MRP	Boeing 737-7K9	2007	34401	04.04.2007	Sterling Airlines A/S, Dragør	
OY-MRR	Boeing 737-7K9	2007	34402	13.06.2007	Sterling Airlines A/S, Dragør	
OY-MXJ	Schempp-Hirth Discus 2cT	2006	30	02.03.2007	Jan Fahlgren, Måløv (+)	D-KMXJ
OY-MXO	Schempp-Hirth Ventus 2cT	2006	177	14.03.2007	Mogens Hoelgaard, Kibæk	D-KMXO
OY-MXR	DG-400	1986	4-177	11.07.2007	DG-400 Gruppen Arnborg, Bryrup	PH-1179
OY-NAD	CL-600-2B19 Challenger 850	2007	8052	26.11.2007	Execujet Europe A/S, Roskilde	C-FGQS
OY-NCN	Dornier 328-300	2001	3193	26.03.2007	Niels Christian Sundberg, Billund	N428FJ

Oscar Yankee

Tilgang

OY-	Type	Byggeår	Fabr. nr.	Reg. dato	Ejer/bruger	Ex
OY-NIC	Cessna F.172N Skyhawk	1980	F17201919	23.02.2007	Randers Cessna Club, Randers	D-EFJQ
OY-NJF	Cessna F.182Q Skylane	1980	F18200137	05.12.2007	Nordjysk Faldskærmsklub, Års	D-EFAX
OY-OZZ	Grumman AA-5A Cheetah	1979	AA5A-0819	19.11.2007	Per Lyngaa, Westerbroek, Holland	G-JAZZ
OY-PHZ	PA-46-500TP Malibu Mirage	2006	4697283	28.02.2007	Air Alpha Aircraft Sales A/S, Odense	N9535N
OY-PNO	Dassault Falcon 2000 EX	2007	103	14.03.2007	Pharma-Nord A/S, Vejle	F-WWME
OY-RBD	Diamond DA.42 Twin Star	2006	42.172	12.01.2007	Danish Aviation College A/S, Roskilde	
OY-RCD	Avro 146 Series RJ85	1993	E.2235	19.10.2007	Atlantic Airways, Faroe Islands P/F, Sørvágur	HB-IXK
OY-RCE	Avro 146 Series RJ85	1993	E.2233	06.12.2007	Atlantic Airways, Faroe Islands P/F, Sørvágur	HB-IXH
OY-RJH	CL-600-2B19 Series 100	1995	7090	07.11.2007	Cimber Air – Leasing A/S, Sønderborg	D-ACLS
OY-SNU	Cirrus SR22	2006	1799	23.08.2007	Christian Falkedal, Brøndby Strand	N81416
OY-TAX	Schempp-Hirth Nimbus 3T	1986	26	03.04.2007	Rasmus Heide, Fredensborg	PH-1222
OY-TLP	Piaggio P-180 Avanti	2002	1060	13.11.2007	Danish Crown Salg og Service A/S, Randers	F-HALE
OY-TXA	Rolladen-Schneider LS4	1983	4304	15.03.2007	Leif Runge-Schmidt, Esbjerg	D-7753
OY-TXM	Hoffmann H 36 Dimona	1987	36231	19.04.2007	Øst-Sjællands Flyveklub, Rønnede	D-KADA
OY-VGB	Cessna R182 Skylane RC	1980	R18201624	09.02.2007	Frants Erich Bernstorff-Gyldensteen, Bogense	D-ESHH
OY-VKI	Airbus A330-343	2000	0357	06.11.2007	MyTravel Airways A/S, Dragør	C-GVKI
OY-XDB 2	Rolladen-Schneider LS8-18	1997	8147	02.05.2007	Vestjysk Svæveflyveklub, Esbjerg	BGA-4406

Slettet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-APK	Boeing 737-5L9	29.11.2007	Sterling Airlines A/S, Dragør	Solgt til Ukraine
OY-APL	Boeing 737-5L9	25.10.2007	Sterling Airlines A/S, Dragør	Solgt som N737RH
OY-AYM	AA-5 Traveler	17.07.2007	Traveler-Gruppen, Give	Havareret
OY-BYA	Cessna F.182Q Skylane	14.11.2007	Jens Herman Balthazar Mønter, Klampenborg	Solgt til Frankrig
OY-CON	Cameron N-77	23.03.2007	Dansk Naturgas A/S, Hørsholm (+)	Solgt som VH-TYR
OY-CRW	PA-32-300E Cherokee Six	03.04.2007	Ole Lading, Rungsted Kyst (+)	Solgt til Spanien
OY-EZX	Ka 6CR Rhönsegler	02.03.2007	Nordjysk Svæveflyveklub, Frederikshavn	Solgt til Tyskland
OY-FRE	PA-31-310 Navajo	20.12.2007	North Flying A/S, Nørresundby	Solgt til Norge
OY-HMM	Bell 407	03.05.2007	JAMA 2000 ApS, Skibby	Solgt som G-OZAC
OY-HMO	AS 365N3 Dauphin	15.06.2007	DanCopter A/S, Holsted	Solgt som OO-NHX
OY-JAL	PA-28-181 Archer III	07.02.2007	Sola Flyklubb, Sola, Norge	Omregistreret LN-JAL
OY-JRI	Beech 1900C-1 Airliner	22.06.2007	OY-JRI ApS, Vamdrup	Solgt som C-GWWX
OY-JRO	Beech B90 King Air	13.09.2007	Danish Air Transport A/S, Vamdrup	Solgt som G-OJRO
OY-JRV	Beech 1900D Airliner	24.09.2007	Danish Air Transport Leasing A/S, Vamdrup	Solgt som N338RH
OY-JVL	Beech Super King Air 350	01.02.2007	Bulgari Operational Service ApS, København	Solgt som C-FVKC
OY-KCH	DHC-8 Series 402	07.03.2007	SAS Danmark A/S, København	Solgt som LN-WDD
OY-KHF	DC-9 Series 87 (MD-87)	23.03.2007	SAS	Solgt som EC-KCZ
OY-KHI	DC-9 Series 87 (MD-87)	24.01.2007	SAS	Solgt som EC-KAZ
OY-LSA	Beech C90A King Air	21.12.2007	Per Blinkenberg-Thrane, Charlottenlund	Solgt til Frankrig
OY-LTT	PA-46-500TP Malibu Meridian	28.3.2007	Corporate Advisors Europe ApS, København	Solgt som D-EJKU
OY-MKS	CL-600-2B16 Challenger 604	10.10.2007	Execujet Scandinavia A/S, Roskilde	Solgt som HB-JGR
OY-NCP	Dornier 328-310	21.5.2007	Sun-Air of Scandinavia A/S, Billund	Solgt som ZS-IOC
OY-OLE	PA-31-350 Navajo Chieftain	21.12.2007	Airpartners ApS, Skodsborg	Solgt til Tyskland
OY-PBA	Pilatus PC-6/B2H4 Turbo-Porter	21.06.2007	Alebco Corporation A/S, Sdr. Felding	Solgt som ZS-AFE
OY-PHO	PA-46-500TP Malibu Meridian	11.01.2007	Air Alpha Aircraft Sales A/S, Odense	Solgt som G-CEJB
OY-PHP	PA-32R-301T Saratoga II TC	11.12.2007	Air Alpha Aircraft Sales A/S, Odense	Solgt til Ukraine
OY-PHR	PA-28-161 Warrior III	29.10.2007	Air Alpha Aircraft Sales A/S, Odense	Solgt som LN-KFK
OY-PHZ	PA-46-500TP Malibu Meridian	09.10.2007	Air Alpha Aircraft Sales A/S, Odense	Solgt til Letland
OY-PLB	Pilatus PC-12/47	12.09.2007	Air Alpha Aircraft Sales A/S, Odense	Solgt som RA-01500
OY-PRA	PA-28R-180 Cherokee Arrow	18.09.2007	Jan-Erik Strömberg, Linköping, Sverige	Omregistreret SE-FCE
OY-RCZ	BAe 146 Series 200	06.06.2007	Atlantic Airways, Faroe Islands P/F, Sørvágur	Solgt som FAB-101
OY-SEI	Boeing 737-85H	25.06.2007	Sterling Airlines A/S, Dragør	Solgt som F-GZHN
OY-SMD	PA-34-220T Seneca 5	30.03.2007	Skan Service ApS, Grindsted	Solgt som I-ROVE

Oscar Yankee

Slettet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-SVY	Jetstream 3202	29.08.2007	Sun-Air of Scandinavia A/S, Billund	Solgt som TF-ORC
OY-TAE	PA-28-151 Cherokee Warrior	13.11.2007	Air Alpha Maintenance A/S, Odense	Solgt som OH-TAE
OY-VKI	Airbus A330-343	02.05.2007	MyTravel Airways A/S, Dragør	Udlejet som C-GVKI
OY-VXX	Standard Libelle	14.11.2007	Martin Elkjær Nielsen, Århus	Solgt til Slovakiet
OY-XKZ	Grob G 103 Twin II	13.12.2007	Flyvestation Skrydstrup Svæveflyveklub, Vojens	Solgt til Belgien
OY-XUX	DG-808C	21.08.2007	Niels Christian Sundberg, Billund	Solgt som D-KCMD
OY-XXE	Schempp-Hirth Ventus CxT	30.10.2007	Niels Ternholt-Pedersen, Herning (+)	Solgt til Tyskland
OY-YVI	CL-600-2B19 Challenger 850	27.07.2007	Execujet Scandinavia A/S, Roskilde	Solgt som 4L-GAF

Ejerskifte

OY-	Type	Reg. dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-AAU	KZ-VII U-4 Lærke	07.09.2007	Danmarks Flyvemuseum, Skjern	Dansk Veteranflysamling, Skjern
OY-ABT	Piper J-3F-50 Cub	07.09.2007	Danmarks Flyvemuseum, Skjern	Dansk Veteranflysamling, Skjern
OY-AEA	KZ-II Kupe	07.09.2007	Danmarks Flyvemuseum, Skjern	Dansk Veteranflysamling, Skjern
OY-AKM	Piper PA-16 Clipper	07.09.2007	Danmarks Flyvemuseum, Skjern	Dansk Veteranflysamling, Skjern
OY-AMG	Druine D.31 Turbulent	07.09.2007	Danmarks Flyvemuseum, Skjern	Dansk Veteranflysamling, Skjern
OY-AOL	KZ-10 Mk.II	07.09.2007	Danmarks Flyvemuseum, Skjern	Dansk Veteranflysamling, Skjern
OY-APL	Boeing 737-5L9	25.10.2007	A/S Maersk Aviation Holding, Dragør	Maersk Aircraft A/S, Dragør
OY-BBT	PA-28-180C Cherokee	07.09.2007	John Anderberg, Slagelse	John Anderberg A/S, Slagelse
OY-BFE	Cessna 182P Skylane	10.01.2007	Air Service Vamdrup ApS, Vamdrup	Knud Højgaard, Nykøbing F (+)
OY-BKK	PA-28-140B Cherokee	18.12.2007	Dan Philip Hove-Christensen, Nakskov	Air Alpha Aircraft Sales A/S, Odense
OY-BRY	PA-28-181 Archer II	06.11.2007	Anders Jesper Hansen, Lundby	Tom Gant, Spanien (+)
OY-BUM	Cessna F.172M Skyhawk	17.09.2007	Ikaros Leasing ApS, Roskilde	Ikaros Leasing I/S, Lyngby
OY-COZ	Cameron Viva 77	17.04.2007	Ballonklub Fyn, Ullerslev	Ballon Fyn ApS, Årup
OY-CPZ	Cessna F.172F Skyhawk	10.05.2007	Faldskærmsklubben DFC, Måløv	Interessentskabet C-172, København
OY-DIZ	KZ-IV	07.09.2007	Danmarks Flyvemuseum, Skjern	Dansk Veteranflysamling, Skjern
OY-DRR	KZ-VIII	07.09.2007	Danmarks Flyvemuseum, Skjern	Dansk Veteranflysamling, Skjern
OY-DSA	Beech A23-19 Musketeer Sport	22.05.2007	John Edgar Madsen, Skibby	Hans Schmidt, Svendborg (+)
OY-DVZ	Transavia PL-12 Airtruk	07.09.2007	Danmarks Flyvemuseum, Skjern	Dansk Veteranflysamling, Skjern
OY-DZA	KZ-III U-3	07.09.2007	Danmarks Flyvemuseum, Skjern	Dansk Veteranflysamling, Skjern
OY-ECH	D.H.82A Tiger Moth	07.09.2007	Danmarks Flyvemuseum, Skjern	Dansk Veteranflysamling, Skjern
OY-ENV	Cessna F.172M Skyhawk	15.10.2007	Allan Bonde Hansen, Roslev (+)	Flymøller v/Hans Møller Hansen, Haderslev
OY-FJE	Avro 146 Series RJ100	12.02.2007	Atlantic Airways, Faroe Islands P/F, Sørvágur	Faroejet P/F,
OY-HID	Bell 222U	05.01.2007	Air Alpha Greenland A/S, Nuuk	Air Alpha A/S, Odense
OY-HIZ	AS 350B3 Ecureuil	07.02.2007	Air Alpha Greenland A/S, Nuuk	Air Alpha A/S, Odense
OY-HJS	Rotorway Exec 90	10.01.2007	J.S. Flyservice ApS, Sunds	Jørgen Skov Nielsen, Sunds
OY-HKK	Robinson R22 Beta	30.10.2007	Bilair Flight Center ApS, Billund	Vorbasse Autoophug ApS, Vorbasse
OY-JRO	Beech B90 King Air	23.08.2007	Danish Air Transport A/S, Vamdrup	Danish Air Transport, Vamdrup A/S, Vamdrup
OY-JRV	Beech 1900D Airliner	24.08.2007	Danish Air Transport Leasing A/S, Vamdrup	OY-JRV ApS, Vamdrup
OY-MAA	Boeing 737-5L9	17.04.2007	Sterling Airlines A/S, Dragør	Jet Time A/S, Dragør
OY-MAE	Boeing 737-5L9	07.02.2007	Sterling Airlines A/S, Dragør	Jet Time A/S, Dragør
OY-MAV	CL-600-2B19 Series 100	02.08.2007	A/S Maersk Aviation Holding, Dragør	Maersk Aircraft A/S, Dragør
OY-MBI	CL-600-2B19 Series 100	02.08.2007	A/S Maersk Aviation Holding, Dragør	Maersk Aircraft A/S, Dragør
OY-MBJ	CL-600-2B19 Series 100	02.08.2007	A/S Maersk Aviation Holding, Dragør	Maersk Aircraft A/S, Dragør
OY-MBT	CL-600-2B19 Series 100	02.08.2007	A/S Maersk Aviation Holding, Dragør	Maersk Aircraft A/S, Dragør
OY-MBU	CL-600-2B19 Series 100	02.08.2007	A/S Maersk Aviation Holding, Dragør	Maersk Aircraft A/S, Dragør
OY-NET	Cessna FR.172J Rocket	05.09.2007	Flyve.net ApS, Rønnede	Flyve.net I/S, Køge
OY-PPP	Pilatus PC-12/47	25.01.2007	Baisden Ltd, Nicosia, Cypern	Air Alpha Aircraft Sales A/S, Odense
OY-RJC	CL-600-2B19 Series 100	01.05.2007	NAC Nordic Aviation Contractor A/S, Billund	Cimber Air A/S, Sønderborg
OY-RJD	CL-600-2B19 Series 100	08.05.2007	NAC Nordic Aviation Contractor A/S, Billund	Cimber Air A/S, Sønderborg
OY-XBR	Pilatus B4-PC11	02.05.2007	Steen Lomborg-Andersen, Herning	Allan Poulsen, Odense (+)
OY-XVJ	Schempp-Hirth Ventus 2cT	30.03.2007	Peter Schmidt-Nielsen, Ringsted (+)	Mogens von Jessen, Sorø (+)
OY-XVJ	Schempp-Hirth Ventus 2cT	02.04.2007	LS-Gruppen, Dianalund	Peter Schmidt-Nielsen, Ringsted (+)





HISTORISKE VINGESUS

De første seks Vautour serie-fly ankommer til det franske flyevåben i sommeren 1955.

SUD-OUEST S.O. 4050 VAUTOUR

AF WILHELM WILLERSTED

Lige efter afslutningen af Anden Verdenskrig begyndte den franske flyindustri ret hurtigt at samle sig om at genetablere konstruktionen af nationale militærfly. Men i begyndelsen blev det af naturlige og tilgængelighedsmæssige årsager veltjente amerikanske og engelske konstruktioner, der blev leveret til de franske eskadriller.

Den privatejede Dassault-fabrik var dog hurtigt med og kunne i løbet af få år begynde leverancerne af for eksempel Dassault Ouragon og Mystère jet-jagere til det franske flyevåben. Men Sud-Ouest Aviation præsenterede fra juli 1951 et lovende jetfly projekt, den tomotorede Vautour (Gribben). Fabrikken Sud-Ouest Aviation, Société Nationale de Constructions Aeronautiques de Sud-Ouest – heldigvis forkortet til Sud-Ouest Aviation SO. Flyet var tomotoret med motorerne anbragt i ophæng under vingerne. En klog disposition, som gav mulighed for at man

kunne afprøve forskellige flymotorer under prøveflyvningerne af maskinen. De franske jetmotorer var i begyndelsen ikke så effektive, så man benyttede både de britiske Rolls-Royce Avons og Sapphire-motorer undervejs i »Gribbens« franske udvikling.

Flyet blev konstrueret i tre særlige udgaver: et ensædet kanonbevæbnet angrebsfly Vautour IIA – tactical attack, et tosædet bombefly Vautour IIB og en ditto nat- og altvejsjager Vautour IIN.

Det tomotorede fly havde hovedhjule anbragt i tandem i kroppen og med støttehjul i hvert af de to motornaceller i vingerne, en stabilt og velegnet understel, der tillod flyet at starte fra ret uberedte og sandede baner, hvilket navnlig især det israelske flyevåben jo fik lært at påskønne. Under »normale« forhold er startstrækningen 800 m, og den korte landing får hjælp af en effektiv bremsefaldskærm.

Prototypen til natjagerversionen IIN

Data

Sud-Ouest S.O. 4050 Vautour

Motorer:.. To Snecma Atar 101E-2
..... på hver 3.500 kg
Spændvidde:..... 15,00 m
Længde:..... 15,50 m
Højde:..... 4,50 m
Startvægt:..... 15.000 kg
Tomvægt:..... 9.800 kg
Max.hastighed:..... 1.100 km/t
Stigeevne:..... 3.600 m/min
Tophøjde:..... 15.000 m
Rækkevidde med tanke: 2.415 km

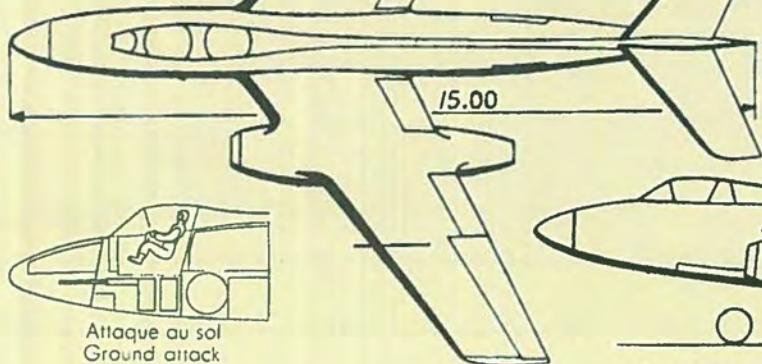
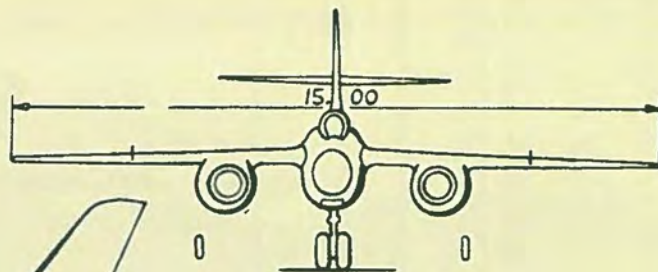
(med Snecma Atar motor) fløj første gang 16. oktober 1952, den ensædede Vautour IIA (ligeledes med Atar motor) fulgte efter den 16. december 1953 og endelig fløj bomber-udgaven IIB (med Sapphire motor) første gang den 5. december 1954.

Der blev i alt bestilt godt 300 Vautours i de tre hoved-versioner. En speciel udgave beregnet til lufttankning blev senere opgivet.

Flere fabrikker var i øvrigt engagerede i bygningen af Vautour. Det var udover



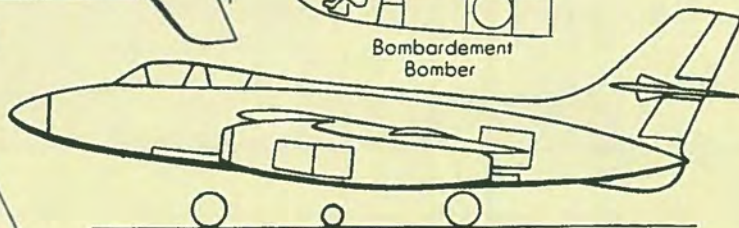
Chasse tous-temps
All-weather fighter



Attaque au sol
Ground attack



Bombardement
Bomber



Tegningen viser placeringen af besætningen i de tre versioner.

Den to-sædede Vautour natjager fotograferet på Le Bourget.



Vautour kunne starte fuldtastet på 800 meter.

Her er en række Vautours klar til testflyvning 606, 607 og 610 er bomberudgaven og 329 er natjageren med det tosædede tandemcockpit.



Vautour kunne medføre en stor last af bomber og missiler – indvendig eller i våben-rummet i kroppen. Yderst på jorden ses et par af de meget store brændstoftanke til at bære under vingerne.



Sud-Ouest også Nord, SFERMA, Dassault, Breguet og Ratier.

I de tosædede Vautour IIN sad besætningen i tandem i kroppen, i bomberudgaven lå/sad skytten bag en glasnæse i spidsen af kroppen.

Vautour havde en tophastighed i vandret flyvning på Mach 0,9 (ca. 1.100 km/t). Det oplyses, at flyet i svagt dyk kunne gennembyrde lydturen. Under en prøveflyvning fra Mulan-Villarocke til Istress i Frankrig fløj en Vautour de 590 kilometer på 30 minutter, altså med godt 1.180 km/t. Maksimal hastighed med fuld last var normalt 950 km/t.

Tophøjden var på papiret 15.240 m – israelerne fortæller, at man ret let kunne foto-rekognoscere fra omkring 15.545 m over Sinai.

En af Vautour-prototyperne med Avon motor kunne stige til 12.000 m på 3,5 min.- Sapphire motoren klarede 15.000 m på den samme tid! Færge-rækkevidden med fulde tanke var 5.900 km.

Israel anskaffede godt 50 Vautours i både den to- og ensædede version.

Den israelske militær-industri udviklede en indbygget hurtigt skydende 30 mm kanon, som både blev anvendt i Vautour samt i deres Mystere og Mirage. Disse kanoner blev brugt under 6-dages krigen. Israelerne fik også fra 1964 udstyret nogle af deres Vautours til strategisk recce og til ECM opgaver.

Bomberudgaven af Vautour i israelsk tjeneste kunne normalt medføre 4,4 tons bomber eller med de særlige low-

low-low profile bomber til togterne på distancer under 1.000 km.

Bevæbningen kan også bestå af Matra missiler i kroppen eller ophængt under vingerne.

I slutningen af 1964 blev de første Sud-Ouest Vautour II trukket ud af aktiv tjeneste i Frankrig. De leverede fly til Israel var i brug til sidst i firserne, dog mest som observations- og recce fly.

På det franske flymuseum i Le Bourget kan man møde et par eksemplarer af de veltjente Vautours med franske mærker, og på det israelske flymuseum ved Tel Aviv kan man møde flere af de pensionerede Vautours bl.a i den version som Israel udstyrede med en Mirage-næse og benyttede til ICM-opgaver.



70

For 70 år siden

Af Ingrid Muus

En ældre herre i min bekendtskabskreds brummede for nylig ved en lejlighed noget om, at alting var meget bedre i gamle dage, bl.a. fordi stewardesserne, som han omtalte som »blomsten af borgerskabets nubile (giftefærdige) døtre,« nu om dage er blevet erstattet af bedstemødre! Selv om jeg nu ikke synes, at de stewardesser, jeg møder, overvejende kommer fra min årgang (bedstemorårgangen), kunne jeg jo ikke modsige ham, for jeg var jo ikke med dengang i »gamle dage«, han er lige 25 år ældre end jeg.

... Den Konkurrence, der opstaar (mellem luftfartselskaber!) bevirker, at hvert enkelt Selskab gør alt muligt for at skabe Sikkerhed og Komfort for Passagererne.

Der er hjælp at hente i FLYV's 1938 februar-nummer. Her løftes måske lidt af sløret for synet på disse borgerskabets døtre i gamle dage i en artikel om *Mandlig eller kvindelig Steward?*, hvor en direktør for et stort europæisk lufttrafikskab udtaler, at han foretrækker den mandlige steward, og hans udtalelser ligger faktisk på linie med min gamle vens: »Sagens kerne er den, siger han, at de fikse unge Damer, der antages som Luft-Stewardess, erfaringsmæssigt set ikke bliver ret længe i Tjenesten. Ikke fordi det skyldes den bestandige Farten frem og tilbage deroppe i Luften, eller fordi de ikke kan klare deres Job. Nej, Grunden er en helt anden, hvor ondt det end gør Lufttrafikskaberne. Hver eneste kvindelig Steward har nemlig

den mest brandsikre Udsigt til at blive gift i Løbet af nogle få Maaneder, og af rent forretningsmæssige Aarsager er det alt for bekosteligt stadigt at skulle skifte Personel.« Saadan var det altsaa i 1938.

Men hvad skriver man saa om de fikse unge damer i den nye funktion, for det var det jo? Jo, de er faktisk opfundet som et konkurrencemoment i luftfarten! Se her: »Den Konkurrence, der opstaar (mellem luftfartselskaberne) bevirker, at hvert enkelt Selskab gør alt muligt for at skabe Sikkerhed og Komfort for Passagererne,« og United Air Lines kan saaledes føre sig frem med, at de ikke alene »har tre daglige Forbindelser fra Kyst til Kyst (USA med DC-3),« men ogsaa: »Indrettet paa almindelig Maade kan DC-3 medføre 21 Passagerer, men for at byde mere Komfort paa den lange Rute foretages den ene af de tre daglige Flyvninger med en saakaldt »Skyounge Mainliner«, dvs en Maskine, hvis kabine kun har to Rækker Stole og som Følge deraf ikke medfører mere end 14 Passagerer. Endelig er der »Sovevogns-Ruten«, hvis Maskiner er indrettet med brede behagelige Køjer i Tomands-Kamre. Der er Servering ombord i alle Maskinerne, og en ung, nydelig kvindelig Steward fungerer som »Værtinde« under hele Rejsen.« se billedet af United Air Lines hostesses anno 1938. Jo, de var da nettede.

I førømtalte artikel om kvindelig eller mandlig Steward får vi så beskrivelsen af denne funktion i 1938: »Paa de store Ruteflyvemaskiner, ikke blot paa de, der trafikerer de lange Strækninger, men ogsaa de, der anvendes paa de forholdsvis mindre Ruter, er Besætningen de fleste Steder blevet forøget med én Person, nemlig Stewarden. Maaske er

Mandlig eller kvindelig Steward?



Fire af United Air Lines' fikse kvindelige Steward, eller 'Hostess' (Værtinder), som Amerikanerne selv kalder dem.

det ikke helt korrekt at skrive Steward, der er Hankøn, for den langt overvejende Del af Betjeningspersonalet i de store Lufttrafikskabers Rute-maskiner, tilhører i Øjeblikket Kvindekønnet, og derfor var det maaske mere korrekt at benytte ordet Stewardess. Det nye medlem af Besætningen har et ikke ringe, for ikke at sige et betydningsfuldt, Arbejde at udføre, idet hele Omsorgen for de mange Passagerer er betroet Stewarden (Stewardess'en). Forplejningen, Anretning og Servering hører ind under denne Tjeneste, og enhver, der har rejst en lille Smule, ved, hvad betjening betyder undervejs. Det være sig, at man ønsker en Avis, en Pude el. lign, alt sammen smaa Opmærksomheder, der, naar de opfyldes, hjælper med til at gøre rejsen mere behagelig, saaledes, at man uvilkaarlig føler Lyst til at benytte det samme befordringsmiddel, naar man næste Gang skal paa Rejse. Paa denne Post er den kvindelige Steward næsten selvskreven.« Ja, sådan var det med det dengang ...

Der er flere nyheder i luften: Flyvende ambulancer i Sverige! Hvorfor havde vi ikke det i Danmark? »Hurtig Lægehjælp til de mange Smaaøer.« »Dieselmotorens Økonomi, 36 kg mindre Brændstofforbrug pr. Flyvetime end en lige saa stærk Benzinmotor.« Det er da en besparelse, der er til at tage og føle på, – hvad skete der?? »Luft-cyklen, Flyvemaskinen, der drives ved Muskelkraft, Nettovægt 50 kg« – tankevækkende perspektiver i en tid, hvor vi rører os for lidt, – hvad skete der mon med den??





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	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.

Svend L. Jensen, butiksleder	Telefon 4614 1507	E-mail pilotshop@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
 Kronhjørntvej 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

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, Gjøll, 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

Karsten Kongstad
 Degnebakken 22, Vigersted
 4100 Ringsted
 Internet adr.: www.ffu.dk
 E-mail: kk@ringsted.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



KDA 100 år

Stor opbakning til arbejdet med at markere KDA's 100 års jubilæum.

Repræsentanter fra næsten alle unioner deltog lørdag den 12. jan i det første planlægningsmøde på Vejle Idrætshøj-skole.

Udvalget arbejder foreløbig ud fra følgende headlines: Reception på jubilæumsdagen den 20. jan. Et fælles aktivitetsarrangement på Beldringe ultimo maj, der efterfølges af en fest for deltagerne. En egentlig jubilæumsfest planlægges omkring ultimo oktober primo november.

Det besluttedes at søge etableret et »jubilæumsteam« med deltagelse af alle discipliner. Tanken er at dette skal være et »demo« team, der viser de forskellige luftsportsdiscipliner samt privatflyvning. Filosofien med dette team er, at det skal medvirke til at synliggøre vore aktiviteter i forbindelse med f.eks allerede planlagte aktiviteter, som f.eks. DM eller åbenthusarrangementer.

KALENDER

KDA

12/4 KDA Repræsentantskabsmøde
 18/10 Formandsmøde

Svæveflyvning (www.dsvu.dk)

2/3 Generalforsamling DaSK, Arnborg
 8/3 DSvU Repræsentantskabsmøde, Hotel Scandic, Roskilde
 20-28/3 Bølgelej i Vågå, Norge (www.wavecamp.no)
 1-11/5 DM Standard, DM 15 m, DM 2-sædet og Grand Prix i 18 m fly
 14-24/7 DM Junior, DM Klub og DM 18 m
 2-16/8 30th FAI World Gliding Championships, Lüsse, Tyskland

Ballon

9/3 (www.ballonunion.dk)
 Ordinær generalforsamling, Svenstrupgaard, Korsør

DMU

26/4 (www.flyvdmu.dk)
 DMU Repræsentantskabsmøde
 1-4/5 DMU tur 2008 til Lydd Airport og omegn (www.flyvdmu.dk)

DULFU

30/3 (www.dulfu.dk)
 Repræsentantskabsmøde, Beldringe

Fritflyvning

(www.ffu.dk)
 31/8-6/9 EM, Pazardzhik, Bulgarien
 16/11 Landsmøde, Ringsted

EUROCONTROL

Den 1. januar 2008 overtog David McMillan stillingen som Director General of Eurocontrol.

McMillan har været Director General of Civil Aviation i England siden 2004. Han var også 1. Viceformand for European Civil Aviation Conference (ECAC) og talsmand for Europa i flyve- og miljø-sager i ICAO i Montreal.

I sin karriere, hvor det meste har været i Department of Transport i England, har han arbejdet med luftfart, integreret transport og personale. Han har været udstationeret ved engelske ambassader i Marokko og Zimbabwe.

Til afhentning

Diverse udenlandske flyvetidskrifter, kalendre mm. fra 2007 kan afhentes gratis i KDA-huset.

Møder Dansk Flyvehistorisk Forening**6. onsdag den 20. februar 2008**

Hvordan fløj Piper L-18C Super Cub i hærrollen som artilleri observations-fly?

Foredrag ved major, luftfartsinspektør Dan Eriksen.

7. onsdag den 19. marts 2008

Hvordan fløj Supermarine Spitfire i Danmark?

Foredrag ved luftkaptajn Hans Uffe Darket, tidligere Spitfire pilot.

8. onsdag den 16. april 2008

Hvordan fløj Lockheed C-130H Hercules på Grønland?

Foredrag ved major Paul E. Ancker (POL).

9. onsdag den 21. maj 2008

Ekskursion til Danmarks Tekniske Museum, Flysamlingen, Fabriksvej 25, 3000 Helsingør, kl. 19:30.

Foredrag, historie og historier om C-47/DC-3 ved luftkaptajn Niels Helmø Larsen.

Entré kr. 35,- for kaffe og kage.

Alle møderne holdes på Svanemøllens Kaserne i Forsvarsakademiets auditorium bygning 75 kl. 19:30 undtagen ekskursionen den 21. maj 2008

Ret til ændringer i programmet forbeholdes.

**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

Lufttøvsvej 28

4000 Roskilde

Danmarksspillet

**Tilmelding
nødvendig**



Tirsdag d. 8. januar 2008, kl. 19.00:
Vordingborg, Medborgerhuset
Kirkeskovpavillionen

Onsdag d. 23. januar 2008, kl. 19.00
Ringsted: Sandby ved Glumsø,
Sandby-Vrangstrup Forsamlingshus

Tirsdag d. 29. januar 2008, kl. 19.00:
Vojens Lufthavn

Tirsdag d. 19. februar 2008, kl. 19.00:
Odense Lufthavn

Tirsdag d. 26. februar 2008, kl. 19.00:
Skive Lufthavn

Tirsdag d. 4. marts 2008, kl. 19.00:
Ålborg Kongres og Kultur Center

GAP Danmark inviterer til: Danmarksspillet

Kom og bliv flyveklar med dette nye interaktive brætspil, der sætter fokus på flyveplanlægning, navigation, meteorologi og ikke mindst radiokommunikation.

Der er et begrænset antal pladser, så tilmeld jer hos Ann Mortensen på anmo@slv.dk eller tlf.nr. 3618 6271.

Tilmelding skal ske **senest 8 dage inden** pågældende arrangement. De tilmeldte deltagere modtager efterfølgende supplerende oplysninger om arrangementet.





Rubrikannoncer

TIL SALG

- Cessna F-172-H 1967 VFR evt. i andele på EKHV
- Cessna F-172-M 1973 VFR
- Cessna 150-C 1962 VFR
- Piper PA 28-140 VFR 1968
- Piper PA 28-140 VFR 1974
- Piper PA 28-180 IFR 1965
- Cessna F-172-M 1973 IFR i andele stationeret på EKHV

Flymøller
Haderslev Flyveplads
Telefon 4087 8640 eller
7452 8640

ANNONCERING I FLYV

Ring til
Allan Christensen
Tlf. 2172 5939

**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

Smaragd - luftens juvel



Smaragd er et elegant lavvinget UL fly bygget i en GFR/Carbon sandwich konstruktion, der byder på masser af plads i cockpittet

Kik ind på www.hobby-centret.dk og se meget mere om dit nye fly

hobby-centret
- alt til mindste detalje

Telefon 57 67 30 92 · www.hobby-centret.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

dfе **DANSK FLY ELEKTRONIK APS**

KØBENHAVNS LUFTHAVN ROSKILDE
Telefon 4619 0091 · Fax 4619 0705
www.avionics.dk · dfе@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
centerair@centerair.dk · www.centerair.dk



benair

BENAIR A/SStauning Lufthavn, Lufthavnsvej 4, 6900 Skjern,
tlf. 96 81 44 47PPL, 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 15E-mail: cat@aircat.dk www.aircat.dkTrafikflyveruddannelse 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 1708Skoleflyvning til privatflyvercertifikat/PPL, Proficiency
check, Træningsflyvning, Differences training,
Familiarisation training på alle emnotorede.
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.dkTilbydes:
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 LufthavnLiholtvej 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**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=Fly
veinstruktøruddannelse. 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.PPL(H) Teori og praktisk skoling
BEG og N-Beg radio
97142383 eller h.b.sunds@secret.dk
www.herningmotorflyveklub.dk**Professionel pilotuddannelse**Lufthavnsvej 60
4000 Roskilde

- ATP (A) Integreret Trafikflyver
- FI (A) Flyveinstruktør
- I-NPT II, DA42 med Garmin 1000
- ATPL (A) Teori - Distance Learning
- PPL (A) Privatflyvercertifikat

Flyvevåbnets
Bibliotek

392000287453

Karlog Air

**KARLOG AIR**Sønderborg Lufthavn, 6400 Sønderborg
Tlf. 74 42 22 85, fax 74 42 90 85Ring 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.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**Skive Lufthavn**Lufthavnsvej 1
DK-7840 Højslev
Tlf. +45 97524037

FLY

Marts 2008 3



Er dine
forsikringer
i orden?

Få svar
på tlf. 70201927

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



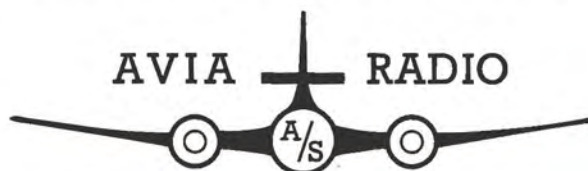
GPS



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 tillidssag. 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 35 03 00 • e-mail: info@qbenai.com



FLYV

10. årgang nr. 3 · marts 2008

Abonnement og administration:
Luftthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon: 4614 1506, Telefax: 4619 1316
E-mail: be@kda.dk

Redaktion:
Luftthavnsvej 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:
Slagelse Tryk 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 eksp.

Forsiden:

På vej hjem fra øvelse Red Flag i Nevada. Et af Flyvevåbnets Lockheed F-16 fly tanker fra et U.S. Air Force KC-10 tankfly. Læs 2. del af artiklen om Red Flag på side 8. Foto: Henning Kristensen, Flyvevåbnets Fototjeneste.

Artikler:

- 8 Red Flag 2007
- 14 Binder EB28
- 16 Svæveflyvningens fremtid ...
- 20 Artilleriflyverbatteri Vandel 50 år
- 22 De Gamle Langøredes Pokal, Klix 2007
- 28 I gasballon over Alperne
- 32 Rødekro flyveplads – 2. del

Rubrikker:

- 4 Kort Sagt
- 19 For 70 års siden
- 36 Det sker
- 37 Oscar Yankee
- 38 Organisationsnyt
- 43 Flymarkedet



FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

KORT SAGT



Center Air og DAT

Center Air Pilot Academy har netop indgået et samarbejde med Danish Air Transport om uddannelse af piloter. MPL-eleverne kan nu efter at have færdiggjort pilotuddannelsen komme direkte i cockpittet hos DAT.

»Vi er meget stolte over med denne aftale at kunne give vores studerende endnu bedre jobmuligheder, når de er færdige hos os,« siger Jens Frost fra Center Air Pilot Academy.

Det er elever fra den såkaldte MPL-uddannelse (Multi-crew Pilot License), der nu får flere valgmuligheder, når de er færdige på skolebænken i Roskilde Lufthavn. I dag kommer mange af skolens MPL-ele-

ver direkte i Sterling Airlines, hvor de bliver tilbudt et arbejde som styrmænd.

Også Jesper Rungholm, DAT er tilfreds: »Vi er yderste glade for at have indgået den nye aftale med Center Air Pilot Academy. Vi mener, at de nye piloter når et meget højt niveau på MPL-uddannelsen, Vi håber nu at kunne tiltrække nyuddannede piloter til blandt andet vores specialopgaver i Caribien og Afrika. Nu glæder vi os bare til se de første resultater«.

Efter endt uddannelse på Center Air Pilot Academy kommer de nyuddannede piloter til DAT, hvor de får en typering og et styrmandsjob.

Lufthavnschef søges

Efter 19 år som chef for Aalborg Lufthavn går direktør William Bluhme på pension til sommer, når han bliver 62 år.

Under Bluhmes ledelse er det kun gået fremad. Lufthavnsterminalen er blevet udvidet i flere omgange, og lufthavnen giver overskud.

I de senere år er der kommet en voksende chartertrafik, og lufthavnen har op til 21 afgang om dagen til København.

»Jo, lufthavnen har fyldt rigtig meget i mit liv i de 19 år. Nu vil jeg gerne have tid til at finde nogle andre interesser,« siger Bluhme, der er en ivrig golfspiller og havemand.



Distribution af FLYV

I et forsøg at minimere skaderne af Post Danmark's evige portostigninger bliver FLYV nu distribueret som det der i postsproget hedder Pakket Magasin Post (PMP). FLYV pakkes nu i et gråt omslag sammen med andre magasiner, reklamer etc. Det vil sige at medlemsnr., navn og adresse ikke længere trykkes på FLYV, men trykkes på det grå omslag.

For de læsere der lader reklamer mm. gå direkte i affaldsspanden skal man omkring månedsskiftet lige redde FLYV inden.

Airbus A319, her i SAS retro-bemaling ved Åben Hus, FSN Aalborg. Foto: Knud Larsen.

Formanden for lufthavnens bestyrelse er borgmester Henning G. Jensen.

Atlantic Airways og Airbus

Den 11. oktober 2005 besøgte en Airbus A319 lufthavnen på Vagar. Airbus ville gerne vise at deres fly kan bruges af Atlantic Airways på den kun 1.250 m lange bane.

Besøget må have været succesfuldt, idet Airbus den 30. januar 2008 meddelte at Atlantic Airways har bestilt en A319 og har endnu en i option.

Atlantic Airways har planer om at udskifte fire fly af typen BAe 146-200, der er omkring 20 år.

Magni Arge, direktør for Atlantic Airways, håber at banen på Vagar vil være forlænget med 200 meter i 2011.

Atlantic Airways og SAS

De to luftfartsselskaber har indgået en kontrakt om at SAS skal wet-lease (lease med brændstof) tre fly (BAe/Avro RJ) fra Atlantic Airways fra slutningen af marts i år og ca. et år frem. De tre fly skal beflyve ruter fra København til London City, Birmingham og Stavanger. Siden oktober 2007 har SAS wet-leaset op til to fly, og den nye kontrakt kan ses som en udvidelse af den løbende kontrakt.

EH101

Den 29. januar måtte en EH101 helikopter foretage en sikkerhedslanding på Billund Lufthavn. Helikopterens ene motor (ud af tre) satte ud. Det viste sig at være en aksel (High Speed Drive Shaft), der var knækket to steder. Herefter blev alle EH101 grounded.

Alle akslerne på de otte EH101 helikoptere blev demonteret og sendt til røntgenundersøgelse hos FORCE Institutet og hos den italienske fabrikant Agusta Westland.

Den 10. februar var der tilstrækkeligt fejlfri aksler tilbage i eskadrillen til at EH101 igen kunne overtage SAR-vagten på Flyvestation Skrydstrup.



Agusta Westland EH101 i Roskilde Lufthavn. Foto: Knud Larsen.

SAS årsregnskab

SAS Groups overskud i 2007 blev 1,3 mia. SEK, hvilket dog er en del fra koncernledelsens mål på 4 mia. SEK. Bombardier Dash 8 Q400 havarierne kostede SAS Group 700 mio. SEK i 2007.

SAS' bestyrelse besluttede efter havarierne at tage selskabets 27 Dash 8 Q400 helt ud af drift.

I januar 2008 besluttede bestyrelsen at anskaffe seks McDonnell Douglas MD-87 og to Boeing 737-600. Desuden har selskabet overtaget leveringspositioner på tre Boeing 737-800 med levering i 2008.

Iflg. adm. dir. Susanne Larsen, SAS Danmark, kostede Q400 havarierne SAS Danmark ca. 250 mio. DKK. Men alligevel lykkedes det at skabe et overskud på 348 mio. DKK.



Bombardier Dash 8 Q400.

Nye luftskibsuheld

Af Mogens Jensen

»Luftskibet er slået til vrag«. Det var beskeden til ekspeditionsleder Jean-Louis Etienne den 30. januar 2008. Det var formodentlig afslutningen på et ambitiøst forskningsprogram, der skulle måle havsens tykkelse i det Arktiske Ocean i forbindelse med en vurdering af den globale opvarmnings betydning for de sårbare arktiske områder. Måleudstyret var placeret i et russisk bygget Au-30 luftskib. Det havde en længde på 55 m og et volumen på 5.000 m³. Ekspeditionen, med et budget på ca. 34 millioner kroner, havde den franske præsident Nicolas Sarkozy som protektor og har været forberedt i tre år. I forbindelse med målingerne skulle luftskibet flyve over Nordpolen og den

sidste flyvning ville blive afsluttet i Canada. På vej til basen i Svalbard ville luftskibet mellemlande i Danmark, inden de egentlige opmålingsflyvninger skulle indledes i april 2008. Som et led i forberedelserne havde man analyseret tidligere polare flyvninger med luftskibene »Norge« og »Italia«. Men man havde ikke taget højde for vejrforholdene i Frankrig i januar, hvor en storm med en hastighed på over 170 km/h rev luftskibet løs sammen med fortøjningsankrene og flyttede det 600 m, inden det blev slået til vrag mod et hus.

Et tilsvarende uheld skete sidste år i Botswana med det noget større luft-

skib Zeppelin NT 07-01. Det blev brugt af mineselskabet De Beers til at søge efter områder for diamantudvinding i Kalahari ørkenen. Med det begrænsede antal luftskibe, der findes, var det ikke muligt at chartre et andet luftskib, og selv om De Beers fandt brugen af luftskibe tilfredsstillende, har de besluttet fremover at bruge på andre metoder i efterforskningen. Begge uheld er ret så alvorlige tilbageslag for den fremtidige brug af luftskibe til videnskabelige formål.



Stemmingsbillede fra Oshkosh 2007

Da der snart er sæson for nye fly-in, kan i på vores hjemmeside downloade en flykalender for 2008, med nogle af de aktiviteter som er i Danmark og Sverige. Vi glæder os til at møde jer på nogle af aktiviteterne.



Samarbejde med AOPA Danmark

Vi tilbyder de første 250 private general aviation kunder et gratis medlemskab af AOPA Danmark. I forbindelse med den årlige fornyelse af forsikringen vil vi forny medlemskabet gratis de næste 3 år.

3

SIRIUS AVIATION INSURANCE Nyt flyforsikringsselskab i Norden

Sirius Aviation Insurance vil være en stærk samarbejdspartner og et godt alternativ til din flyforsikring.

Som en filial af Sirius International råder vi over egen skadesafdeling. Det vil give dig en hurtig og effektiv skadesbehandling.

Besøg eventuelt Sirius Internationals hjemmeside www.SiriusGroup.com og se hvem der står bag os.



Sirius Aviation Insurance

Lørgravsvej 53, 2300 København S

Telefon: +45 88 807 100

e-mail: aviation@SiriusGroup.com

Web: SiriusAviationInsurance.com

Danish branch of Sirius International Insurance Corporation (publ)

6

RED FLAG 2007



Holdet bag Red Flag 2007; Et stort hold, men hver enkelt person har deres vigtige andel i at få flyene i luften og derved skabe »Air Power«.

Tekst: Kaptajn John Kristensen (STI)

**Foto: Henning Kristensen, Flyvevåbnets
Fotofjeneste**

Weekend i Las Vegas! Hvad skal man dog lave? Først og fremmest skal weekenden bruges til at vænne kroppen til dagsarbejde igen – men weekend skal også bruges til at opleve Las Vegas. En vandskiulykke i 2005, hvor en pilot desværre fik varige mén, har lagt en dæmper på lysten til at tage på endnu en bådture. De fleste vælger derfor at tilbringe lørdagen i selve Las Vegas og »The Strip«. Meget nyt er kommet til siden, jeg var her sidst, men turen bliver alligevel lagt forbi det flotte springvand foran »The Bellagio«, der »danser« til musikken. To piloter har fødselsdag og det skal fejres på behørig vis; efter en fantastisk middag er vi til en musical bygget op over The Beatles fremragende musik. Natten bliver afsluttet med en god mængde Jack D og cola på et diskotek – søndagen er stille dag.

Mandagen er »safety day« på Red Flag. De har åbenbart tidligere oplevet at folk har hængt lidt i bremsen pga. en hård weekend i Las Vegas. Vi er derfor begrænset til at flyve i mindst 500 fod AGL under dagens mission. Jeg leder en fire skibs interdiction (angreb af fjendtlige installationer på fjendtligt område), hvor flyene er bevæbnet med GBU-12

laser guidede bomber. Målet er et kommunikations anlæg, der skal tages ud for at svække fjendens muligheder for at kommunikere effektivt.

Selve missionen forløber planmæssigt indtil målområdet. Her viser det sig, at der er langt mere aktivitet end det, som vi havde efterretninger om.

Vores første angreb bliver afbrudt, da jord-trusler gør, at vi bliver nød til at lave defensive reaktioner. Vi er dog i stand til beholde bomberne på og kommer tilbage til målet indenfor den tildelte tid og får smidt bomberne på målet.

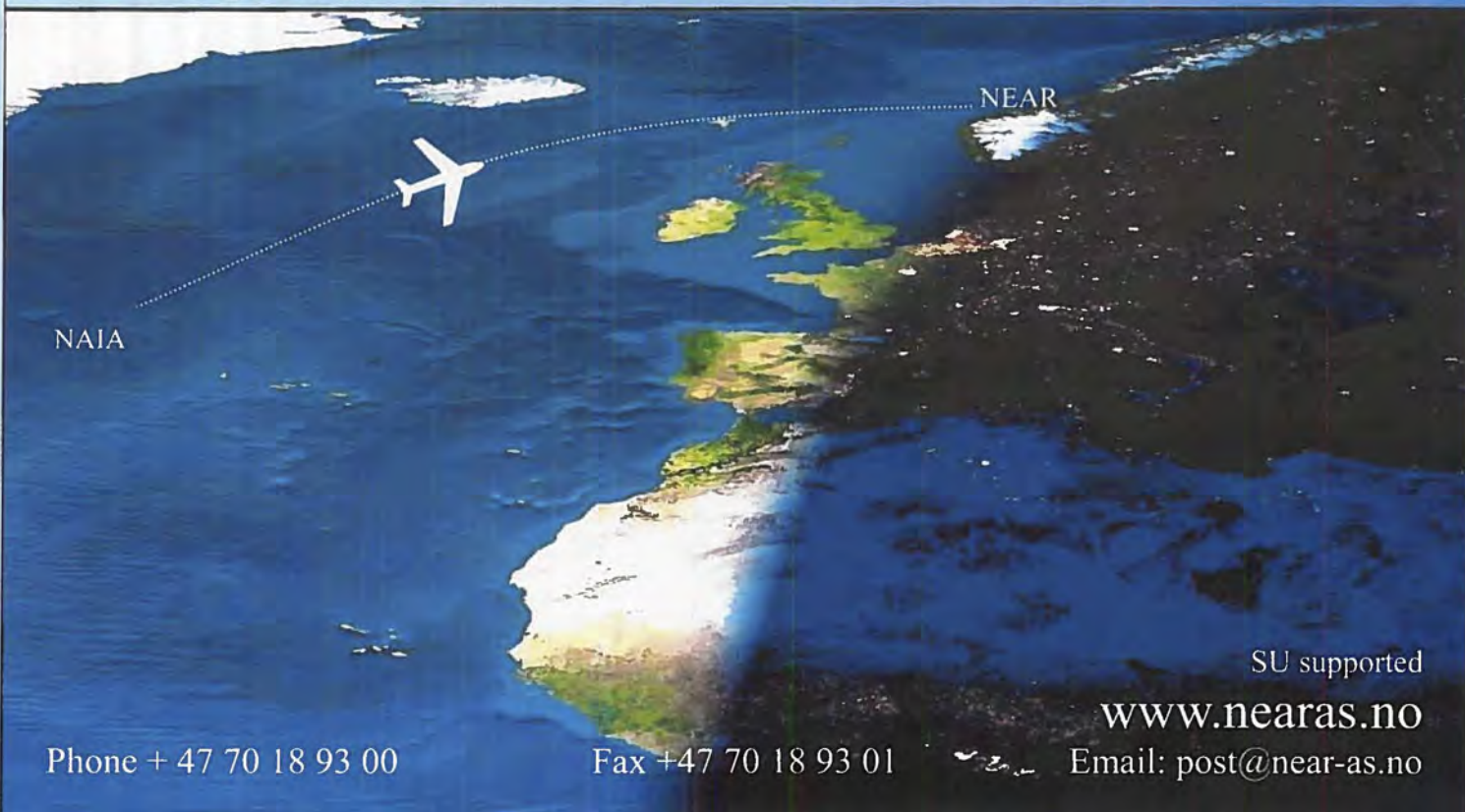
Det er tydeligt at vores kampagne er på vej ind i en afgørende fase. De si-



Det smukke springvand foran Bellagio Hotellet skal opleves, hvis man er i Las Vegas.

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!



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 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 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



De danske Lockheed F-16 grupperet omkring tankflyet fra U.S. Air Force.

mulerede tab er større end vi ønskede, men stadig acceptable i forhold til truslen. Samme udvikling fortsætter ugen igennem.

Mission Commander

Fredag byder på nye udfordringer; jeg skal være Mission Commander på dagens mission, den sidste på denne Red Flag. Truslen er nu steget til Sukhoi SU-30MKI, en indisk eksport version af det russiske »Flanker«-fly. Det er et særdeles godt fly på alle måder. Efterretningen oplyser, at fjenden er i besiddelse af godt 40 fly. Vores »pakke« af fly består af knap 60 fly på denne mission. Truslen fra SAM-systemer er steget tilsvarende, og det er ikke nogen let opgave.

Min første og største bekymring er

om vi har nok fly, der er designet til at »rydde« luftrummet for fjendtlige fly inden alle flyene med bomber kommer til. Vi er tildelt 12 Boeing F-15C »Eagle« fly til denne opgave i følge ordren fra Generalen. Som Mission Commander har jeg en del »under-commanders«, der er ansvarlig for at optimere delopgaver for missionen ud fra mine direktiver. Jeg spørger derfor Captain Landis, der er ansvarlig for de såkaldte OCA (Offensive Counter Air) hvorvidt de har fly og missiler nok til den trussel – svaret kommer prompte »Sure!«. Det overbeviser mig dog ikke, men der er ingen grund til at diskutere med en selvsikker amerikansk F-15 pilot.

Det optimale valg af en Mission Commander er normalt en pilot, der

flyver sammen med »the strikers«, altså bombekasterne, og F-16 piloter er generelt et yndet valg, da vi ofte flyver self-escorte bombemissioner og derfor er nødt til at tænke over alle aspekter af en angrebsmission, hvor der både er en jord- og en lufttrussel.

Lige efter OCA flyene skal SEAD (Suppression of Enemy Air Defence) flyene ind. SEAD-commanderen viser sig, til min overraskelse, at være fra Holland på trods af, at det er en amerikansk enhed. Major Knight har et mere realistisk syn på sagen, men er dog enig med mig i beslutningen om, at det ikke kan svare sig at diskutere med »den gode Landis«. Derfor bliver Knight og jeg enige om, at han ud over sin SEAD-plan skal have en back-up plan for at gå imod fjendtlige



Der er fuld tryk på, når både Mission Planning folkene samt efterretningsfolkene arbejder på forberedelsen af en mission.



ANS pre-fligter sin F-16. Las Vegas og »The Stratosphere« i baggrunden.



Inden take-off skal flyets våben dearmeres ved baneenden.



En dansk F-16 kommer forbi en civil fotograf, der står på bjergryggen »Coyote Summit«. Danmark flyver som eneste nation i 100' AGL for pga. den store trussel fra fjendestyrkens SAM-systemer.



En amerikansk F-16 kommer forbi »Coyote Summit« i 500' AGL. Forskellen er tydelig på billedet og endnu mere tydelig i debriefingen – vi havde ingen tabt til SAM-systemer i »Low Level« fasen på hele øvelsen!

fly, såfremt Landis og co. skulle lukke nogen igennem. Det skal vise sig, at være en god ide!

Jeg er selv AI-commander (Air Interdiction) samtidig med jobbet som Mission Commander. Den største del af dette job bliver dog uddelt til resten af den danske fire skibs formation, da den råder over ekspertisen til det. SPE (taktikofficer i 730 FS), ROC (amerikansk pilot) og KIN (tidligere instruktør ved TLP (Tactical Leadership Programme, hvor man uddanner Mission Commanders)), laver en fantastisk plan.

Planen indeholder et mix af tyngde, vildledelse af fjende samt en masse små deltaljer, der alle bidrager til at vi udnytter bombeflyene maksimalt i luftkampen, både på vej ind og på vej ud. Ud over commanders for OCA, SEAD og AI, findes der commanders for airlift, tankere, CSAR (Combat Search and Rescue) og endelig for kommunikationen (i dette tilfælde en operatør fra vores AWACS fly). Hele torsdagen bruges på planlægningen af missionen og flere gange afprøves missionen på computere, primært med henblik på at undgå evt. konflikter indenfor egen pakke og dermed minimere risikoen for en »mid-air collision«.

Briefing – og af sted

Fredag morgen går det løs med missionsbriefingen i det kæmpe rum, der mest af alt minder om en meget stor biograf. Missionen briefes op og så er det nu: SPE leder vores fire skibs og jeg

flyver som nummer tre i formationen. Det giver mig mere tid til at tænke på missionen og knap så meget på afviklingen af vores egen fire skibs formation. Vi tager af som en af de første formationer, så jeg kan holde styr på om alle kommer i luften og om vi dermed møder de »minimum styrker«, som er sat op for at missionen skal kunne lykkes. Vi går direkte på tankeren for at få brændstof til godt en halv times holding.

Første store udførelsesfejl begår AWACS, da de modsat det briefede straks skubber formationerne videre på frekvenserne. Det planlagte var, at de skulle checke alle ind, så vi nemt kunne se om vores styrke var samlet, inden vi udfører planen og flyver ind i fjendeland. Det giver mig rigtig meget ekstra arbejde at skulle hoppe rundt på mange frekvenser og lytte, hvor mange der rent faktisk er kommet i luften.

Samme fejl sker igen inden anden angrebsbølge, hvor vi selv flyver med. Irriterende, når folk ikke gør som briefet! Alt i alt lader det til at vi har tilstrækkeligt med fly i luften og planen kører rimeligt, men heller ikke mere.

Vi »pusher« (forlader holding og flyver mod målet ad den planlagte rute) i 100 fod AGL og med 480 knob. Herfra er det kun vores egen mission, der er fokus på. Jeg kan ikke gøre mere for pakken nu end at udføre min lille del, som en af mange piloter, der skal ramme sit mål indenfor den givne tid.

Debriefing

Da alle fly fra missionen er landet går mange samtidige processer i gang for at evaluere, hvem der evt. blev skudt ned af SAM-systemer, hvorvidt våben blev afleveret indenfor den korrekte tid og med de rigtige parametre, hvem der skød fjendtlige fly ned og hvem der evt. blev skudt ned. Hver medlem af vores fire skibs formation samler input og går til hver deres del af debriefingerne. Det er fire stort set samtidige processer, som endeligt bliver samlet til den store »mass debriefing«.

Det viser sig, at vores OCA-commander Landis mødte den forventede modstand, og at de ikke helt kunne matche den. Derved slap fly igennem til SEAD, som heldigvis havde forudset dette og kunne lukke hullerne. Det var desværre

ikke den eneste udførelsesfejl, som F-15 flyene fik lavet! Da anden angrebsbølge skulle ind, fik Landis desværre flyttet tyngden af hans fly nordpå. Således var OCA-flyene næsten 100 km væk fra der, hvor de skulle være efter planen. Dermed var der ingen dækning af bombeflyene i anden angrebsbølge. Heldigvis var SEAD flyene klar til at hjælpe, og de skød flere Flankers ned, men mistede desværre også et par fly.

Dermed nåede vi ikke det mål, som jeg havde sat op for pakken; nemlig nul mistede fly af bombeflyene. Vi mistede ca. halvdelen af F-15 flyene, to SEAD fly og nogle AI-fly, alt i alt ca. 20 procent af flyene eller 10 fly. Fjenden blev godt skrevet for 48 mistede fly. Alt i alt gik missionen godt, men ikke strålende. Lektien blev dog lært, og Landis havde lidt røde ører og var lidt hæs i debriefingen, så mon ikke han lærte lidt også.

En lang, lang dag endte med rosede ord fra Red Flag ledelsen om en velplanlagt og veludført mission samt en generelt rigtig flot Red Flag.

Vi kan kun håbe på at komme tilbage i 2009 til mere »Unrivaled Combat Training«!



Give us a click and we'll give you a kick...

Nu kan du vinde dit livs drommetur i et russisk MIG 29 jagerfly.

Klik ind på www.qbenai.com
– bryd lydturen med QBENAI

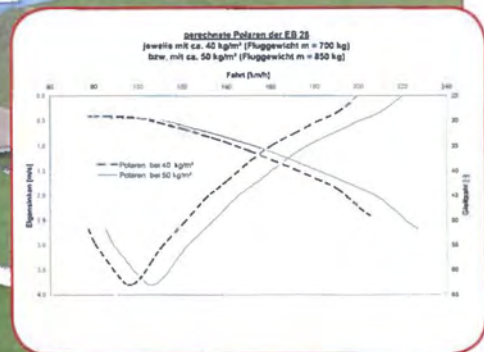
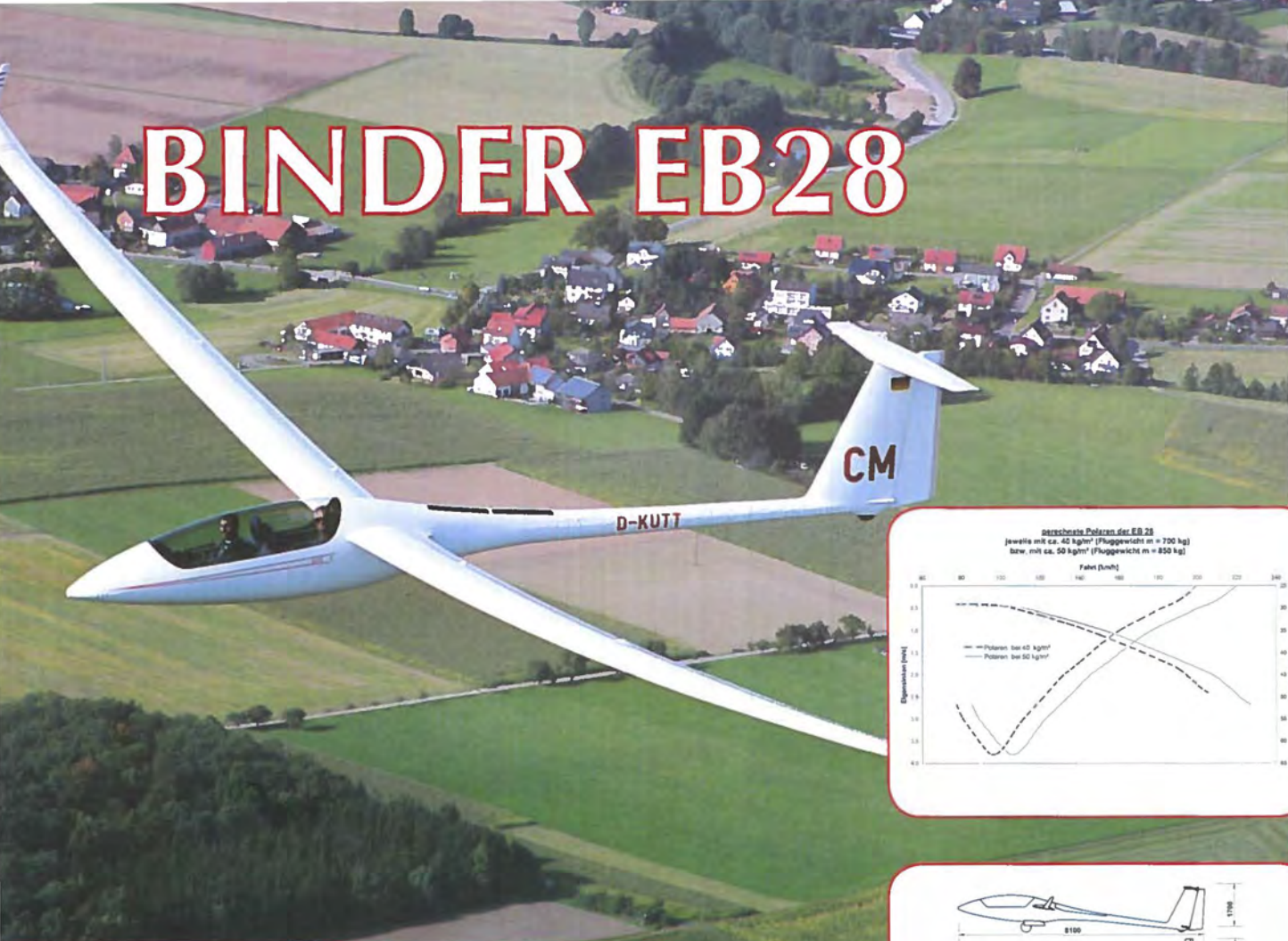
QBE Nordic Aviation Insurance leverer forsikringer til luftfartsbranchen, lige fra modelfly til forretningfly. Ønsker du at forsikre dit fly, din helikopter eller dit værksted, så finder vi den løsning, der bedst afdækker dine forsikringsbehov.

www.qbenai.com

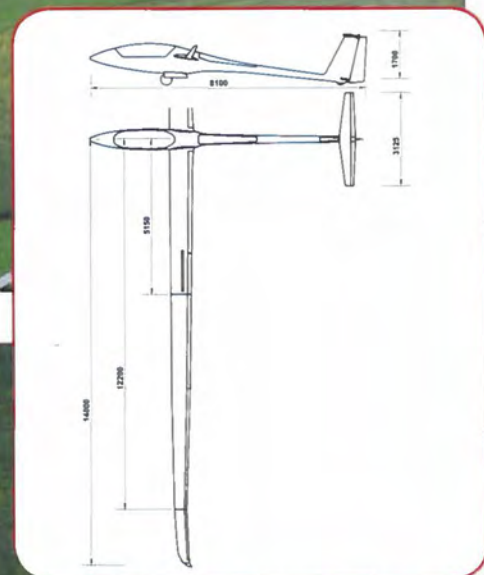


QBE Nordic Aviation Insurance A/S • Vester Farimagsgade 7, 4. • DK-1606 København V • Tlf. 33 45 03 00 • E-mail: info@qbenai.com • Fax 33 13 06 01

BINDER EB28



I FLYV nr. 2 bragte vi en omtale af Binder EB28 svæveflyet. Artiklen var illustreret med forfatterens foto alle taget på jorden. Ved et uheld fik vi ikke billeder med af flyet i luften. Det vil vi gerne råde bod på ved at bringe et par billeder med motoren hhv. inde og ude. Foto: Jochen Ewald



CESSNA 400



FL 250 Speed **235 knop**

Flyteknisk Notodden

- Super tilbud på Cessna T 182T levering August.
- Mooney M20C, ny lakk, nytt interiør, "0" stilt prop, flyr helt nydelig, NOK 400 000,-
- Cessna 172, 1978 mod til gi bort pris.



**Cessna Dealer
Norge og Danmark**

Flyteknisk Notodden AS
tlf: +47 907 84 478
e-mail: runar@flyteknisk.no

SVÆVEFLYVNINGENS FREMTID ...

Af Goos Hageman og Teun Tieleman, Hollands nationale svæveflyvecentrum Terlet

Goos Hageman f. 1953 er tidligere politiofficer. Siden 2000 har han været Operational Manager i SZT, instruktør på svævefly og motorsvævefly og uddanner slæbeflypiloter.

Teun Tieleman f. 1935 er driftsøkonom med ledererfaring fra store virksomheder. Han har været svæveflyver i ca. 30 år. Siden 2000 har han været formand for SZT (www.terlet.org).

Svæveflyvningens fremtid har længe været et varmt diskussionsemne. Et faktum er, at antallet af svæveflyvere generelt er for nedadgående, og at meget få unge vælger svæveflyvning som hobby.

Som medvirkende årsager til denne tilbagegang nævnes ofte følgende: For megen ventetid – for lidt flyvning, mødepligt, arbejdspligt og påstande som: »klubber er styret af de gamle medlemmer og støvede traditioner«. Til at modarbejde denne udvikling er der foreslået en række tiltag – de praktiseres faktisk alle hver for sig i mange klubber, men på trods af det har svæveflyvesporten ikke ændret sig synderligt.

Også i Holland er udviklingen den samme. Antallet af svæveflyvepiloter er faldende – men ikke alle steder. Hos SZT Terlet er medlemstallet i de seneste syv år steget med ca. 7% pr år. Mange af de nye medlemmer er nybegyndere, og langt de fleste befinder sig i aldersklassen fra 30-50 år – en temmelig problematisk aldersgruppe når det drejer sig om svæveflyvning.

SZT, »Stichting Zweefvliegers Terlet«, en klub som blev dannet i starten af år 2000 efter en reorganisering af det hollandske nationale svæveflyvecenter. Helt fra begyndelsen var en af de vigtigste målsætninger bl.a., at svæveflyvesporten skulle tilpasses moderne menneskers (forbrugeres) ønsker og muligheder.

Og hvad er det så vi har gjort i Holland? Ret beset ikke noget særligt genialt – ikke noget som man ikke allerede gør, eller har tænkt på at gøre andre steder. Men af alle disse forskellige ideer har vi formået at skabe en logisk helhed. Vores motto er: »kun lidt tid – men tid nok til at svæveflyve«.

Hvad betyder det i praksis? – her er de vigtigste punkter:

Man behøver ikke være på flyvepladsen hele dagen for at kunne flyve. Nu flyver man i »etaper« – dvs. halvdags. Det vil sige, at enten kommer man om morgenen og er med til at pakke ud, flyver og kan derefter tage hjem. En anden mulighed er, at man kommer omkring kl. 12.30, flyver i løbet af eftermiddagen og er med til at pakke sammen om aftenen. Det er især en fordel for piloter som bor langt fra flyvepladsen, og for elever er vores ordning med fire starter pr. etape til at overkomme. Det fungerer i hvert fald i det daglige. Om sommeren har vi skoling onsdag og fredag aften. På sådanne dage er det for det meste mindre grupper der flyver, en slags mindre »klubber i klubben« – det har også en række sociale fordele. En væsentlig ting at nævne er dog, at piloterne skal melde deres ankomst til flyvecenteret kort forinden, enten per telefon eller e-mail. På den måde kan klubben nemlig sørge for, at der både er fly, startmateriel og instruktører til rådighed – dermed undgår man at nogen bliver skuffede.

Nu til dags har mange mennesker uregelmæssige arbejdstider, men hos SZT kan man flyve hele ugen. Og flyver man fx kun fra mandag til torsdag betaler man relativt lidt. Ca. en fjerdedel af deltagerne benytter sig af denne mulighed.

Arbejdet med vedligeholdelse af det flyvende og kørende materiel osv. er ikke en pligt. Dette arbejde udføres dels af et servicecenter på pladsen, og dels af såkaldte »betalte frivillige«. Også spilkørsel og uddannelse yder de betalte

frivillige. De bruger mere af deres tid, til gengæld flyver de til en lavere pris.

Men heller ikke hos os kommer man nogen vegne helt uden at deltage i arbejdet. På en ganske almindelig flyvedag hjælper alle til med at samle fly, køble på wiren osv. Det er samtidig med til at styrke sammenholdet. Men også på dette område har vi tilstræbt en tilpasning til det moderne menneske: Til at trække fly tilbage til startstedet har vi elektriske golf-vogne – det fungerer rigtig godt, især på varme sommerdage.

Uddannelsen

Vi kan sikkert alle sammen huske hvor længe vi har måttet vente på at få et par starter under skoling, og hvor lang tid der gik inden man var klar til at gå solo. Det passer ikke ret mange mennesker nu om dage. Efter vores erfaring er der rigtig mange som går og drømmer om at begynde at svæveflyve, men som bare ikke har haft tiden eller har villet tage sig tiden til det. Af den grund har vi indført følgende – (der er igen ikke tale om noget revolutionerende, men det virker):

Hos os begynder man med fem timer på TMG (Touring Motor Glider/motorsvæver). På den måde lærer eleven noget grundlæggende om flyvning, ligesom landingsrunder kan øves i stærk vind og sidevind og sammenspillet mellem flaps og pind på finalen kan demonstreres. Instruktøren betjener motoren, og eleven flyver flyet som var det et almindeligt svævefly. Således kan man, på relativt kort tid, systematisk gennemføre et stort antal pladsrunder og landinger. Tidligere brugte vi ca. 60 starter frem til solo med unge elever. Nu er tallet nede på omkring 25. Den positive effekt er endog endnu større med de knap så unge elever.

Alt i alt sparer det eleven for meget tid. For det første fordi man i motorsvæveren flyver efter aftale. Man behøver ikke være på pladsen i timevis som hvis man flyver »halvdags« som tidligere omtalt. Derudover sparer man mere end 30 sko-

... ER NU!

lestarter. Dette er også en stor fordel set i relation til det begrænsede antal af instruktører.

Af de nybegyndere som bliver medlemmer af SZT vælger ca. 75 % denne nye model. Mange har deres første solostart efter bare tre til fire måneder. Et koncentreret kursus over 2-3 uger er selvfølgelig hurtigere, men netop det har mange ikke tid til i dag.

Et par andre væsentlige ting: Vi tilbyder også en specialuddannelse på motorsvæver til erhvervspiloter – de behøver nemlig ikke det lange konventionelle skolingsforløb.

Det vi forsøger er at lave et tilbud til hver enkelt målgruppe, men en sådan grad af fornyelse og kvalitetsforbedring var naturligvis ikke lykkedes uden et par professionelle folk tilknyttet centret.

Omkostningerne

I vores flåde har vi ingen højtydende ensædet fly. Vi opfordrer hellere vores medlemmer til at blive medejere af et fly. Og så kommer spørgsmålet: hvem betaler? »Tilskud« er der ikke længere noget der hedder i Holland. Så hos SZT er det rundt regnet 30 % dyrere at flyve med fuldt medlemskab i forhold til andre klubber. Man siger at »tid er penge« – det rækker dog ikke langt nok til at dække de øgede omkostninger.

En anden vigtig økonomisk kilde er den såkaldte »startpakke« som har det formål at skaffe nye medlemmer. En startpakke indeholder forskellige former for flyvning: Spilstart, flyslæb og ture i en motorsvæver. Til at starte med bliver gæsten briefet af en instruktør og flyver så to eller tre ture med samme instruktør. På den måde finder gæsten ud af præcis hvad der fascinerer ham/hende ved flyvning. Disse startpakker er generelt en god gevinst. Og selvom mange af dem bliver købt og foræret væk i fødselsdagsgave giver de os stadig mange nye begejstrede medlemmer.

Sidst men ikke mindst får vi også nye medlemmer via gæstestarter og gen-

nem særligt arrangerede flyvedage for virksomheder. Alt i alt udgør disse indtægtskilder omkring 14 % af den samlede omsætning.

Kreativitet er en nødvendighed

Det vil sikkert ikke være muligt for alle klubber at indføre vores system. Det er nødvendigt at have visse økonomiske rammer hvis man skal have råd til at have en eller to professionelle folk tilknyttet (SZT har ca. 470 medlemmer). Og man skal selvfølgelig også være i besiddelse af en motorsvæver.

Det kunne måske være en ide at oprette nogle regionale centre som kunne tilbyde alt dette til klubberne indenfor et geografisk område – i hvert fald det koncentrerede skolingsforløb og dermed gøre det muligt for folk med begrænset tid at dyrke svæveflyvesporten.

På baggrund af de erfaringer vi har gjort os igennem de seneste fire år er vi overbevist om, at svæveflyvningens tilbagegang bestemt kan undgås. Ved hjælp af kreativitet og begejstring kan trenden vendes i den rigtige retning. SZT har den fordel, at det først blev grundlagt i år 2000 for at overtage driften af det hollandske nationale svæveflyvecenter, som var kommet i vanskeligheder. Vi fik derfor lejlighed til på en ny og mere kundeorienteret måde at »genskabe« svæveflyvesporten. Klubber som ønsker at ændre sine måske ellers dunkle fremtidsudsigter må for alvor gøre op med gamle traditioner. Man kan beklage at mentaliteten i dag er kommet der til hvor den er – at mennesket i almindelighed i større grad betragtes som »forbrugere«. Men det bringer ikke svæveflyvningen tilbage i den populære ende. Vi er simpelthen nødt til at indse, at folk nu om dage har helt anderledes ønsker og behov, og så indrette vores organisation og adfærd indenfor svæveflyvesporten efter det.

Hvis det lykkes kan vi i vores klubber bibringe vores medlemmer noget når det kommer til samarbejde – og så kan

vi nyde svæveflyvningen i fællesskab.

Det er en spændende udfordring, som man dog ikke skal vente sig for meget af. For helt uden bekymring for fremtiden er vi ikke. Vores organisation er for eksempel meget afhængig af de »betalte frivillige«. Og dem bliver der færre af i fremtiden – det vil igen kræve yderligere tilpasning. I hvert fald håber vi, at vi med denne artikel om vores erfaringer har kunnet bidrage positivt til diskussionen om svæveflyvesportens fremtid.



HUSK adresse- ændring

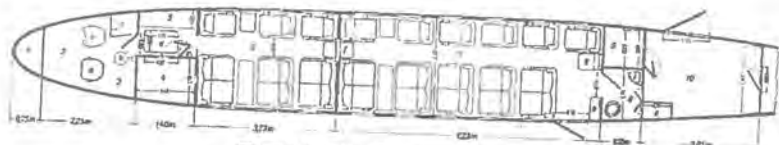
Ændrede procedurer hos Post Danmark gør at det er vigtigt at du husker at melde

adresseændring,

ellers risikerer du at FLYV udebliver.

70

For 70 år siden



Skitse, der viser Kroppens Indretning.

- | | | |
|---|------------------------------------|----------------------------------|
| 1. Kæppe med Brjtrumme. | 7. Kabine med Plads til 17 Pass. | d) Lem til Bagagerum. |
| 2. Faretrum. | 8. Tallet. | e) Sæde for Steward. |
| 3. Radiorum. | 9. Postrum. | f) Trin. |
| 4. Forreste Bagagerum. | 10. Bagagerum. | g) Klapsæde. |
| 5. Anretterrum. | a) Pladser til Fører og Navigatør. | h) Skab til Forbindingsøger etc. |
| 6. Passagerkabinsens Afdeling for Rygere (9 Pladser). | b) Klapsæde for Radiotelegrafist. | i) Haandvask. |
| | c) Bord for Radiotelegrafist. | k) Klosetskab for Besætningen. |

Af Ingrid Muus

Forsiden af FLYV marts 1938 prydes af et flot billede af Det Danske Luftfartsselskabs nyeerhvervelse, en Focke-Wulf Fw 200 »Condor« – dog før indregistrering! Det var virkelig en landvinding for selskabet. »Fire Motorer, en af de nyeste, en af de største og den hurtigste Trafikflyvemaskine, der i Øjeblikket eksisterer i Europa, og endnu engang kan man ikke lade være med at sende venlige Tanker til de Mænd, der i Tilid til Lufttrafikens Fremtid har tilført Selskabet den nødvendige Kapital til Nyanskaffelserne.«

... den forreste kabine var rygerkabinen! Med plads til ni rygere, Cigarrygere!

Jeg tilstår med det samme, at jeg ikke kan stå for plantegninger af huse, skibe og ikke mindst flyvemaskiner. De fine små tegninger af stole og borde få det til at klø i fingrene på mig for at tegne små mænd og damer med kufferter, kaffekopper og kataloger. Og jeg forestiller mig, hvordan det må have været at flyve som passager den gang. Forleden fortalte en af mine venner om en flyvetur fra Sydafrika på extra-super-premium-bussiness-gold class, eller hvad den nu hed. Det var vandret stilling, puder i nakken, lette dyner over, iført udleveret joggingtøj, og en fysioterapeut, der tilbød massage på ben, nakke og arme. Hva' behar!

Jeg tror det ligner lidt, som det var i 1938. Tænk, i denne Condor, som var 17,4 m lang og 2,35 m bred, der tog man

kun 25 pax ind, 16 i bagbords side og 9 i styrbords side. Jeg fandt en plantegning af en Boeing 737, 36 m lang, plads til, hvis man stuver dem godt – hold fast – 188 pax (max). Syv gange så mange kan charterselskaberne proppe ind i cigaren på et areal, som kun er godt fire gange så stort som Condorens. Et hurtigt regnestykke fortæller, at der dengang var ca 1,5 m² pr. pax og i 737'eren ca 0,95 – slag på tasken. Indrøm, at det begynder at ligne extra-super-premium-bussiness-gold class, eller hvad den nu hed – for alle!

Og indretningen! Jamen, hør her: »De to Kabiner har plads til i alt 26 Passagerer (der er altså kun tegnet 25 sæder!), og ved udsmykningen er intet forsømt for at gøre det saa behageligt som muligt for Passagererne. Anerkendte Arkitekter har ydet deres Bistand ikke alene for at gøre det bekvemt for de rejsende, men ogsaa for at give Kabinerne en smagfuld og kunstnerisk Udførelse. Sæderne er magelig og blødt polstret og forsynet med Hoved og Armlæn. Hver Passager raader over et lille Bord, en Læselampe, eget Ventilationsanlæg, Lomme til Haandtaske og Aviser m.m., Askebæger, elektrisk Cigartænder, Klokke til Steward osv. Paa begge Sider af Kabinen oven over Vinduerne er der et gennemgaaende Bagagenet til forskellig Garderobe og Haandbagage. Et Varmluftanlæg, der er kombineret med Ventilationsanlægget, muliggør, at der selv paa den koldeste Aarstid kan holdes en konstant Temperatur paa 20°Celsius i begge Kabiner« – begge kabiner, fordi den forreste kabine var rygerkabinen! Med plads til ni rygere. Cigarrygere! Men bortset fra det med rygeattributterne adskiller denne beskrivelse sig ikke meget fra den, der kunne være

udformet om 737'ere's kabine, vil jeg tro. Det er stadig de samme hensyn, der skal tages og de samme mennesker, der skal involveres, stort set.

Under overskriften »Hvad man taler om« kan man bl.a. læse følgende:

»Der er stadig adskillige, der mener, at man til Lufttrafikken over de store Have burde foretrække Landflyvemaskiner frem for Søflyvemaskiner, men – mon denne Betragtning er helt rigtig. Ganske vist kan man sige, at hvad enten det er den ene eller den anden Type, der i givet Fald tvinges til at lande i oprørt Sø, saa er det lige galt, for ingen af dem vil kunne holde sig flydende ret længe. Men – det er dog ikke altid, Havet er i Oprør; de sidste ti Aar kan opvise adskillige Eksempler paa, hvorledes Besætningen paa en nødlandet Søflyvemaskine er blevet reddet, endog efter at have drevet rundt i flere Døgn, hvorimod samtlige nødlandede Landflyvemaskiner, paa et Par enkelte Undtagelser nær, er sporløst forsvundet med hele deres Besætning«. Noget af et vægtigt argument, må man sige! »Rent Trafikalt set kan Søflyvemaskinen endvidere klare en Situation, hvor Landflyvemaskinen maa give blankt op. Det skete f.eks. for en Maanedes Tid siden, at en af Imperial Airways Flyvebaade ikke kunne lande ved Southampton paa Grund af Taage. Saa gik den ned paa Vandet udenfor Taagebæltet og »kørte« ind til sit Bestemmelsessted. En Landflyvemaskine ville ikke under lignende Omstændigheder kunne have bragt Passagererne til deres Bestemmelsessted.« Smart!

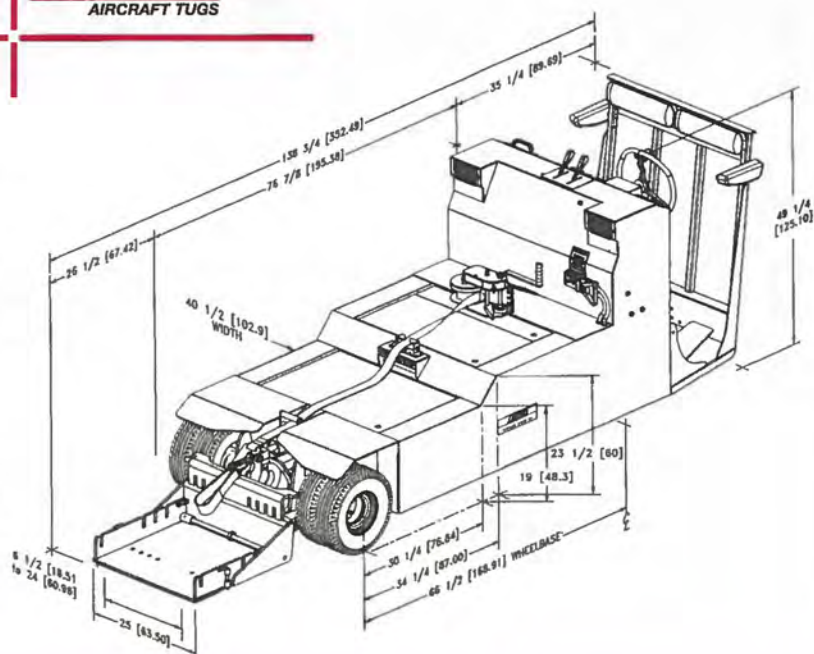


Alkair Aircraft Brokers tilbyder de verdenskendte **LEKTRO** flytratorer kombineret med GPU.

Særdeles velegnet til opstart og maintenance ved fjernparkering.

Betjener helikopter, lette to-motors, executive jets og rutefly op til B-737.

Vi kan også levere fly, der passer til din nye **LEKTRO**.



ALK AIR Aircraft Brokers · Skodsborgvej 240 · 2850 Nærum
Telefon 4580 2088 · Fax 4580 2488 · alkair@get2net.dk



2007 Piper Malibu Meridian OY-PKC
USD 2,023,100

På udkig efter et fly....?

- 2007 Piper Seneca V, OY-PKA, USD 889,800
- 2006 Piper Malibu Mirage, N10522, USD 1,050,000
- 2006 Piper 6XT, OY-PHT, USD 538,152
- 2006 Columbia 400, N12747, USD 590,000
- 2004 Piper 6XT, N30XT, USD 495,000
- 2002 Piper Malibu Meridian, OY-LAW, USD 1,360,000
- 1988 Bell 222, D-HELB, USD 1,400,000
- 1975 Piper Seneca II, OY-BYI, DKK 1,100,000



Air Alpha Aircraft Sales A/S, Odense Lufthavn, Danmark, Tlf. 65 954 954, sales@airalpha.com, www.airalpha.com

ARTILLERIFLYVERBATTERI VANDEL 50 ÅR

Af pens. seniorsergent F.K. Laursen, tidl. Hærens Flyvetjeneste

Den 1. april for 50 år siden oprettedes Artilleriflyverbatteri/Vandel.

En af følgerne af Flyvevåbnets (FLV) oprettelse i 1950 og Hærens Flyvertroppers nedlæggelse var, at Hæren mistede mulighed for at støtte dens artilleri med observationer fra luften gennem den såkaldte artilleriflyvning.

I forsvarrets øverste ledelse besluttedes derfor, at artilleriet her i landet ligesom i andre lande, skulle råde over sine egne luftbårne artilleriobservatører, artilleriflyvere.

Til det brug anskaffedes der et nyudviklet artilleriobservationsfly hos Skandinavisk Aero Industri med betegnelsen KZ X, ligesom der samtidigt uddannedes et antal artilleriofficerer til piloter på Flyveskolen på Avnø.

Desværre løb brugen af dette danske fly ind i alvorlige vanskeligheder gennem et antal fatale havarier, og flyet blev taget ud af drift allerede i 1955, stort set inden egentlig artilleriflyvning havde fundet sted og før den tilhørende støtteorganisation var bragt på plads.

Der findes i dag et enkelt tilbageværende eksemplar af de oprindelige tolv KZX hos Dansk Veteranfly Samling i Ståning, tilmed i flyvedygtig tilstand.

Daværende kaptajn, pensioneret oberstløjtnant B.O. Fabricius, som var en af de tre pilotuddannede artilleriofficerer, har fortalt at han i sensommeren 1957 var på Flyvestation Værløse for at flyve statusflyvning på KZ VII. Han fik her øje på en hel række gulmalede små fly, der stod parkeret ved en af hangarerne. Da han spurgte hvad det var for nogle fly, fik han oplyst, at det var nogle som Hæren skulle have, lidet anende at de faktisk var til ham selv.

Artilleriflyverbatteriet

Tidligere på året var nemlig tilgæet Flyvematerielkommandoen 16 gulmalede L-18C Piper Super-Cub gennem det amerikanske våbenhjælpsprogram (MAP) fra en større beholdning i Belgien.

Efter klargøring og ommaling til camouflagefarver overførtes disse Piper

Cubs til Flyvestation Vandel til brug for Artilleriflyverbatteri/Vandel (AFLBT/VANDEL), der oprettedes den 1. april 1958 ved Hærkommandoskrivelse Fortroligt nr. 264/3757 af 24. marts 1958.

Tre af de førnævnte artilleriofficerer, som var blevet pilotuddannede, med daværende kaptajn B.O. Fabricius (FAB) i spidsen som chef, fik til opgave at opbygge denne nye artilleriflyverenhed i hærregi.

Det tør nok siges, at dette var at begynde fra bunden af, som man siger det. Der var hverken personel eller materiel til rådighed, ej heller retningslinier, for slet ikke at tale om bestemmelser for, hvorledes en sådan ny artilleriflyverenhed skulle virke. Dertil kom at Flyvestation Vandel udelukkende var en deployeringsflyvestation endog i sin vorden, hvilket betød, at den var meget inaktiv. Der var stort set ingenting, bortset fra nogle gamle landbrugsbygninger, en tysk træhangar og to halveskadillebygninger med tilhørende hangarer samt nogle ganske få personer.

AFLBT/VANDEL blev tildelt omtalte tyske hangar til husning af de nytilgæede Piper Cubs og til administrations- og værkstedsbygning. Hangaren var da i en sørgelig forfatning, uden varme eller sanitære installationer.

Efterhånden fik man styr på tingene. Der tilgik flere nyuddannede piloter, flyvemekanikere fra Flyvevåbnet og andet støttepersonel. Man fik køretøjer og materiel så det blev muligt at operere under feltforhold. Hangaren blev sat i stand, så den blev godt udgangspunkt og sted at uddanne det nytilgæede personel.

Organisatorisk var AFLBT/VANDEL delt op seks artilleriflyversektioner med hver to fly. Tre af disse sektioner skulle støtte sjællandssiden med artilleriflyvning, mens de andre tre hørte til i Jylland. Personellet bestod af 14 piloter, 12 observatører, 6 flyvemekanikere, en

kommandobefalingsmand og en garage-mester samt 18 menige. I alt 52 personer til at betjene de 12 tildelte fly og 15 køretøjer.

De følgende ti år blev en opgangsperiode, hvor AFLBT/VANDEL og dets Piper Cubs deltog i megen øvelsesvirksomhed i hele landet. Hovedopgaven var artilleriflyvning, men også anden form for hærflyvning blev mere og mere almindelig, efterhånden som enheden blev kendt i Hæren.

Det var på samme tid, hvor der var tiltagende deployeringsaktivitet på Flyvestation Vandel, blandt andet fra "Lørneeskadrillen", Eskadrille 724 fra Skrydstrup, som kom og fløj luften tynd med deres flotte Hawker Hunters.

Piper Cub'en var særdeles velegnet som artillerifly. Med sin gode manøvre-evne, lave stallhastighed, brede dæk og beskedne krav til landingsstræk, var den et godt redskab i forbindelse med opbygningen af og i det operative virke i de følgende år for artilleriflyverbatteriet. Dertil kom, at flyet var ganske let at vedligeholde, hvilket specielt var en fordel under feltforhold.

Flyet havde imidlertid en del år på baggen og var måske ikke helt moderne, selv efter datidens målestok. Det samme gjaldt Flyvevåbnets KZ VII og den på Flyveskolen velkendte elementærtræner De Havilland Chipmunk T.Mk.20. I 1966 indledtes derfor en møderække i forsvarrets ledelse, hvor man dels drøftede anskaffelse af et fælles fastvinget enhedsfly til begge værn, dels overvejede anskaffelse af helikoptere til hæren og oprettelse af et nyt begreb kaldet »Hærens Flyvetjeneste«.

Hangarbrand

Bedst som man var kommet godt i gang skete katastrofen. Den 18. april 1968 brændte Flyvestation Vandels Hangar nr. 1, den gamle tyske træhangar som husede artilleriflyverbatteriet, ned til grunden sammen med næsten alle



Piper'ne. To af dem reddede skindet, fordi de tilfældigvis på det tidspunkt var til eftersyn i Værløse, nemlig Y-652 og Y-654.

Det hele så håbløst ud. Men som daværende chef major N.P. Tvede (TVE) udtrykte det: »Broder i nød – alle mand på dæk«. Storebroder Flyvevåbnet tilbød, at AFLBT/VANDEL midlertidigt kunne låne alle Flyvevåbnets tilbageværende otte KZ VII, så piloterne kunne vedligeholde deres flyvestatus og enheden holdes flyvende. Dermed var enheden reddet.

Det midlertidige i lånet af disse fly skulle vise sig at have vide rammer, idet det skulle komme til at vare helt frem til 1977, hvor T-17 Saab Supporter kom til som fællesværnsindkøb og afløste såvel KZ VII'erne, de to Piper Cub og Flyveskolens Chipmunk.

Det lykkedes således at holde sammen på enheden og efter nogen tid blev øvelsesvirksomheden med flyvning for felthæren genoptaget, nu med de otte KZ VII og de to tilbageværende Piper Cub. Ganske vist var KZ VII knapt så velegnet til start og landing på markerne, men med lidt forsigtighed gik det an. Værre var det at den kun havde en krystalstyret UHF-radio med én eneste frekvens (CH2/combined TWR FRQ) og derfor uden kontaktmulighed til hærens radioer. Man måtte derfor tage en mindre håndbåren radiostation med begrænset rækkevidde med ombord til den aktuelle opgave. Således måtte man improvisere sig frem i mange andre situationer for at kunne løse de foreliggende opgaver.

På samme tid var der kommet nye kunder til, idet samarbejdet med Rigspolitiet tog sin spæde begyndelse. Også Vildtbiologisk Station på Kalø gjorde brug af flyene til fugletællinger over de indre danske farvande, ligesom man trak svævefly op med KZ VII ved det nyoprettede Svæveflyvecenter Arn-

borg. En opgave der var arvet med lånet af flyene.

Helikoptere

Som nævnt ovenfor var forberedelserne til anskaffelse af helikoptere til Hæren gået i gang. Gennem en markedsanalyse foretaget af Flyvematerielkommandoen (FMK), udvalgte den amerikanske byggede Hughes 500M i konkurrence med Sud Aviation Alouette II, Westland Scout, Fairchild-Hiller og Bell OH-58 Kiowa.

Anskaffelsesprisen var 18 mill. kr., hvori indgik et nærmere antal specificerede reservedele, en garantiordning og uddannelse af et antal piloter og flyteknikere.

Pengene rakte til 12 ubevæbnede observationshelikoptere, hvis antal senere blev udvidet med yderligere tre. Helikopterne tilgik Flyvematerielkommandoen med skib i foråret 1971. H-201 blev samlet som den første og testfløjet 28. april.

H-201 markerede oprettelsen af Hærens Flyvetjeneste (HFT) ved et kort besøg på Flyvestation Vandel den 1. juli 1971 med major B. Sørensen (BØR/FLV) som pilot. Med i helikopteren var Chefen for Hæren generalmajor H.M. Boysen. Under en kort parade bekendtgjorde generalen, at Hærens Flyvetjeneste var oprettet med det tidligere AFLBT/VANDEL som fundament. Artilleriflyverbatteriet og personellens pionerindsats dannede gennem de forløbne tretten år et godt grundlag for den videre hærflyvning i de kommende mange år. Enheden var nu helikopterbåren, om end det tog mere end to år, før alle helikopterne var tilgået i Vandel og kunne tages i operativ tjeneste.

Med tilgangen af helikoptere benyttes lejligheden til en gennemgribende omstrukturering af enheden med et helt nyt koncept for såvel fredstids- som krigstidsorganisationen. Men det er en helt anden historie.

Det er det også, at Hærens Flyvetjeneste siden er gået over i historien, eftersom enheden, med Flyvestation Vandels nedlæggelse i 2003, blev flyttet til Flyvestation Karup og indlemmet i Flyvevåbnet som Eskadrille 724, pudsig nok det samme eskadrillenummer som var båret af tidligere nævnte »Lørneeskadrille«, som ofte besøgte Vandel i artilleriflyverbatteriets tid.

B.O. Fabricius har skrevet bogen »Artilleriflyverbatteri Vandel 1958 til 1971«, som detaljeret beskriver enhedens historie.



Førrygende Airshows på dvd.
Nyd de bedste opvisningshold hjemme i din egen stue.
Se klip og bestil direkte fra www.flyveopvisning.dk
Læsere af FLYV skriver promotion-koden "FLYV08" ved bestilling og får 15% rabat.
www.flyveopvisning.dk

DE GAMLE LANGØREDES POKAL, KLIX 2007

- Fart og glæder i nye slæder



Tekst: Arne Boye-Møller

Foto: Alexander Aust



Klokken er nær midnat, og vi ankommer i majmørkets behageligt kølige luft efter knapt 900 km forbausende nem kørsel til Klix fra Jylland med vores fly MO og AB på krogene. Trods det sene tidspunkt er der folk på flyvepladsen, der tager vel imod, da vi stiller vores transportvogne. Da vi kort efter fortsætter i mørket mod vores logi, går det for alvor op for os, at vi er ude på landet og hvor afhængige vi er blevet af vores bilnavigation.

Men Mogens Hoelgaard og jeg finder vores landsby med toppede brosten ude i skoven og logiet, hvor resten af det danske team også skal bo. Vi slæber grejet op i vores lille fine lejlighed medens vi mumler godnat til de få vægne danskere og går omkuld. Imorgen begynder Pokal Der Alten Langohren 2007.

Kein Stress, Bitte

Efter en solid og langsom grovvalset-havregryns morgenmad tøffer vi ud til pladsen under en klar himmel hvor vi tager forholdene i besigtigelse. Vi får flyttet vores transportvogne over i den rigtige række og begynder at samle MO og AB, medens rækken af fly vokser til de ganske få vandposter der er. Med 116 fly i fire klasser: åben, blandet, 106'er og klub, er der trods alt mange, der skal

have vand. Da vi ikke har hjælpere med beslutter vi prompte at vi ikke hælder vand på idag for at undgå at forcere tempoet efter briefing, for vi kan allerede nu høre, at der bliver tale om en tidlig start.

Godt selskab

Til briefing teamer vi op med resten af holdet der består af Poul-Kim Larsen og hans to skiftende 2. piloter i Duo-Discus'en (MX), Troels Morsing og Asbjørn Højmark samt Steen Elmgård og hans 2. pilot Morten Habekost i DG 1000'eren (1T). I hangaren sidder vi tæt pakket mellem mange hundrede andre spændte piloter og hjælpere, medens den professionelle briefing skrider frem i en afslappet atmosfære. Spændingen begynder at vokse medens det går op for os, at vi faktisk skal i gang med at flyve om ganske få timer. Feltet minder om Sun-Air Cup men hvor der også deltagere polske, tyske, japanske og belgiske nationalholdspiloter. Jo, Klix som forberedelse til VM 2008 i Lüsse længere nordpå skinner igennem.

Første indtryk af Klix

Ganske rigtigt, starten går tidligt og alle 116 fly bliver i en lind strøm slæbt op godt hjulpet af den effektive pladsorganisation. Efter et karakteristisk sløvt Wil-

gaslæb ser jeg for første gang området omkring Klix, og jeg betages af de store flade vidder, der består af kæmpestore nåleskove, flotte marker, søer, enorme brunkulslejre og andre udgravninger – og så det store karakteristiske kraftværk små 30 km mod nord og dets enorme køletårne der står og øffer Cu'er op. 20 km mod syd rejser bakkerne sig til små bjerge ind mod grænsen til Tjekkiet og 30 km mod øst går grænsen til Polen ét eller andet sted i det ellers monotone grøn-brune landskab. Små 20 km mod vest står Dresdens TMA og blokerer, men mod nord og de 100 km op til sydkanten af Berlins TMA og så vestover er der stort set dejligt frit luftrum.

Første konkurrence i Ventus

Med knapt 30 timer i Ventus'en går jeg pertentligt mine checklister igennem for motorcheck og instrumenter og konstaterer, at alt er ok, medens termikken griber solidt fat i AB. Jeg kalder Mogens op i MO, og vi etablerer kontakt, medens vi kravler op i solide to og tre metre til 2.000 m. Medens de sidste i klassen bliver slæbt op, driver Mogens og jeg rundt blandt de mange fly i inversionen og må konstatere, at vi godt kunne have brugt fulde vandtanke til de 600kg MTOW – vi stiger godt, men kæmper med at kunne følge de andre

Jeppesen FliteStar

VectorPlus Technology

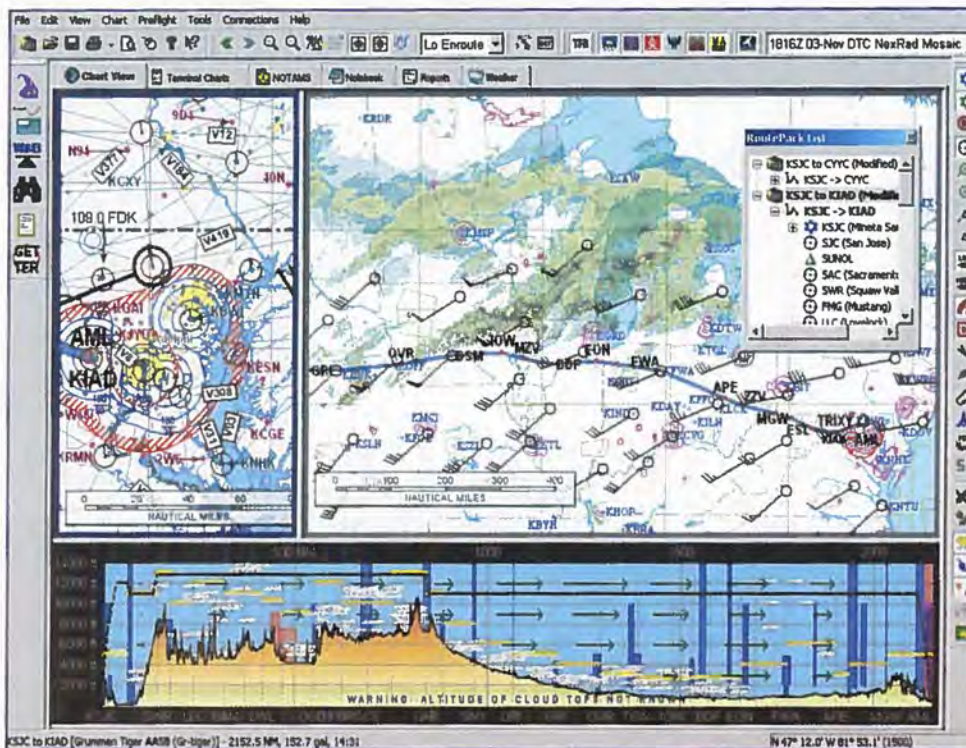
Allows you to select high or low altitude Jeppesen enroute chart themes, or VFR and high contrast background maps.

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



MO på finale i Klix.

på glidene. En Ventus uden vand er som en cykel i modvind.

Strategien er klar

I det gode 3/8 Cu-vejr og på den dertil relativt korte trekant bane på 328 km er strategien klar – vi skal starte blandt de sidste og forsøge at flyve dem op. Da jeg tærskler ud, er klokken 13:42 og vi er blot 5-6 fly tilbage i 2.000 m. Flertallet er allerede fordampet 10-12 minutter ude på opgaven. Med 150-170 km/t og på direkte kurs glider jeg mod første vendepunkt, Eisenhüttestadt. Jeg får fra starten af godt fat i både 2- og 3 m bobler. Mogens vælger at gå som sidste mand næsten 17min senere og jeg melder løbende hvordan det går. Da jeg vender Eisenhüttestadt efter knapt 100km, er snittet oppe på 122 km/t, og jeg har efterhånden kontakt med en del fly foran mig.

På benet mod vest og syd om Berlin TMA må der dog sik-sakkes lidt sammen med de andre åbenklasse fly, og

tempoet må sættes lidt ned, da vi passerer søerne og de fugtige områder nord om Spreewald. Da vi passerer syd om Lüsse, ser vi tydeligt, at der må ligge en lidt mere stabil luftmasse og presse mod øst, for Cu'ene tynder pludselig ud. Men vi skal lige vende Ohena 35 km ude i den, før vi kan flyve mod mål. Jeg sætter farten lidt ned igen og vælger en koncentreret optankning til knapt 2.000 m, før jeg glider højden af. På glidet passerer jeg flere små gaggles under mig, og så snart jeg vender Ohena, drejer jeg flyet ind til skovene øst for kursen for at komme tilbage i den bedre luftmasse.

Så kan vi lære det

Jeg holder stadig Mogens stangen, men vi bemærker begge flere gange, at vi har svært ved at følge med de andre på glidene. Da jeg passerer nord-øst om Dresden TMA, må jeg gentagne gange sætte farten ned idet vi skal krydse søerne, og jeg har pludselig svært ved at holde mig over 1.000 m i den tiltagende

stabile luftmasse, der forfølger os mod øst og på tværs af vores sydlige kurs. Jeg kan ikke umiddelbart få slutglid og sætter farten endnu mere ned, medens jeg søger på kursen. Mogens får min melding og sørger for at få tanket godt op på en endnu mere østlig kurs og kan problemløst gå på slutglid 60 km ude bag ved mig. Jeg opnår endeligt slutglid 30 km ude i selskab med en masse andre. Til min store overraskelse er flyvepladsen næsten tom, da jeg tærskler hjem med en flok i slipstrømmen. Til min store glæde bliver Mogens og jeg trods alt hhv. nr. 5 og 7 – dog begge slået både på tid og handicap af LS8-18'ere, en DG-600/18 og en ASW-17 – alle med vand naturligtvis. Så kan vi lære det.

Aldrig uden vand

Så start aldrig uden vand – det er pokkers svært at få ombord, når man først er deroppe. Fra den følgende dag havde Mogens og jeg fået arrangeret os således, at vi fik læsset flyene helt op til 600



Om »Pokal der alte Langohren«

En åben konkurrence der siden 1993 er blevet afholdt hvert år i begyndelsen af maj fra flyvepladsen i Klix i det gamle Østtyskland. Der konkurreres i 4 klasser på handicap med op til 120 deltagende fly og er således én af de største konkurrencer i Europa.

På pladsen findes alle nødvendige campingfaciliteter som det store flertal benytter. Konkurrencen foregår i en afslappet men meget professionel atmosfære med stort fokus på sikkerhed af et herligt engageret team.

Se mere på <http://www.aeroteam.de>



Poul-Kim Larsen med enten Asbjørn eller Troels.



Steen Elmgaard og Morten Habekost i fin stil.

kg hver dag og i god tid. Resultatet udeblev da heller ikke, for nu gled vi som stokke igennem luften ved 150 km/t og havde ingen problemer med at følge med og glide fra de andre, og vi endte 2. dagens 307 km opgave med hhv. en meget tilfredsstillende 2. og 3. plads efter handicap. Mogens fløj 136,56 km/t og jeg 135,84 km/t hvilket blev konkurrencens to hurtigste flyvninger overhovedet.

Blød hat og cigar flyvning

Jeg havde dog aldrig prøvet at flyve en 18m Ventus fuldt dunket op før, og jeg må indrømme, at jeg sloges med både hastighed og balance, når jeg sammenbidt skulle kravle op sammen med Mogens i de ofte snævre og kraftige bobler. Jeg kunne allerede høre standardklassepiloterne hjemme i Danmark let hånligt mumle »Blød hat og cigar« pilot om mig når jeg pærede rundt i drejene. Ventus'en opførte sig ligeså ustabil som min elskede gamle Std. Cirrus, der

også kræver, at man udøver en meget aktiv rorkontrol, og jeg tog mig selv i at tænke med længsel på LS8'erenes nærmest kedelige handling i termikken.

Uvurderlig debriefing

Mogens og jeg debriefede os selv hver aften og gennemgik vores flyvninger sekund-for-sekund i SeeYou. På tredje dagens arealopgave hvor Mogens og jeg igen havde indkasseret hhv en 2. og 3. plads konstaterede Mogens ved at se på SeeYou, at medens han generelt kunne holde en kurvediameter på 170m med 110km/t, lå jeg konsekvent og sloges ude på 220 m i samme bobler i et identisk fly og belastning. Der kunne kun være piloten til forskel. Med det i tankerne og rynkede øjenbryn lagde jeg mig til at sove.

Aha-oplevelsen

Et eller andet havde nu bundfældet sig til næste dag. Vi blev nu vanen tro og ret uoriginalt sendt ud på en 407 km trekant

opgave i herligt 3/8 Cu vejr. Fra starten af følte jeg endelig, efter 50 timer i AB, at jeg var ved at forstå Ventus'en. Pludselig kunne jeg følge med Mogens op i boblerne og flapsene begyndte endelig at indstille sig, uden at jeg skulle tænke for meget på det uanset hastigheden. Vores kurver var nu fuldstændig ens, og selvtilfredsheden var til at tage og føle på. Som de andre dage gik Mogens og jeg som de sidste, og vi begyndte jagen på feltet. Stor var glæden da vi ikke alene formåede i suverænt samarbejde at flyve dem op, kæmpe os op og ud af deres gaggles, men også lande først hjem til min første dagssejr og Mogens som nr. 2 over 15 minutter hurtigere end 3. hurtigste.

Favoritten er en hård nitte

5. dagen bød på en 3 timer og 30 min arealopgave med minimum 266 km og maksimum 473 km – og som sædvanligt mod uret rundt. Hvor hulen skulle vi satse henne i de to store arealer? Vejret



var sådan set fint nok – meget lig de forudgående suveræne dage – men der var ingen tvivl om, at lokalkendskab er afgørende i arealopgaver – specielt når arealerne er store. Åbenklassemesteren igennem flere år, en hård nitte ved navn Ingo Trentelj i sin ASW-17, kunne vi med ærefrygt konstatere formåede at glide og stige fuldt lastet uden nævneværdig forskel til os når vi lå sammen. 17'ere's handicap på 116 virkede næsten urimeligt på vores handicap 120. Ingo gennemførte i dag sin arealopgave smukt med 367 km og 101 km/t, medens Mogens og jeg dummede os lidt rigeligt.

Kilometer grådighed

Først ved at starte sidst, dernæst på at satse for langt ude i 2. areal (men det var så smukt og det gik jo stærkt) for så blot at opdage, at vi klokken halv fem har fløjet 250 km på to timer men er 175 km hjemmefra. Vi var efterfølgende næsten urimeligt heldige, da vi med nød og næppe undgik at synke ned i Holzdorf CTR på et lettere desparat glid til den sidste halvbå termikchance over skovene og derfra fichtede os hjem med faldende gennemsnitshastighed i den vigende termik. Da vi landede lidt over klokken seks, var vi blandt de sidste men med hhv. 431 km og 413 km i kassen blev jeg nr. 2 og Mogens nr.3. Men – vi var nu ikke så imponerede af vores taktiske overblik og mange debriefingtimer senere lovede vi hinanden at være mere opmærksomme på vores km-grådighed i areal opgaver – og at der sjældent er nogen god grund til at gå for sent i den slags opgaver.

Højre rundt!?

På konkurrencens 6. dag med de sædvanlige 3/8 Cu'er til 2.300 m blev vi kraftigt udfordret på vores autistiske sanser ved, at vi nu skulle flyve en 413 km trekantsopgave med uret rundt. Hvor gakket det end lyder, var alle ligefrem i bedre humør af det.

I slæbet fortsatte slæbepiloten på sin vante venstrehånd efter de gule rapsmarker, og jeg begyndte så småt at gøre klar til udkobling og motorprøve. Til min overraskelse var boblen elendig i udslæbszonen og det virkede meget forstyrrende! Mogens kaldte op og sagde, at han havde fået fat i en rigtig god bobbel på sydsiden af pladsen. I 600 m krydsede jeg flyvepladsen og ganske rigtigt: i 350 m over en stor fabrik, der fyldte det meste af hooden i højre side, gik det uden varsel pludselig voldsomt opad. Helt surrealistisk blev det, da jeg i samme bobbel små ni minutter senere, rettede ud i 2.200 m og kunne dække hele fabrikken med min tommelfinger negl.

Mogens og jeg gik igen som de sidste med ca. en halv times forspring til hovedfeltet. Med 131 km/t i snit havde vi held til at indhente hovedfeltet på slutglidet, og vi hævlede hjem til min anden dagssejr og med Mogens på 2. pladsen.

Dag 7 – 555 km i topfart

Til dagens briefing hørte vi med stor forventningsglæde, at i dag skulle vi flyve langt – 555 km. Og i dag skulle der faktisk navigeres lidt mere, idet opgaven reelt bestod af hhv. en 455 km trekant mod nord efterfulgt af en lille 100 km mod syd, der skulle bringe os ind over de tjekkiske forbjerger. Med base i

2.200 m tærsklede Mogens og jeg igen ud som de sidste lidt over kl. 13 knapt 10 min efter hovedfeltet. Men vejret var fremragende og med glidehastigheder på omkring 180 km/t og små 3 m/s i alle boblerne måtte vi konstatere, at de andre også fløj stærkt for vi kunne ikke se dem. Da vi efter første vendepunkt havde fløjet i knap én time, havde vi et snit på 145 km/t, da vi pludselig syd for Berlin får kontakt med hele feltet, der nu lå 1.000 m under os. De har fat i en utrolig boble, og selvom vi nu ligger få km foran dem, kan vi se at de sætter efter os, efterhånden som de når op i vores højde. Da vi når frem til 2. vendepunkt, er vi alligevel blevet fløjet op af 15-20 fly, der hungre efter hævn, og vi er nu ikke længere alene.

Det gør man bare ikke!

På strækket mod syd-øst glider Mogens og jeg resolut på kursen, medens resten af feltet trækker mere østover. Vi studser begge lidt over dette, for det ser rigtig godt ud foran os her i 2.000 m. Men som Ingo sagde til os bagefter så havde de alle siddet og grinet lidt af os (sådan helt stille – uden at sige noget på radioen forstås). For ifølge den lokale visdom undgår man så vidt muligt at krydse vest for Elben – og pludselig forstår vi hvorfor. For første gang i konkurrencen oplever jeg synk, som om jeg fløj i læside af bjerge og tabte uden videre 400 m i løbet få km. Mogens når lige at korrigerer og undgår det værste synk. De næste mange km haltede jeg videre i jammerlig højde og uretfærdig termik og 400 m lavere end Mogens. Da jeg er stik nord for Klíx, får jeg endelig

godt fat igen i en kanon 3 m boble og til min store overraskelse er vi åbenbart stadig foran hovedfeltet, der nu er ved at dreje ind på kursen igen bagved os efter deres sikre omvej.

Overgivelse er ikke en option

Men nu er det Mogens tur til at komme i uheld, og han taber næsten 500 m til mig. Skuffelsen er til at tage og føle på, men vi klemmer hver især på mod næstsidste vendepunkt. Da jeg vender i knap 2.000 m, kan jeg se Mogens 600 m under mig gå på kurs til sidste vendepunkt, og jeg sætter farten op for at nå at centrere boblerne før ham og give ham meldinger. Det lykkedes og utroligt nok formår Mogens at flyve mig op i løbet af bare 40 km, så vi nu er mindre end 100 m fra hinanden. Det 60 km lange slutglid hjem via de tjekkiske forbjerger med 200 km/t og flaps i S er en skøn fornemmelse. Hatten af for Mogens. Vi vinder dagen med hhv. en 1. plads til mig og en 2. plads til Mogens med 131 km/t, medens 3. hurtigste er japaneren Takeshi med 121 km/t.

Forsvindende udsigter

Jeg bander lidt og føler vi er ved at sætte vores gode stilling over styr i dagens tre timer og 30 min lange arealopgave. Klokkeren er allerede over fem her på 8. konkurrencedag, og vi har med nød og næppe igen kunnet glide over Holzendorf CTR'en mod de forsvindende Cu'er og de normalt gode skove. Kun med en god portion held, gode meldinger og nogle halsbrækkende manøvrer, havde vi lidt tidligere fået fat hver for sig over skovene 80 km hjemmefra. Med eftermiddagens vigende lys ind over vingen fra klokken 5 begynder mine anelser om et svært slutglid at vokse sig stærke her. Dresden TMA'ens lodrette mur fylder efterhånden på højre side af kursen og begynder at spise af vores muligheder. For at føje spot til skade står der et par solide Cu'er et par km inde i Dresdens no-no-land og håner os. Med MO ved min venstre vinge og flaps i -1 glider vi med forsigtige 130 km/t ind mod søerne nord-øst for Dresden. Computeren oplyser iskoldt, at vinden nu er øget til 25 km og 65 grader hvilket giver direkte sidevind her 70 km ude i 1.500 m – og ingen slutglidshøjde.

Langt mellem de gode nyheder

Fra de glimt jeg kan se over sandgra-

vene nord for Dresden 15 km længere fremme, er der ikke stor højdespredning, og de ligger ikke højere end os. Over søerne og skovene de sidste 40 km er det småt med gode nyheder. Pokkers – det havde sikkert været nemmere hvis vi bare havde startet bare 15 minutter tidligere, men det nytter ikke noget nu. 70 km længere fremme og øst og syd for Klix står Cu'erne og smiler skadesfro til os. Jeg tørrer lidt sved ud af øjenkrogene og tager den sidste slurk vand. Steen og Morten der ligger længere fremme orienterer os om, at folk tanker op i et par meter 15 km længere fremme på kursen.

For sent af tømme ballasten ud

MO og jeg udveksler og bekræfter kort vores opfattelser. Vi skal have slutglidshøjde, inden vi går over søerne, vinden er for kraftig i forhold til de andre dage, og vi skal bruge vores vand endnu i modvinden.

Vi kommer efterhånden nærmere uden at vinde højde. Til vores store ærgelse må vi stadig tungt lastet nøjes med at delfinere igennem bobler, hvor mange andre fly kurver, der er så svage, at selv med fulde flaps holder vi kun lige højden.

Øjeblikket hvor vi kunne smide vandet og stige i den svage termik sammen med de andre er nu forpasset, og vi presser på. Jeg trækker vejret ekstra dybt, medens vi uden at sige et ord glider ind over søerne og skovene, der rejser sig bagved. Vi fortsætter i rungende stilhed vores slutglid og alternativerne melder sig ikke bare lige uden videre i modvinden.

Slutglid Extraordinaire

MO og jeg bliver i tæt formation i 650 m enige om, at vi ikke kan fortsætte på slutglidet her 20 km ude. Desuden er de sidste 8 km en stort set ulandbar skov, og vi har kun 15-30 m overskud lige nu. MO drejer pludselig i en blød bue næsten stik øst og stort set vinkelret på kursen op mod vinden i reduceret synk. Som den manglende brik i puslespillet fornemmer jeg, at det her er præcis hvad der skal til – vi vinder reelt ikke absolut højde, men taber nu langsomt højden – og hvis vi bare kan holde den gående på denne måde et par km er modvindskomponenten reduceret til en svag sidevindskomponent. Og ganske rigtigt – med MO foran og 50 m højere

begynder slutglidscomputeren at blive mere og mere optimistisk. Pludselig står der 200 m+ på computeren her 15 km ude – den er hjemme! Idet vi drejer ind på kursen til sikkerhedsvendepunktet ser vi over højre vinge, hvorledes resten af feltet er stoppet op 20 km bag ved os hvor der stadig er god termik. Men vi har ikke kurvet overhovedet og holder således igen skindet på næsen og kan med stor glæde konstatere, at Mogens og jeg bliver hhv. samlet nr. 2 og nr. 1.

Lidt antisklimaks

Vi fornemmer, at vejret ikke er helt op til Klix standard på den 9. konkurrencedag, men er naturligvis klar med MO og AB før dagens briefing, da konkurrencelederen annoncerer, at dagen er aflyst, da det er konkurrenceledelsens vurdering af det ikke er forsvarligt at hænge så mange fly op i svag termik.

Efter otte dage og 3.200km non-stop i et felt med 116 fly og uden hjælpere måtte vi erkende at vi var møre og gik fuldstændigt ned i gear. Det tog resten af dagen bare at pakke og gøre os klare til aftenens festivitas. Med meget fine præmier, nye venner og store oplevelser i bagagen satte vi næste morgen næsen hjem mod Danmark. Som forberedelse til VM i samme område i 2008 var det alle anstrengelserne værd.

Må vi anbefale alle en tur til Klix?



Arne Boye-Møller, 42 år

Gift med Anne og har sammen børnene Lisa og Maria.

Medlem af Herning Svæveflyveklub
Har fløjet siden 1987

Deltager i 2008 i VM i Lüsse

Største held: har stadig den samme forstående hustru



I GASBALLON OVER ALPERNE

De fire gasballoner før start.

Tekst: Mogens Jensen

Foto: Mogens Jensen, Hansruedi Künzi, Max Krebs og Jonathan Harris

Hvert år i august holder det 'Internationale Spelterini Gesellschaft' et ballonstævne i Kandersteg i Schweiz. Selskabet er stiftet til minde om Spelterini der i 1898 var den første, som fløj over Alperne. Stævnets formål er at gøre Spelterini kunsten efter. Det kræver særligt egnede vejrforhold, men ventetiden kan ofte udnyttes til at flyve langs Alpernes nordside i varmluftballon. Stævnet i 2007 var nr. 46, men det er indtryk fra flere af disse stævner, der er samlet i denne artikel.

Der er næppe nogen større oplevelse med balloner end at flyve langs med eller over en sneklædt bjergkæde, medens man befinder sig i en lille kurv, der lydløst glider gennem landskabet med en udsigt, der kun hæmmes af nogle få wirer. Det kunne man godt forestille sig i slutningen af 1800-tallet, men selv om der på det tidspunkt var gennemført mange spektakulære ballonflyvninger, mente man, at det aldrig ville blive muligt at flyve over Alperne. Og flyvemaskiner var der på det tidspunkt kun få, som tænkte på.

Det, man frygtede, var de specielle vindforhold i bjerge sammen med upålidelige meteorologiske oplysninger og de få muligheder for at lande, hvis vejret skiftede under flyvningen. Vind over

bjerge skaber opstigende strømninger i vindsiden og turbulente nedadgående luftstrømme i læsiden. Dette mønster er samtidig under indflydelse af opadgående termiske (anabatiske) luftstrømninger, når solen opvarmer bjergsiderne, og tilsvarende nedadgående (katabatiske) luftstrømninger når luften afkøles. Det er forhold, som i 1982 forårsagede en ulykke med fire døde, fordi ballonen under indflydelse af en dalvind ramte en isgrat med den virkning, at kurven blev adskilt fra ballonen og styrtede ned på en gletscher i Jungfrau-området.

Spelterini diskuterede de lokale vindsystemer med forskellige specialister, og kom til den konklusion, at hvis man fløj tilstrækkeligt højt, ville man undgå påvirkningen fra de lokale meteorologiske forhold. Den sikre højde ville være ca. 6.000 m, men det ville kræve en ny og større ballon, som det lykkedes ham at skaffe sponsorer til. Den ny ballon blev døbt »Wega«. Nogle af sponsorerne betalte i naturalier. Som eksempel skulle han bruge 15 ton jernfilspåner, som han modtog gratis, og 30 ton svovlsyre, som han fik til halv pris, for at fremstille den nødvendige mængde brint. Men alt lykkedes. Den 3. oktober 1898 steg han op sammen med tre passagerer. Ballonen blev først fanget af en føhnvind, som førte den ind i dalen, men ved at tømme de første af de 393 sække ballast, lykkedes det

ham at passere Alperne i en højde af 4.350 meter. Han steg senere til 6.800 m fordi han samtidig ville sætte en højderekord, men efter et skænderi med passagerne, som led af højdesyge, landede han efter fem timers flyvning med en afstand på 229 km fra startstedet. Det var på det tidspunkt hverken den højeste eller længste flyvning, men den første som havde krydset en betydelig bjergkæde.

Flyvningerne fra Mürren

Det var ballonpioneren Fred Dolder, der i 1962 indstiftede de årlige stævner under navnet »Internationale Hochalpine Dolder-Balloon-Week«. De fandt sted i den lille bjerglandsby Mürren, der ligger på en afsats i en højde på 1.650 m med direkte udsigt til Eiger, Mönch og Jungfrau. Der er ingen veje til eller fra byen. For ballonflyvning betyder det, at alt udstyr og de meget tunge gasflasker skal transporteres op med tandhjulsbane, hvad der er kostbart. Der er samtidig blevet et reduceret areal til rådighed som startplads, og stævnet er derfor flyttet til Kandersteg, der ligger i en højde af 1.200 m med gode trafikale forbindelser. Men Mürren har beholdt det interessante 'Ballonmuseum Mürren', der absolut er et besøg værd.

Nutidens flyvninger

Det er fortsat vejret, som bestemmer, om der kan flyves eller ej, og sikkerhe-



GPS viser vej over Alperne.

den har højeste prioritet. Der er derfor en specialist fra MeteoSchweiz med ved de daglige briefinger i stævneperioden. Der er tre generelle og ufravigelige krav, som skal være opfyldt, inden der bliver talt om at flyve. De er:

- Svag eller ringe vind på startpladsen
- Sigt til bjergmassiverne, dvs. ingen skyer over Alperne
- Jordsigt uden risiko for tordenvejr i det forventede landingsområde, dvs. syd for Alperne
- En vindhastighed på mindst 20 km/t i rejsehøjden

Det er ikke ofte, at ovennævnte eller yderligere aktuelle krav kan opfyldes. Det kunne de som eksempel ikke i 2003 og 2004. Det første år lå der en 'osteklokke' af varm luft over Alperne uden nogen bevægelse. Det næste år med en mere nordøstlig vind ville kursen gå over lufthavnen i Geneve, hvor der ville være næsten vindstille samtidig med, at der var store skovbrande i de mest sandsynlige landingsområder. I praksis skal der også udarbejdes en flyveplan, som kan accepteres i de respektive kontrolområder. Det er et alvorligt krav, når man vil flyve langt i ballon, som aflysningen af det stort anlagte Gordon Bennett stævne i 2007 viste, hvor stævnet blev aflyst umiddelbart før de mange balloner skulle lette, fordi flyvekontrollen i Bruxelles nedlagde veto.

I 2005 var vejrforholdene perfekte i Kandersteg, og der blev gjort klar til at flyve. Gassen var bestilt og ballasten klar, og aftenen før blev der indleveret en foreløbig flyveplan. Svaret fra Milanos lufthavn Malpensa var klart. I er velkomne i Italien, men under ingen omstændigheder i vores kontrolzone. Fra Zürich's lufthavn Kloten var svaret næsten enslydende. I skal være ude af vores kontrolzone, inden morgentrafikken begynder. Nye studier af vejrkortet viste, at hvis startstedet blev flyttet til en nordligere position, kunne man undgå kontrolzonen i Malpensa og samtidig komme overens med Kloten. Imod talte de aftaler, man havde om publicity med turistforeningen i Kandersteg. Men skulle der flyves, var svaret givet. De to 4.500 m³ store varmluftballoner blev i Kandersteg, og startstedet for de fire gasballoner blev flyttet til Attisholz i nærheden af Bern. Her havde man en aftale med et kemisk værk om brint, der kunne tappes fra en stander på startpladsen. Ulempen var, at der ikke blev nogen søvn den nat og en masse ekstra transport og arbejde for mandskabet, der hørte til de fire gasballoner. Men alt klappede, som det skulle med schweizisk effektivitet.

Min kone Susanne og jeg skulle flyve med ballonen HB-QHP 'Ajoie' med et volumen på 1.050 m³. Den har samme



Før starten. Forrest ballonskipper Christian Stoll, til højre forfatteren med frue.



Starten er gået. Den blå spand er ikke ballast, men toilettet.

navn, som den ballon den danske rejsejournalist Hakon Mielche (1894-1979) fløj med fra Mürren i 1968. Vores pilot var den erfarne Christian Stoll som vandt Gordon Bennett konkurrencen i 1994. Han har krydset Alperne mere end 25 gange, det næsthøjeste antal for en pilot. Vi ankom til startstedet kl. 03:30, og fyldningen af den ældre netballon, som kræver mere tid end de moderne netløse balloner, var allerede begyndt. Til trods for den kølige natteluft fik vi hurtigt sved på panden med at gøre ballasten klar. Den bestod af 11 sække grus af 16 kg og to dunke med 10 kg vand eller i alt 196 kilo. Nye flyveplaner blev udarbejdet og afsendt, men først kl. 07:15 var vi klar til at lette. De sidste check blev gennemført sammen med ballonmesteren, samarbejdet med følgeholdet aftalt og kontakt etableret til Klotten for de sidste tilladelser og vejrbriefinger.

Endelig – efter års venten – var vi i luften med en stigning på 4,6 m/s, og i første omgang clearret til 10.000 fod. Egentlig ville vi højere op, fordi det ville bringe os tættere på de højeste bjerge. I første omgang fik vi tilladelse til FL140, så det var jo fint nok. Et par timer senere fik vi tildelt max. FL130 på grund af militær aktivitet i området. På det tidspunkt havde vi haft en helt enestående udsigt til Vierwaldstätter-søen. Alt var stille og bortset fra den kortfattede radiokommunikation var der ingen, som følte trang til at tale. Af og til kunne man høre en rislen fra bjergbække. Temperaturen var omkring frysepunktet, lidt kølig når man ikke har mulighed for at bevæge sig på den meget begrænsede plads i kurven. Ilt (nasalt fra EDS Systems) var obligatorisk fra 9.000 fod. Lyden fra flyvemaskiner, der fløj lavere kunne knapt høres, i modsætning til en senere tur i samme område i en varmluftballon hvor to Boeing F/A-18 pludselig dukkede op nedefra betænkeligt tæt på kurven med et brag, der næsten sprængte trommehinderne.

Men vi kunne snart nyde udsigten over Tödi-gletscheren. Når solsiden af ballonen opvarmes opstår der temperaturforskelle i ballonnens indre og ud-ligningen af disse temperaturforskelle betyder, at ballonen roterer ganske langsomt. Hastigheden vekslede mellem 40 km/t og 50 km/t og nåede en enkelt gang op på 61 km/t. En enkelt gang var der næsten vindstille. Dybt nede kunne vi se en række søer, som perler

på en snor, og ca. kl. 13:00 passerede vi tæt på Bernina-bjerget. Lidt længere fremme var vi ud for Sankt Moritz, og så var vi på vej syd for Alperne med et tiltagende skydække, som imidlertid gjorde, at vi lettere kunne se de to andre balloner, der fløj på samme kurs.

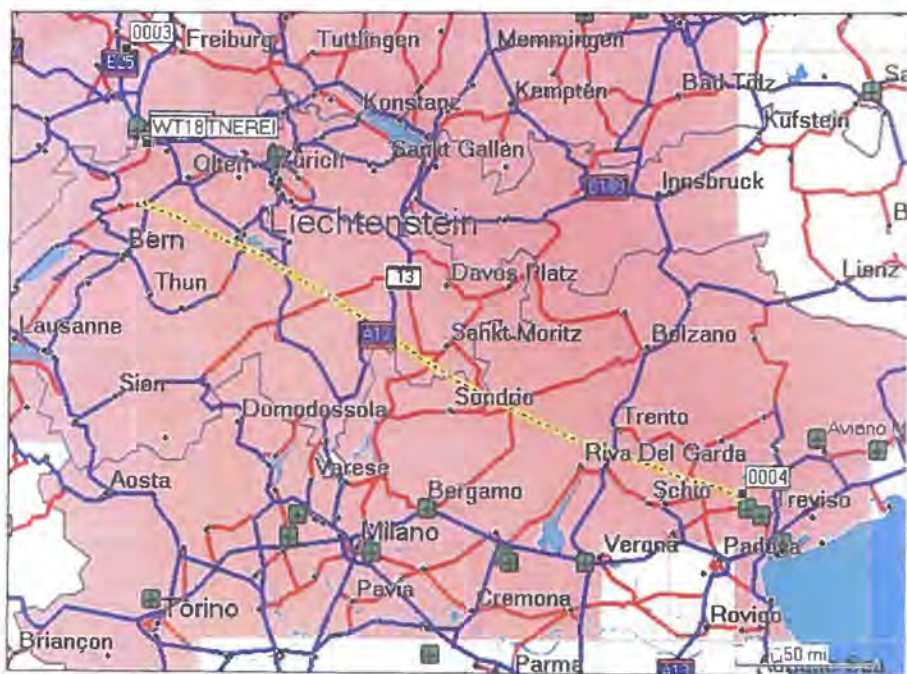
Kort efter var vi i italiensk luftrum med udsigt over Gardasøen, og vi meldte vores ankomst til Milano Info, som skiftede os til 'Aeroporto di Padova' Info. Efter meget lang tid lykkedes det os endelig at få kontakt, og efter yderligere venten lød det bedømt ud fra stemmen fra en ung flyveleder: »Please declare type of aircraft«. Det blev gentaget adskillige gange, inden han opfattede, at det drejede sig om en »free balloon«. Men næste spørgsmål kom prompte: »Please declare destination«. Svaret: »Near Treviso – non airfield« skulle også gentages flere gange, uden at vi havde på fornemmelsen, at det var forstået. Samtidig var en Boeing 737 fra Manchester under indflyvning til Padova. Den virkede tæt på, men vi stolede på, at vores transponder kunne sikre den nødvendige adskillelse.

Kl. 16:00 begyndte landingsforberedelserne. Skydækket var efterhånden reduceret til 2/8. Vi var i mellemtiden skiftet til Treviso Approach, og igen måtte vi adskillige gange oplyse, at vi ikke kunne præcisere landingsstedet. Venedig og

Adriaterhavet kunne ses lidt længere ude og Asolo blev passeret i 11.000 fod, hvorefter det gik hastigt nedad. Landingen 18 minutter senere forløb (næsten) glat som en »Hofratslandung«. Slæbetovet kom til at ligge henover nogle fra luften skjulte elektriske ledninger og forårsagede et mindre fyrværkeri under og efter landingen. Selve landingsstedet var en græsmark tæt på et nybygget parcelhuskvarter, og de lokale beboere kiggede noget misbilligende på os, da ballonen blev tømt for brint. Ballonen havde haft retning mod et hus med en stor plastsvømmepøl på en lille græsplæne, og måske havde de frygtet, at vi ville lande i den.

Den samlede tur havde taget næsten ni timer, og vi havde i lige linie fløjet 395 km. Der var kun brugt 80 kg ballast, så turen kunne have fortsat, men det ville betyde, at Adriaterhavet skulle krydses og landing efter mørkets frembrud. Efter landingen gik det hurtigt op for os, at vi var klædt til at kunne overleve et ophold i sneklædte bjerge, for temperaturen var et pænt stykke over 30 grader, så det meste af tøjet kom hurtigt af. Følgebilen kom relativt hurtigt, men lidt forsinket på grund af misforståelser om stednavnet Montebelluna.

Så var der kun tilbage at mødes med de andre besætninger, finde et hotel, en god restaurant og forberede hjemturen den følgende dag. Den tog 11 timer over



Flyveruten over Alperne til landingsstedet nær Treviso.



Da der jo flyves med vindens hastighed ligger kortet helt stille på bordpladen.

Gotthard-, Furka- og Grimsel-passene, og det var blevet nat igen, inden vi nåede Kandersteg. Men vi var i tide til den festmiddag, som afholdes i forbindelse med stævnet, og hvor mange unge som ældre balloninteresserede fra flere lande mødes. Snakken gik om de forskellige flyvninger. De to varmluftballoner havde gennemført nogle spektakulære gletcherflyvninger og var også landet i god behold.

Festens æresgæst var den 89-årige Regula Hug-Messner (datter af ballonpioneren Emil Messner). Hun er en af legenderne i alpin ballonflyvning, vinder af mange internationale konkurrencer og tidligere instruktør for flere af de nuværende aktive piloter. I forbindelse med middagen blev vinderne fra salget af 'pins' fundet. Præmien var en tur over Alperne i ballon. Det er ikke den mindst ringe præmie.



NYT FRA KDA

Ny lærebog i radiokommunikation

Radiokommunikation for Piloter er skrevet for flyveelever, der ønsker Nationalt Begrænset certifikat som luftfartsradiotelefonist (N-BEG).

Bogen gennemgår det nødvendige stof, der skal læres for at kunne gå til prøve overfor Statens Luftfartsvæsen, men derudover giver bogen et godt indblik i hvordan radiokommunikation mellem fly og jordstationer foregår i det daglige.

Dette gøres gennem udførlige eksempler, hvor fem forskellige luftfartøjer – et moderne motorfly; en helikopter; et ultralet fly; et motorsvævefly og et svævefly – følges fra piloten er klar til at påbegynde sin flyvning til parkering af flyet efter endt flyvning.

Foruden at tjene som redskab for nybegyndere, vil bogen være et glimrende supplement for piloter, der er vendt hjem med udenlandske certifikater, ligesom erfarne piloter vil kunne få opfrisket pensum og procedurer, der kan være »rustet« eller kan have ændret sig siden gennem årene der er gået.



RADIOKOMMUNIKATION FOR PILOTER

1. udgave, 1. oplag 2008

Copyright © KDA Service ApS, Rune Balle.

Printed in Denmark – ISBN 978-87-87130-00-4

Bestillingsnummer: 1205129

80 sider, 28 illustrationer – 25 x 18 cm, paperback

Pris kr. 225,00 (minus evt. medlemsrabat)

RØDEKRO FLYVEPLADS – 2. DEL

– et udgangspunkt

Af Svend Rasmussen

Første del af beretningen om en af landets ældste flyvepladser beskriver, hvorledes dr. Abild hårdnakket holdt fast i sine flyvedrømme trods et selvoplevet havari og ældste søns fantasifulde forsøg på at ændre krigens gang ude i et Europa. Dr. Abild havde efter besættelsen store og vidtrækkende visioner for motorflyvningens fremtid i Sønderjylland – visioner, som skulle realiseres med udgangspunkt i flyvepladsen ved Rødekro.

Fra OY-DIL til OY-DMO

Besættelsesmagten konfiskerede vraget af den havarerede Hornet Moth (OY-DIL), som havde vist, at den ikke kunne leve op til de fantasifulde forventninger, knægtene havde, da de i begyndelsen af april 1941 med dødsforagt forsøgte at komme de allierede stridskræfter i Europa til undsætning.

Først i 1947 fik dr. Abild et nyt fly, en KZ III (OY-DMO), med hvilken han kunne genoptage sin flyvning i den sparsomme fritid, som klinikken i Åbenrå levned ham.

Dette lille og beskedne fly kom, som vi skal se, til at danne grundlag for et ambitiøst initiativ, som dA sammen med en håndfuld uforfærdede mænd satte sig i spidsen for i slutningen af 1940'erne.



»Aabenraa Flyveklubs« bestyrelse. Foto fra 1946. Fra v.: Ingeniør G. Ross, kontorass. M. Rosted Poulsen, kørelærer J. Christensen, overlæge L. Abild, prokurist. P. C. Jensen og restauratør Fritz Støbener. I baggrunden ses KZ III: OY-DMO. Det var d'herrer, som fik ideen og som grundlagde »Sønderjysk Flyveselskab«.

Aabenraa Flyveklub

Det har ikke været muligt at få fastslået med sikkerhed, men et kvalificeret gæt

er, at dA har ladet sig inspirere af den imponerende fremgang, som Det danske Luftfartsselskab (senere SAS) på Kastrup Lufthavn havde præsteret siden oprettelsen i 1918 og frem til midten af 30'erne.

Af dokumenter, som det er lykkedes at grave frem i Statens Arkiver, fremgår, at allerede i 1944, da krigens slutning kunne anes, tog en kreds af borgere i Aabenraa initiativ til at sikre Sønderjyllands deltagelse i lufttraffikkens fremtid.

I december samme år afholdtes der på Folkehjem i Åbenrå en stiftende generalforsamling, og straks tegnede der sig 100 medlemmer – et tal, der senere steg til 160. Optimismen og forventningerne til den nye tid var overalt stor.

Den valgte bestyrelse bestod af dr. Abild som formand og nogle initiativrige mænd fra byen. På grund af besættelsen kunne klubben ikke komme i gang med egentlig flyvning, men tilbød i stedet teorikurser samt foredragsaftener om flyvning i krig og fred.

Desuden var en gruppe i bestyrelsen beskæftiget med at finde en egnet flyveplads!

Klubben køber fly

Freden kom til landet i maj 1945, og nu skulle alle teorier omsættes til virkelighed.

Sammenholdet mellem landets motorflyveklubber viste sig imidlertid ikke at kunne holde, da det kom til aftaler om fællesindkøb af fly. Derfor besluttede klubben i Åbenrå at gå egne veje og i højere grad satse på lokale muligheder.

Klubformen viste sig altså at være mindre heldig som baggrund for de planer, man havde, og langsomt modnedes ideen med et egentligt flyveselskab, der på kommerciel basis skulle varetage en landsdækkende flyvning med udgangspunkt i Sønderjylland.

Dertil skulle man bruge fly, og man havde ikke et eneste af slagsen.

Dette lille problem viste det sig, at klubbens formand kunne løse. I foråret 1947 solgte dr. Abild sin KZ III'er (OY-DMO) til klubben for en meget fordelagtig pris, og med dette lille, tosædede

fly som rygrad arbejdede man videre hen imod et egentligt luftfartsselskab.

Sønderjysk Flyveselskab A/S

Ved en stiftende generalforsamling på »Hotel Grand« oprettedes Sønderjysk Flyveselskab A/S (SFS) i juni 1947.

I det nye selskabs første bestyrelse dukker – foruden et par gengangere fra flyveklubben – et par interessante notabiliteter op. Foruden dr. Abild, Fritz Støbener og Povl Chr. Jensen (GM-forhandler) ses Jes Christiansen (Højspændingsværket), K. Skifter-Andersen (Autoforhandler) samt borgmester G. Buchreitz. I bestyrelsen var to stærke personligheder, som, viste det sig, ikke formåede at samarbejde til det nye selskabs bedste.

Flyveselskabets formål var at drive erhvervsmæssig virksomhed med direkte eller indirekte tilknytning til flyvning samt at fremme interessen for motorflyvning i Sønderjylland. Ind under erhvervsmæssig flyvning hører bl.a. taxi- og rundflyvning.



Auster J-1 Autocrat, magen til den, der forulykkede på Rømø.

Vidtrækkende beslutninger

Det nystiftede flyveselskab havde endnu ikke egen flyveplads, men også med det problem var dr. Abild behjælpelig. Han havde i mange år fløjet fra lejede arealer ved Rødekro, og KZ III'eren stod jo i hangar der, så hvorfor ikke købe denne plads, der var så centralt beliggende?

Dermed bliver vi vidne til et yderst interessant økonomisk og enestående kunstgreb, som får langtrækkende betydning for vor flyveplads.

Af dokumenter, som forf. har haft adgang til, fremgår det, at bestyrelsen i SFS i januar 1948 af fru Marie Dorthea Kjær, Mjølsgård, købte den 25 ha. store landingsplads for 40.000 kr. Hermed havde

det nye flyveselskab fået en base, hvorfra forretningen kunne drives.

Der anskaffedes yderligere en Piper Cub samt en tresædet Auster V (OY-DPA), der senere fik skæbnsvanger betydning for selskabet.

Man ansatte en fast pilot, og desuden havde man kontakt til et par gode amatørpiloter, som ville kunne træde til i travle perioder.

Betaling senere

De nævnte dokumenter viser endvidere, at fru Kjær ikke får købesummen udbetalt ved kontraktens indgåelse. Der går yderligere 1½ år, inden den side af sagen bringes i orden ved en økonomisk transaktion, der formentlig er temmelig enestående.

Man kan naturligvis spørge sig selv, hvorfor pengene ikke faldt ved køkets indgåelse eller umiddelbart derefter, hvilket er normal praksis. Svaret er lige så enkelt som spørgsmålet: Der var ikke penge til betalingen.

Interessante personer i bestyrelsen

Ved den efterfølgende ordinære generalforsamling stillede bestyrelsen sit mandat til rådighed, for at kunne supplere med en bredere vifte af forretningsfolk fra hele landsdelen. Foruden dr. Abild som formand genvalgte, Jes Christiansen, Skifter-Andersen og Povl Chr. Jensen. Blandt de nye ansigter sås bl.a. en vis Mads Clausen fra Elsmark på Als og en vis ingeniør Gram fra Vojens. Derimod leder man forgæves efter borgmester Buchreitz's navn.

En snedig konstruktion

Fru Kjær på Mjølsgård måtte stadig vente på sine penge.

Men i juli 1949 skete der endelig noget. Der udfærdigedes en såkaldt »Transport-købekontrakt« mellem SFS som sælger og Aabenraa Byråd som køber. Byrådet indtrådte i enhver henseende i flyveselskabets rettigheder og forpligtelser herunder betalingen til fru Kjer, som yderligere får for 2.500 kr. aktier i SFS.

Flyveselskabet skulle overtage pladsen med hangar og øvrige anlæg og kun betale skatter og løbende vedligeholdelse – i alt 1.500 kr. om året. Kunstgrebet er fuldført. Sådan!

Underskriveren på sælgers side var dr. Abild. På købers side skulle man forvente borgmester Buchreitz's underskrift, men det er ikke tilfældet; underskriver for byrådet er J. J. Weiss, 1. næstformand. Borgmesteren har måske følt sig inhabil som tidligere medlem af SFS's bestyrelse og samtidig borgmester. Vi ved det ikke. Der kan også have været tale om et modsætningsforhold mellem dr. Abild på den ene side og Buchreitz på den anden; et modsætningsforhold, som udviklede sig til ren chikane i flg. mindst én kildes udsagn.

Til disse interne modsætningsforhold kom så to begivenheder, som rev tæppet væk under det unge foretagende, der kun lige var kommet i gang med at opfylde sine ambitiøse formål.

Det første dødsstød

Kun to dage efter at Aabenraa Byråd og SFS den 25. juli havde underskrevet »Transport-købekontrakten« skete katastrofen.

Under en rundflyvning på Rømø styrede selskabets Auster (OY-DPA) ned, hvorved piloten E. V. Simonsen og to svenske passagerer omkom.

Selskabets finansielle forhold og organisation var slet ikke gearret til at klare en sådan situation, og ulykken på Rømø blev det første dødsstød.

... og det andet

Med en flypark på to fly stående i dr. Abilds nyligt udbyggede hangar, havde man naturligvis brug for at kunne følge med udviklingen, som bl.a. dikterede bedre forhold på pladsen. Et stort ønske fra selskabets side var anlæggelse af en asfaltbane, der ville lette forholdene for startende og landende fly.

Man ansøgte altså ejeren, Åbenrå Byråd, om tilladelse til et sådant anlæg, men ansøgningen blev afvist.

Hvis man skal fæste lid til tidligere nævnte kilde, har borgmester Buchreitz haft en ikke

uvæsentlig indflydelse på denne byrådsbeslutning. Med ét slag blev der sat en stopper for flyveselskabets mulighe-

der, og udviklingen ville gå uden om SFS og Rødekrø Flyveplads.

Byrådets afslag blev det andet dødsstød, som afgjorde Sønderjysk Flyveselskabs skæbne.

Clausen og Nielsen

Fabrikant Mads Clausen overtog kort tid efter samtlige aktier til kurs 10, hvilket efter sigende var endog meget generøst.

Selskabets sidste to fly blev lejet ud til en ung mand, som boede med sin kone inde i Rødekrø. Han havde i nogen tid hjulpet til på flyvepladsen og løbet småærinder. Da det viste sig, at han havde en solid, militær flyveuddannelse bag sig og oven i købet kunne noget med motorer, blev han ansat som pilot og mekaniker i SFS. Den unge mand hed forresten Ingolf Nielsen.

Da SFS nogen tid senere lukkede aktiviteterne ned, fortsatte Ingolf foto- og rundflyvningen fra flyvepladsen.



Ingolf Nielsen på sin 60 årsdag 1985.



Budet, der ringede på Hans Erik Christensen alias HEC.

HEC

Når man i dag stiger om bord i en charter- eller rutemaskine i Billund Airport, er det de færreste, der er klar over, at en af de mænd, som grundlagde denne store og moderne lufthavn, havde sin daglige gang på Rødekro Flyveplads i begyndelsen af 50'erne.

Han havde som så mange andre en fortid som pilotaspirant på FSN Avnø, hvor han fik flyvernavnet HEC, der fint passede med hans rigtige navn: Hans Erik Christensen. Han blev imidlertid ikke udtaget til den videre uddannelse i USA og måtte efter aftjent værnepligt vende tilbage til Sønderjylland, hvor han fik job som bud i et vaskeri i Rødekro.

Buddet, der ringede på

En dag skulle han aflevere en pakke vasketøj og ringede på døren, der var forsynet med et navneskilt: Ingolf Nielsen.

Manden i huset var hjemme. Ved en kop kaffe beklagede han sig over, at der ikke var så meget at lave på flyvepladsen for tiden.

Snart gik det op for de to mænd, at de havde fælles interesser, så Ingolf Nielsen tilbød HEC en flyvetur, hvis denne vel at mærke ville betale benzinen. På flyvepladsen lige uden for byen havde Ingolf Nielsen sine to lejede fly stående, så af sted gik det.

Under flyveturen afslørede HEC så gode evner for flyvning, at Ingolf straks tilbød at lære ham at flyve. De to blev enige om vilkårene og prisen, skønt det ville koste hele HEC' s rørlige formue på 1.800 kr. I det følgende års tid fløj Ingolf med HEC.

Med Ingolf til Sønderborg

I mellemtiden indså Ingolf Nielsen, at aktiviteterne i Rødekro ikke længere kunne fortsætte. Han besluttede sammen med fabrikant Mads Clausen, tidligere bestyrelsesmedlem i SFS, at flytte det hele til Sønderborg, og her udviklede de to i mere eller mindre parløb det, der i dag kendes som Cimber Air.

HEC fulgte med Ingolf til Sønderborg, hvor han færdiggjorde sin pilotuddannelse. Nu var han pilot.

Han fik umiddelbart herefter chancen for at møde en personlighed, der fik ham til at svigte Ingolf, den mand og ven, som havde lært ham at flyve.

HEC forlod Sønderborg omkring 1952 og flyttede til Billund. Her var Godtfred Kirk Christiansen godt i gang med sine Legoklodser. Han stod ofte og manglede en pilot til at flyve de maskiner, virksomheden skulle bruge for at bevare kontakten med udenlandske firmaer.

Fra Vandel til Billund

Flyvningerne udgik fra flyvepladsen i Vandel, men pladsen kunne ikke anflyves i mørke og var desuden lukket i weekenden. Det var ikke godt nok.

HEC fik i stedet Kirk Christiansen til at købe en græsmark uden for Billund by. Her på dette ydmyge stykke sandjord begyndte det eventyr, som fra ca. 1961 og mere end 30 år frem udfoldede sig til en fuldt udbygget, international lufthavn. Gennem hele perioden stod HEC som lufthavnschef i spidsen for udviklingen.

Da Billund Lufthavn i 1997 skiftede navn til det mere internationalt klingende Billund Airport, trak HEC sig tilbage for at overlade sit livsværk i andres hænder.

SAS, Air France, Lufthansa og mange andre nationale og internationale selskaber beflyver dagligt Billund Airport – men i mange år havde Cimber Air ikke ærinder her. Ingolf Nielsen, Cimber Air, døde 70 år gammel i 1995.

En morsom tanke

Hvad gik der galt for den engagerede og visionære flok mænd i SFS, der troede, at de kunne skabe et indbringende

flyforetagende på en græsmark vest for Rødekro?

Måske var det økonomiske grundlag for tyndt. Måske var de ikke tilstrækkeligt forberedte på den økonomiske virkelighed efter fem års krigsøkonomi. Man kan pege på mange grunde – forhold, som ville have fået flyselskabets skæbne til falde anderledes ud.

Det er ikke desto mindre morsomt at tænke på, at mændene bag Cimber Airs flyveeventyr og Billund Airports internationale succes har tilbragt vigtige år af deres liv på Rødekro Flyveplads.

Hvis Åbenrå Byråd dengang i begyndelsen af 50'erne havde haft større visioner og overblik og ladet den asfaltbane anlægge, havde Rødekro Flyveplads måske være base for Cimber Air i dag. Det er da en morsom tanke.

Kommunen sidder med Sorteper, eller..?

Efter denne lidt sporadiske omtale af to flyvegale mænd og deres imponerende livsværk, søger vi tilbage til hovedsporet: Rødekro Flyveplads.

Efter sammenbruddet af SFS har der op gennem 1950'erne ikke været meget aktivitet på Rødekro Flyveplads. Dr. Abild fløj fra pladsen frem til 1959. Han døde året efter 78 år gammel.

Hvad skulle Åbenrå Kommune nu stille op med arealet i nabokommunen? Fru Kjær på Mjølsgård ville ikke købe jordstykket tilbage, så det kunne tilsyneladende se ud som om, »Sorteper« blev hængende hos byrådet i Åbenrå. Men det var slet ikke tilfældet.

Flyvepladsen bliver en grusgrav

Trafikministeriets puslen med planer om en jysk motorvej må have åbnet for interessante perspektiver, og Åbenrå Kommune var da heller ikke længe om at vågne op.

Til et sådant omfangsrigt projekt skal der bruges sand og grus – rigtig meget sand og grus, og fra gammel tid vidste man, at der fandtes sand og grus vest for Rødekro by ud mod Hellevad; og vest for Rødekro ejede Åbenrå Kommune jo en gammel flyveplads, hvor-

under der måtte ligge en masse grus og sand.

I 1960 gik man i gang med gravemaskiner og tipvogne. Stort set hele den nuværende flyveplads blev gravet op ned til en dybde af 8-10 m. Der blev indvundet tusindvis af m³ sand og grus. De skrænter, vi kender for enden af bane 08 og bane 33, er opstået i forbindelse med reetablering af området.

Losseplads

De af os, der kan huske gamle grusgrave fra vor barndomstid, ved, at man brugte dem som lossepladser for alskens affald inkl. olierester, madrasser, maling, bildæk og meget andet.

På vor flyveplads kan vi med mellemrum stadig mærke, der sker forandringer i undergrunden, når affaldet nedbrydes og gør banerne ujævne.

En troværdig kilde kan berette, at den nordligste del af udvindingsområdet, dvs. nord for banekrydset og for enden af bane 33, har været anvendt som losseplads for dagrenovationen i Rise Sognekommune.

Reetableret og med et pænt muldlag udlagt afleverede entreprenøren området til Åbenrå Kommune i 1968. Man må formode, at kommunens investering i Rødekro Flyveplads dengang i 1949 ikke har været så ringe endda.

»Sorteper« var på ingen måde havnet hos kommunen.

Videresalg og tilkøb

Efter de mange års grusgravning lå pladsen nu hen og var for så vidt ikke interessant mere.

Rise Sognekommune rettede henvendelse til Åbenrå Kommune, og i maj 1969 købte Rise det værdiløse areal for en billig penge.

Hvad den nye ejer imidlertid ikke vidste, var, at en hjemløs svæveflyveklub fortvivlet søgte efter en passende flyveplads, hvorfra de kunne dyrke deres sport.

Rise Sognekommune og svæveflyverne, som kaldte sig for Sønderjysk Flyveklub (SFK), fandt sammen i en aftale, som skulle strække sig over en længere årrække. I slutningen af 1969 tog svæ-

veflyverne pladsen i besiddelse, idet de begyndte med at opføre en hangar næsten på samme sted, hvor dr. Abilds gamle træhangar havde ligget.

Ved kommunalreformen i 1970 blev Rise Sognekommune lagt ind under Rødekro Storkommune, men aftalerne med SFK stod ved magt.

I april 1970 tilkøbte Rødekro Storkommune af Mjølsgård et 3,9 ha. stort areal umiddelbart vest for pladsen således, at bane 26 kunne forlænges med vigtige 300 m.

Geotekniske undersøgelser i 1977, betalt af Rødekro Kommune, viser, at man i hvert fald en overgang har haft planer om at få flyvepladsen godkendt som offentlig flyveplads. Undersøgelserne skulle afdække omkostningerne i forbindelse med nivellering og anlæg af start- og landingsbaner.

Planerne blev imidlertid skrinlagte igen, men investeringen i de 3,9 ha. er ikke spildt; alle ved, at der ligger masser af sand og grus nedenunder.

Ved den seneste kommunalreform pr. 1. januar 2007 vendte Rødekro Flyveplads tilbage til Åbenrå Kommune og en cirkel er sluttet.

SFK og Rødekro Flyveplads

Efter svæveflyveklubbens indflytning på pladsen kom der igen gang i flyveaktiviteterne. Der var ikke mangel på optimisme og engagement. Medlemmerne opførte selv hangar og klubhus og senere yderligere et værksted, der »skulle være så stort og fornuftigt indrettet, at vi kan holde fest der«, som klubbens daværende formand, Torben G. Jensen, udtrykte det til Vestkysten i 1972 – og mange fester er det også blevet til.

Som tiden er gået, er området blevet beplantet, der er opført weekend-hytter, og man kan efter behag overnatte i enten telt eller campingvogn; sådanne faciliteter har klubbens medlemmer aldrig haft før.

Grus og atter grus

Gravemaskinerne æder sig langsom og ubønhørligt tættere og tættere på vor flyveplads.



Hangaren er færdig. Klubhuset bygges 1970.

Om føje tid vil volde og grusbunker komme så tæt på, at udsigten vil forsvinde, og anflyvning af nogle af banerne vil blive endog meget vanskelig. Til gengæld vil vi få hyppige besøg af ænder, vildgæs og svaner, der lægger an til landing på de søer, som bliver tilbage, når gravemaskinerne finder andre grusmarker at smække kæberne i.



FLYV

FLYV - langt bedre

DET SKER I 2008

MARTS

- 5-6/3 Avionics 2008, Amsterdam, Holland(www.avionics-event.com)
21-23/3 Warbirds over Wanaka, Queenstown, New Zealand(www.warbirdsoverwanaka.co.nz)

APRIL

- 1-3/4 Aircraft Interior Expo, Hamburg, Tyskland(www.aircraftinteriorexpo.com)
8-13/4 Sun'n Fun, Lakeland, Florida(www.sun-n-fun.org)
18-19/4 IMAS Gebrauchtflugzeuge, Friedrichshafen(www.imas-friedrichshafen.de)
25-27/4 Aero Expo Prag, Pribram Airfield, Tjekkiet(www.expo.aero)

MAJ

- 20.-22. EBACE, Geneve, Schweiz(www.ebace.aero)
24. 4. Texel Oldtimer Fly-in, Texel, Holland(www.texelairport.nl)

JUNI

- 27.5-1.6 ILA Berlin, Tyskland(www.ila-berlin.de)
7.-8. Biggin Hill Air Fair, Biggin Hill, England(www.bigginhillairfair.co.uk)
8. Flyvevåbnet Åbent Hus, FSN Karup
12.-15. 41. KZ Rally, Stauning(www.kzclub.dk)
13.-15. Aero Expo London, Wycombe Air Park, England(www.expo.aero)
14. Swedish Ultraflyers Fly-in, Frölunda (ESVF), Sverige(www.swedishultraflyers.se)
28.-29. Luxembourg Air Show, Bitburg Airport(www.airshow.lu)

JULI

- 12.-13. Flying Legends Air Show, Duxford, England(www.iwm.org.uk)
12.-13. Royal Int'l Air Tattoo, Fairford, England(www.rafcte.com)
18.-19. Wheels and Wings, Varberg, Sverige(www.wheelswings.se)
18.-20. Tannkosh 2008, Tannheim, Tyskland(www.tannkosh.de)
14.-20. Farnborough Int'l Air Show, Farnborough, England(www.farnborough.com)

AUGUST

- 28.7-3.8 EAA Air Venture, Oshkosh, USA(www.airventure.org)
2.-3. Fly-in, Visingsø, Sverige(via www.jfk.nu)
8.-10. Fly-in, Siljansnäs, Sverige(www.siljansnasfk.com)
15.-18. Fly-in, Schaffen Diest, Belgien
22.-24. Internationale Bodensee Airshow, St. Gallen-Altenrhein, Schweiz(www.ibas08.ch)
23.-24. Airport Action Days, Odense Lufthavn
30.-31. Flugplatzfest, Flugplatz Bielefeld, Tyskland(www.flugplatz-bielefeld.de)

SEPTEMBER

- 4.-6. Oldtimer-Fliegertreffen Hahnweide, Tyskland(www.oldtimer-hahnweide.de)
5.-7. Air Magdeburg, Magdeburg, Tyskland(www.air-magdeburg.de)
10.-14. 45. Reno Air Races, Reno Stead Airport, Nevada(www.airrace.org)

OKTOBER

- 6.-8. NBAA, Orlando, Florida(www.nbaa.org)

2009

- 2.-5.4 AERO Friedrichshafen, Tyskland(www.aero-friedrichshafen.com)
15.-21.6 Paris Air Show, Le Bourget (Paris), Frankrig(www.paris-air-show.com)
23.-23.8 3. International Bücker Fly-In, Kestenholz, Schweiz

Se også www.airshowbuzz.com, 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. The Red Bull Air Race besøger også i 2008 en række lande og byer verden over. De nærmeste i forhold til Danmark er Stockholm (5-6. juli), Rotterdam (19-20. juli) og London (2-3. august). Se mere på www.redbullairrace.com.

Oversigten bringes uden ansvar for ændringer, aflysninger etc.

Oscar Yankee

Tilgang

OY-	Type	Byggeår	Fabr. nr.	Reg. dato	Ejer/bruger	Ex
OY-CKK(2)	Cessna 560XL Citation XLS	2008	560-5757	25.1.2008	Lego Holding A/S, Billund	
OY-HKC	Sikorsky S-92A	2007	920060	16.1.2008	CHC Denmark ApS, Esbjerg	N4503U
OY-LKS	Cessna 750 Citation X	2003	750-0212	28.1.2008	GE Capital Solutions, filial af GE Capital Solutions AB, Brøndby	N69SB
OY-MID	Pilatus PC-12/45	2005	659	10.1.2008	Midtair I/S, Herning	C-GPDJ
OY-NDP	Cessna 525A Citationjet CJ2	2007	525A-0372	21.1.2008	Damson A/S, Svendborg	
OY-SGX	Diamond HK 36TTC Super Dimona	1999	36607	16.1.2008	Sønderjysk Svæveflyveklub, Aabenraa	F-CHQC
OY-TWO	Pilatus PC-12/47	2007	863	10.1.2008	Anpartsselskabet af 19/9-2006, Viby J	HB-FSV

Slettet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-API	Boeing 737-5L9	18.1.2008	Sterling Airlines A/S, Dragør	Solgt som UR- (Ukraine)
OY-BFW	Cessna F.172M	10.1.2008	Skyfly ApS, Vojens	Hav. 9.4.2007 ved Horsens
OY-CLA	Cessna 172N	17.1.2008	Aerocenter ApS, Esbjerg	Solgt som SP- (Polen)
OY-KKG	Boeing 737-683	29.1.2008	SAS	Omreg. LN-RRC
OY-KKH	Boeing 737-683	18.1.2008	SAS	Omreg. LN-RRD
OY-PHH	Piper PA-28-181	11.1.2008	Marinus Smits, Støvring	Solgt som G-JONM
OY-SBX	Let L-23 Super Blanik	10.1.2008	Nordjysk Svæveflyveklub, Hjørring	Solgt som N (USA)
OY-VXJ	Scheibe Bergfalke II	15.1.2008	Lindtorp Svæveflyveklub, Holstebro	Havareret
OY-XIN	Schleicher ASK-13	17.1.2008	Sønderjysk Svæveflyveklub, Aabenraa	Solgt som PH- (Holland)

Ejerskifte

OY-	Type	Reg. dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-AIK	Piper PA-23-160F Apache	31.1.2008	De Aves ApS, Horsens	Claus Olaf Nielsen (+), Horsens
OY-ASJ	Beech D95A Travel Air	6.2.2008	Scandinavian Business Flight A/S, Hørsholm	Peter Bybjerg Pedersen, Holbæk
OY-BMI	Druine D.31 Turbulent	31.1.2008	Climb ApS, Vojens	Hans R. Nørgaard, Vojens
OY-BTE	Piper PA-28-161 Cherokee Warrior II	18.1.2008	Anders Jesper Hansen, Lundby	Jan Udbye Pock-Steen (+), København
OY-CVB	Beech Super King Air 300	23.1.2008	Witt Hvidevarer (+), Herning	Gråkjær A/S (+), Holstebro
OY-EAI	Cessna 150C	31.1.2008	Søren Fønskov Olsen, Nykøbing F.	Erik Hacke, Nysted
OY-ECT	Piper J3C-65 Cub	2.6.2008	Anker Lauridsen (+), Hellerup	Peder Bundgaard (+), Ry
OY-GCF	Cessna 340A	18.1.2008	Nordisk Flyhandel ApS, Ålbæk	Vendsyssel Data A/S, Ålbæk
OY-HHB	Schweizer 300C	8.2.2008	Bel Air Aviation Invest A/S, Holsted	Bel Air by Lastein ApS, Holsted
OY-HHS	Eurocopter EC 120B Colibri	8.2.2008	Bel Air Aviation Invest A/S, Holsted	Bel Air by Lastein ApS, Holsted
OY-JCF	Piper PA-34-220T Seneca V	18.1.2008	Nordisk Flyhandel ApS, Ålbæk	Ascott Software A/S, Ålbæk
OY-LCF	Cessna F.150H	18.1.2008	Gerd Hartmann Christiansen, Hamburg	Company Flight K/S, Ålbæk
OY-YAC	Yak-52	31.1.2008	Benny Højland Jensen (+), Værløse	Kirsten Østergaard Rungholm, Vamdrup

Bemærkninger: OY-CKK er andet fly med denne registrering. Den første var Falcon 900B c/n. 110, som var registreret 25.6.1992 – 22.1.2004.

OY-LKS er den første Cessna Citation X på dansk register. Det er Cessnas største og hurtigste fly (max. hastighed M0.92). Foto: Knud Larsen.



**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

Kronhjortvej 4, 8270 Højbjerg

Telefon 8627 6663

Internet adr.: www.ballonunion.dk

E-mail: formand@ballonunion.dk

Dansk Hængglimd 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

Karsten Kongstad

Degnebakken 22, Vigersted

4100 Ringsted

Internet adr.: www.ffu.dk

E-mail: kk@ringsted.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

**World Air Games 2011
måske til Danmark**

Sport Event Fyn er fortsat interesseret i at få WAG til Danmark. På KDA's foranledning har der for nylig været afholdt møde i København mellem direktør Erik Mogensen, Sport Event Fyn, Aksel C. Nielsen og generalsekretær Anders Madsen samt Sport & eventdirector Jean-Marc Badan, FAI.

Formålet med mødet var at tilvejebringe det bedst mulige beslutningsgrundlag for at kunne afgive et nyt tilbud som arrangør.

KDA's bestyrelse vil snarest tage stilling til, om KDA fortsat er interesseret i at indgå i et samarbejde. En beslutning der vil blive taget i samråd med unionerne.

**KDA Repræsentantskabsmøde
2008**

Kongelig Dansk Aeroklub afholder det ordinære repræsentantskabsmøde lørdag den 12. april 2008 i KDA-huset i Roskilde Lufthavn.

Årsberetningen vil blive fremsendt til

unionerne og til de direkte medlemmer, der ønsker det.

Der afholdes formøde for de direkte medlemmer kl. 1000.

SAS Pokalen for Klubledere

På KDA's repræsentantskabsmøde uddeles SAS Pokalen for Klubledere til en person, der gennem sit virke har ydet en betydelig indsats for klubben og for flyvningen.

Motiverede skriftlige forslag skal være KDA-huset i hænde senest den 3. marts 2008.

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 2007 eller gennem en periode har opnået gode resultater.

Motiverede skriftlige forslag skal være KDA-huset i hænde senest den 3. marts 2008.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til generalsekretær Anders Madsen eller KDA's formand Aksel C. Nielsen. Se også www.kda.dk.



**Tilmeld dig
KDA's Nyhedsbrev på**

www.kda.dk

KALENDER

KDA

- 12/4 KDA Repræsentantskabsmøde
18/10 Formandsmøde

Svæveflyvning (www.dsvu.dk)

- 2/3 Generalforsamling DaSK, Arnborg
8/3 DSvU Repræsentantskabsmøde, Hotel Scandic, Roskilde
20-28/3 Bølgelejr i Vågå, Norge (www.wavecamp.no)
1-11/5 DM Standard, DM 15 m, DM 2-sædet og Grand Prix i 18 m fly
14-24/7 DM Junior, DM Klub og DM 18 m
2-16/8 30th FAI World Gliding Championships, Lüsse, Tyskland

Ballon (www.ballonunion.dk)

- 9/3 Ordinær generalforsamling, Svenstrupgaard, Korsør

DMU (www.flyvdmu.dk)

- 26/4 DMU Repræsentantskabsmøde, Odense Lufthavn
1-4/5 DMU tur 2008 til Lydd Airport og omegn (www.flyvdmu.dk)

DMU Sport (www.dmu-sport.dk)

- 26/4 DMU Sport repr. møde, Odense Lufthavn, (før DMU repr.møde)
24-25/5 DM, Skive Flyveplads
27-20/6 NM, Finland
13-26/7 VM i Rally- og Præcisionflyvning, Ried Kirchheim, Østrig

DULFU (www.dulfu.dk)

- 30/3 Repræsentantskabsmøde, Beldringe

Kunstflyvning (www.kunstflyvning.com)

- 5-13/7 16th FAI EM aerobic championship, Hradec Králové, Tjekkiet

Fritflyvning (www.ffu.dk)

- 31/8-6/9 EM, Pazardzhik, Bulgarien
16/11 Landsmøde, Ringsted

Hangliding og Paragliding (www.dhpu.dk)

- 1/3 Repræsentantskabsmøde, FASTERHOLT



Møder i KDA

19. december

Møde med Sport Event Fyn ang. WAG 2011. Det overvejes at byde på WAG 2011, men det er usikkert om Danmark har en reel chance. Det forsøges at afklare dette med et evt. møde med Jean-Marc Badan i København. Deltagelse af Formanden og generalsekretær.

3. januar

Møde med KDA's revisor.

7. januar

Møde i Rulemaking-gruppen hos Jørn Vinther. Der arbejdes på at få mere struktur på arbejdet, ligesom en oversigt over dokumenter og personer, som har kendskab til indhold og vigtighed udarbejdes. Deltagelse af generalsekretær.

12. januar

Møde i KDA Jubilæumsgruppe. Separat mødereferat er udsendt.

Deltagelse af Formanden, Vagn Jensen, generalsekretær samt repræsentanter for unionerne.

13. januar

Møde med DHPU's bestyrelse ang. samarbejde med DHPU. Deltagelse af Birgit Eldov og generalsekretæren.

14. januar

Møde i Rådet for Større Flyvesikkerhed i Helsingør, Flymuseet. Deltagelse af generalsekretæren.

24. januar

Møde ang. planlægning af møder i forbindelse med etablering af Miljøudvalg. Deltagelse af Søren Pedersen og generalsekretæren.

30. januar

Bestyrelsesmøde i KDA og KDA Service ApS.



Flyvechef Bruno V. Sørensen underholder gæsterne. Foto: Poul Erik Faueryby

Vendelboerne mødtes hos North Flying A/S

Af L. Røvs Hansen og Merete Strandberg

Lørdag den 2. februar var Sindal Flyveklub, Sæby Flyveklub og Nordjyllands UL-Flyveklub samlet til et besøg hos North Flying A/S på Aalborg Lufthavn.

Lørdag var valgt, da der erfaringsmæssigt er flest fly hjemme. Vejret var køligt og blæsende, så det var dejligt at størstedelen af flyene var i hangaren, hvor der var fri adgang til at stige om bord i de særdeles vedligeholdte fly.

Over 30 klubmedlemmer fra de tre inviterede klubber var mødt op. Motorflypiloter og ultraletpiloter udvekslede flittigt flyveerfaringer. Ultraletpiloterne kan i de nyeste flytyper opnå flyvetilfredsstillelse til noget lavere priser end motorflypiloter og samtidig ved flyvehastigheder, der kan sammenlignes med motorfly.

Arrangementet kom i stand ved en kontakt til produktionsleder Lars Severinsen. I dagens anledning var flyvechef Bruno V. Sørensen, økonomidirektør Per Wistisen samt Claus Arvin fra Salgs- og Operationsafdelingen tilstede. I kaffepausen gav Claus Arvin en interessant

og veloplagt præsentation af North Flying, som i dag er blandt et af Europas største taxafly selskaber med en omsætning på over 100 millioner kroner i seneste regnskabsår. Der flyves world wide, primært taxa-, ambulance- og fragtflyvning, hvoraf ca. 70 % af flyvningerne er non-scheduled flyvninger. Selskabet kan kontaktes 24 timer i døgnet og råder over 12 fly, her i blandt Citation, Learjet og Fairchild Metro. Der er ca. 60 ansatte, heraf ca. 35 fastansatte piloter.

Interessen blandt deltagerne var stor, og der blev efterfølgende stillet mange spørgsmål.

Det var en interessant og hyggelig eftermiddag, der med tydelighed viste, at det er godt at samle flere flyveklubber til et fælles arrangement, som giver anledning til, på uformel vis, at mødes og udveksle flyveoplevelser, erfaringer m.m.



Nogle af North Flying's fly og hangar. Foto: North Flying.

Navne



Dødsfald

Major Sven Bengt Helldén

Helldén døde i Viborg den 21. januar 82 år gammel. Personen, der mere end nogen anden har hjulpet med at bevare flyvevåbnets historie er selv gået over i historien.

Efter skoletiden i Vejle blev Helldén redder ved Zonerednings-korpset 1944-46 og vpl. ved Hærens Flyvertropper, Værløse 1946. Efter Kornetskolens og udnævnelsen til Sekondløjtnant 1948 fulgte en tid ved Flyveskolen før uddannelsen i flyvekontrol og flyveledelse og tjenesten som stabsofficer ved Flyvekommandoen (FLK).

Efter uddannelse i militær flyvekontrolltjeneste i Texas, USA 1952-53, blev Helldén den første leder af flyvekontrolcenteret (MIL/ATCC) i Karup og efterfølgende stabsofficer ved FLK 1955-62. Ved FLK forestod Helldén grundlæggende planlægning af flyvekontrolltjenesten, herunder placering samt efterfølgende etablering af luftveje, radiofy, VOR og TACAN anlæg. Fra 1962 blev Helldén stabsofficer ved Flyvertaktisk Kommando (FTK), Karup med planlægningsarbejde om beredskabet, forstærkningsplaner og internationale inspektioner.

Han blev i 1975 chef for planlægningssektionen og modtog flere skriftlige påskønnelser fra internationale stabe i NATO for sit altid velgennemførte arbejde. Helldén var ligeledes presseofficer ved FTK til pensioneringen 31. marts 1986.

Han indgik herefter i en broders virksomhed og afsluttede sin HD uddannelse. I 1990 blev han igen ansat ved FTK som leder af Flyvevåbnets Historiske Samling (FHS). I flere trin fik han på fortrinlig vis etableret denne. Helldén var medforfatter til mange skrifter og flere bøger om Flyvevåbnet. Efter afgangens i 1996 fortsatte han til sin død med sin aldrig svigtende, omfattende støtte ved samlingen. Han var personen, der kendte alt om Flyvevåbnets historie.

Han var i en periode medlem af kommunalbestyrelsen i Kølvrå. Major Helldén blev tildelt Ridderkorset og Flyvevåbnets Hæderstegn. Han var ved sin død hædersmedlem i »Foreningen Danske Flyvere«.

Hans viden og herlige humor vil blive savnet.

ERI

Paul McCready

Den amerikanske opfinder Paul McCready, der døde den 28. august 2007, 81 år gammel, er nok bedst kendt for sine fly med menneskelig drivkraft.

Gossamer Condor var det første virkelig vellykkede menneskedrevne fly (1977) og Gossamer Albatros var det første fly, der fløj over den engelske kanal (1979).

Solar Challenger var det første fly, der helt var drevet af solvarme (1981). Han konstruerede også en soldreven bil, der vandt et 3000 km væddeløb tværs over Australien.

Han blev verdensmester i svæveflyvning i 1956 og holdt derefter stort set op med at svæveflyve. I svæveflyver kredse, fortæller Helge Hald fra Arnborg, er han nok mest kendt for sine teorier om optimal udnyttelse af opvinde og flyvehastigheder mellem termikbøbler, baseret på det forventede stig i den næste boble. Til det brug udviklede han den velkendte McCready-ring, der består af en ring forsynet med en række hastighedsangivelser, som anbringes udenom det traditionelle variometer. Når instrumentet er indstillet på det forventede stig i den næste termikboble, kan piloten aflæse den optimale flyvehastighed på McCready-ringen. Det samme princip er indbygget i de moderne elektroniske variometre, hvor indikationen af den optimale flyvehastighed blot vises på instrumentet og/eller udsendes som lyd, så piloten kan holde sin opmærksomhed rettet mod at holde udkig efter anden trafik.

Læge Magnus Pedersen

Medstifter af og mangeårig formand for KZ og Veteranflyklubben læge Magnus Pedersen døde fredag den 8. februar i hjemmet i Spjald efter en måneds sygeleje. Han fik efter jul konstateret en ondartet kræft i lunger og lever.

Magnus Pedersen var den første og mangeårig formand for KZ og Veteranklubben, der blev stiftet den 31. maj 1969 ved den 2. KZ Rally i Spjald.

Begravelsen fandt sted i Brejning kirke ved Spjald.

Udnævnelse

Oberst Lone Træholt

Den 31. januar blev Lone Træholt udnævnt til oberst i Flyvevåbnet. Samme dag tiltrådte hun stillingen som chef for Air Control Wing på Flyvestation Karup. Hun får ansvaret for afviklingen af den militære lufttrafik i dansk luftrum og for håndhævelsen af dansk suverænitæt.

Oberst Træholt begyndte i Flyvevåbnet i 1978 og er netop vendt hjem efter et halvt år i FN missionen i Den Demokratiske Republik Congo.

Hun har tidligere gjort tjeneste i Flyvertaktisk Kommando og ved Air Transport Wing Aalborg.



Navne



Pensionering – og nyt job Oberst Michael Fleischer

Oberst Fleischer med pilotnavn FLE fyldte den 22. februar 60 år og gik dermed på pension fra Flyvevåbnet ved månedens udgang.

Han blev flyveelev på FSN Avnø i 1969 og fløj efter uddannelsen i USA North American F-100 og senere Lockheed F-16. I perioden 1986-1989 var han i civil, hvor han fløj for Maersk Air/Star Air. I 1990 kom han tilbage til Flyvevåbnet som chef for Eskadrille 730 i Skrydstrup. Efter en periode med stabstjeneste var han i årene 2001-2004 chef for FSN Skrydstrup. Siden 2004 har FLE gjort tjeneste ved Air Support i Ramstein i Tyskland.

Den 1. marts tiltræder han jobbet som program manager hos luftfartsselskabet Cimber Air A/S i Sønderborg.

Ansættelse Kent Hansen

Kent Hansen er pr 1. december ansat som chef for kontoret for Flyveoperationer i Statens Luftfarsvæsen (SLV) og kommer fra en stilling som Managing Director, AOC-Consult.

Kent Hansen er 43 år og har bl.a. fløjet som luftkaptajn i SAS Commuter, hvor han også var flyvechef og Vice President Operations.

Han har desuden arbejdet med udvikling og implementering af forretningsplaner og strategier i forbindelse med SAS' »Turn-around« program samt nedlukning af SAS Commuter.



Lidt utraditionelle varer

Det er lykkedes KDA PilotShop at komme i besiddelse af et antal sjæle effekter med motiver fra Det Danske Flyvevåben.

Pennebakker (askebæger) i porcelæn fra Bing & Grøndahl med 3 forskellige motiver af henholdsvis: C-47 K-685 og OY-DDA som Danish Air Lines eller Scandinavian Airline System. **Pris incl moms kr. 185,00 plus evt. forsendelse.**



Førstedagskuverter med grønlandske frimærker med Catalina /80 øre som motiv, henholdsvis med 1 mærke eller 4-blok.

Motiverne er: Wright Brothers' 75 års jubilæum (museumsbillede), stemplet Sdr. Strømfjord 17/12-1978. **Pris 1 mærke kr. 40,- // 4-blok kr. 80,-**

Last day of Service for C54 / Skymaster (DC-4), stemplet Mesters Vig 31/12-1976. Findes også med et grønlandsk julemærke på. **Pris: 1 mærke kr. 40,- // 4-blok kr. 80 m. 1 mærke og julemærke kr. 60**

Eskadrille 721's 50 års jubilæum med motiv af Catalina 853, stemplet Egedsminde 11/10-1976. **Pris: Findes kun med 1 mærke til kr. 40,-**

En lille bog: Engine Handling & Operating Notes for PB7 The Catalina Flying Boat. **Pris: kr. 60,-**



Telefon 4614 1507 • Lufthavnsvej 28 • 4000 Roskilde • www.kda.dk

KDA PilotShop



ANNONCERING I FLYV

Ring til
Allan Christensen
Tlf. 2172 5939

REDNINGSFALDSKÆRME
OMPÅKNING · SALG & REPARATION



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

Smaragd - luftens juvel



Smaragd er et elegant lavvinget UL fly bygget i en GFR/Carbon sandwich konstruktion, der byder på masser af plads i cockpittet

Kik ind på www.hobby-centret.dk og se meget mere om dit nye fly



hobby-centret

- alt til mindste detalje

Telefon 57 67 30 92 · www.hobby-centret.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

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

benair

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

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 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

Professionel pilotuddannelse

 DAC
Lufthavnsvej 60
4000 Roskilde

- ATP (A) Integreret Trafikflyver
- FI (A) Flyveinstruktør
- FNPT II DA42 med Garmin 1000
- ATPL (A) Teori - Distance Learning
- PPL (A) Privatflyvercertifikat

Flyvevåbnets
Bibliotek



392000287437

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.

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), CRI(A)SPA
- ATPL(A) integreret, IRI(A) samt PPL(A) teor 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

 **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

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.

DE ANVENDTE BOGSTAVER BETYDER UDDANNELSE TIL:

A=Privatflyver-certifikat, B=Trækflyvercertifikat af 11 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=Fly
veinstruktøruddannelse, 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.

**H
M
K**  **HERNING
MOTORFLYVEKLUB**

PPL(H) og PPL (A) 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

Skive Lufthavn
Lufthavnsvej 1
DK-7840 Højslev
Tlf. +45 97524037

FLY

April 2008 4



Er dine
forsikringer
i orden?

Få svar
på tlf. 70201927

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:

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



Cessna Dealer Danmark



Flyteknisk Notodden AS



Flyteknisk Notodden AS
Tlf: +47 907 84 478
E-mail: runar@flyteknisk.no



Lederskab forpligter

At forsikre sig er en tillidssag. 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

31. årgang nr. 4 · april 2008

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)

I 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

EMK

Distribueret oplag ifølge Fagpressens Medie Kontrol i perioden 1.7.05 til 30.6.06: 3.912 eksp.

Forsiden:

En herlig Yak-52 i fuld russisk bemaling. Da de ofte dropper ZK i New Zealand (også på radioen), kan man lave den helt perfekte bemaling. Da forfatteren til denne artikel selv har KGB som flyvernavn, var jeg vild med dette fly. Foto: Kurt Bager

Artikler:

- 7 Havarier
- 8 Mit første år som paraglider
- 12 Flyvning i NZ
- 18 Synspunkt: Pilotuddannelsen – den usynlige uddannelse
- 21 Projekt »Humlebieerne«
- 25 Spelterini og Danmark
- 26 Cirrus Design SR22 GTS
- 29 Bevar Tempelhof
- 30 Kom i mesterlære som pilot
- 33 PBY Catalina

Rubrikker:

- 4 Leder
- 5 Kort Sagt
- 34 Det sker i 2008
- 35 Oscar Yankee
- 36 Historiske vingesus
- 39 For 70 års siden
- 40 Organisationsnyt
- 42 Flymarkedet



FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK



Vinteren eller det tidlige forår er traditionelt perioden, hvor der tages stilling til om der er skiftedag for nogle bestyrelsesmedlemmers vedkommende. Dette gælder også i unionernes og KDAs regi. Generelt sker der en udratet og naturlig udskiftning af veltjente bestyrelses- og udvalgsmedlemmer. Sammenlignes vi med andre organisationer er vi vel ikke så forskellige på dette punkt.

På et væsentligt punkt afviger vi imidlertid fra adskillige andre organisationer med hensyn til, hvilke vilkår der gælder for udøvelsen af vore aktiviteter. Danske luftrumsbrugeres aktiviteter er undergivet en lang række nationale og internationale lovgivninger, hvilket adskiller os væsentligt fra de organisationer, der altoverskyende fastlægger vilkårene for deres aktiviteter, både nationalt og internationalt, ud fra egne præmisser. Til ugunst for luftrumsbrugere er det et forhold, der ikke synes meget overfor det politiske miljø, sammenholdt med det samlede frivillige danske organisationsmiljø.

Netop dette forhold kan have en demotiverende effekt på det frivillige engagement, idet vore interesser ikke måles med den samme målestok, der

gælder for de fritidsorganisationer, der dels har den traditionelle politiske bevågenhed og dels har den medlemsmæssige interesse.

I dette univers hvor uforholdsmæssige store ressourcer anvendes for at overleve som fritidsaktivitet og hvor den økonomiske faktor alt for ofte har den afgørende indflydelse, skal der så hvert år rekrutteres personer, der på frivillig basis påtager sig dels et stort ansvar for materiel og personale, og dels skal foretage en besværlig prioritering i forhold til familie og egne interesser.

Den offentlige debat fokuserer ofte på den vanskelige situation mange organisationer befinder sig i med hensyn til at rekruttere nye frivillige ledere. Måske adskiller vi os også en smule fra enkelte andre organisationer i denne sammenhæng til gunst for luftrumsbrugere. Dette kan måske skyldes, at det, til trods for de mange besværligheder, kan tillægges en værdi, at der i høj grad er tillagt personligt ansvar for de funktioner, der er fundamentalt afgørende for, at vi kan dyrke vore interesser som privatpiloter og luftsportsudøvere.

Luftrumsbrugernes situation kan naturligvis ikke være upåvirket af stemningen og holdningen i samfundet. Med baggrund i samarbejdet med og kontakten til både ledere og enkeltmedlemmer af unionerne, er jeg ikke i tvivl om, at det også i fremtiden vil lykkes at rekruttere personer, der vil påtage sig ansvaret for, at vi kan dyrke vores fælles interesse.

Min optimisme bygger jeg på det privilegium jeg har haft som formand for Kongelig Dansk Aeroklub. Jeg ønsker alle held og lykke i arbejdet med de fremtidige udfordringer.

Aksel C. Nielsen
Formand KDA
Vicepresident FAI



NOTAM

Det er muligt at **forsikre** pilotens uddannelsesomkostninger og erhvervsevne

Ring på tlf. 70201927 for nærmere detaljer.

Flyforsikring
Pilotforsikring
Loss of license
Hospitalforsikring
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

KORT SAGT



Boeing 777 nr. 700 leveres til Cathay Pacific.

Norske AFIS-tårnoperatører uddannes i Sønderborg

Sønderborg Aviation Center har netop indgået en aftale med norske Avinor om uddannelse af 12 tårnoperatører.

Avinor er ejet af den norske stat og har det overordnede ansvar for landets lufthavns- og flysikkerhed. Avinor står for driften af 46 større og mindre lufthavne.

Aftalen kommer på et tidspunkt, hvor Sønderborg Aviationcenter har indledt et samarbejde med Maersk Olie & Gas omkring uddannelse af tårnoperatører til brug for håndteringen af helikoptertrafikken til og fra platformene i Nordsøen.

–Aftalen med nordmændene er en klar indikation af, at den uddannelse vi tilbyder i Sønderborg har den helt rigtige kvalitet. Vi er stolte over at blive valgt som uddannelsessted, når vi ved, at Avinor er medejer af en skole i Malmø, siger lufthavnschef Anders Sørensen.

Lufthavnen i Sønderborg har netop gennemført et AFIS-kursusforløb og uddannelsen af nordmændene indledes i slutningen af april. I løbet af året er Sønderborg Aviation Center klar med en række nye uddannelses- og efteruddannelsesstillbud rettet mod luftfarten i bred forstand.

Boeing 777 nr. 700

Boeing fabrikken i Everett, Washington leverede den 3. marts Boeing 777 nr. 700. Flyet, der er af typen Boeing 777-300ER, blev leveret til Cathay Pacific Airways, der nu opererer 24 B777 og har 23 yderligere i ordre. Fabrikken har leveret de 700 fly på kun 12 år.

Danish Airshow 2008

Søndag den 8. juni 2008 slår Flyvevåbnet dørene op til Flyvestation Karup til det traditionelle Åben Hus.

Danish Airshow 2008 byder på udstillinger af både danske og udenlandske fly, ligesom både danske og udenland-

ske besætninger vil vise hvad netop deres fly kan præstere i luften. Danish Airshow 2008 byder også på aktiviteter både for børn og barnlige sjæle. Se mere på hjemmesiden www.forsvaret.dk

RAF 90 år

Den 29. november 1917 (under 1. Verdenskrig) besluttede det engelske Parlament at stifte et flyvevåben. Royal Air Force begyndte sit liv den 1. april 1918. RAF er resultatet af en sammenslutning af Royal Flying Corps og Royal Naval Air Service. Ved samme lejlighed blev Women's Royal Air Force (WRAF) stiftet. Royal Air Force er verdens ældste og første flyvevåben uafhængigt af hær og søværn. Øverste chef (Chief of the Air Staff) er Air Chief Marshal Sir Glenn Torpy.

Cirrus SRS

Hvad gør en amerikansk flyfabrik, der gerne vil have et LSA fly at sælge? Man rejser til Tyskland og besøger en tysk

flyfabrik, der har næsten det man gerne vil have. Så gjorde flyfabrikken Cirrus Design Corp. da de besøgte B&F GmbH FK-Lightplanes i Speyer. FK-Lightplanes producerer nemlig et UL-fly (tysk vægt 472,5 kg) som Cirrus synes de kunne bruge. Flyet hedder FK 14 – Polaris B2, lavvinget med Rotax motor og næsehjulsunderstel. I USA vil det få navnet Cirrus SR Sport.

Direktøren for Cirrus Alan Klapmeier præsenterede det ved AirVenture i Oshkosh i sommer med udsagnet om det næsten var klart, men blot skulle »cirrusiseres«. Dette gøres bl.a. ved at hæve vægten til 600 kg (max. grænsen for LSA-fly), håndbremsen på pinden skal flyttes til pedalerne osv.

Nu annoncerer Cirrus at de er klar

til at modtage ordrer, prisen er USD 120.000 med første levering i første halvdel af 2009.

Mere Cirrus

Amerikanske Federal Aviation Administration har udstedt et luftdygtighedsdirektiv (AD) gældende for ca. 2.400 Cirrus Design SR20 og SR22. Rorene, krægerorene og forbindelserne mellem rør og krængerør skal inspiceres for korrekt rigning efter et uheld med en SR20.

Airbus til U.S. Air Force

Northrop Grumman er blevet valgt til at levere næste generations tankfly til USAF. Det valgte fly får navnet KC-45A er baseret på Airbus A330, noget der

ikke ligefrem vakte jubel i visse amerikanske kredse.

Der skal bygges 179 nye KC-45A gennem de næste 10 år til en pris af 35 mia. USD.

Tankflyet skal samles i nye faciliteter i Mobile, Alabama og vil beskæftige 25.000 personer i 230 amerikanske virksomheder. USAF forventer at modtage de første fly i 2013.

Rettelse

Artiklen »Svæveflyvningens fremtid ... er nu i nr. 3/2008« er oversat af Gitte Kargaard Sørensen, der også har oversat de svæveflyveartikler vi har bragt i de senere numre.



Cirrus SR Sport.

FLYV

FLYV – langt bedre

HAVARIER

Ingen benzin

Den 14. oktober 2007 fløj en Rockwell Commander 112 VFR fra Innsbruck med destination Aarhus. Piloten konstaterede før start at brændstofbeholdningen var ca. 53 US gallons. Flyvetiden var beregnet til 4:30 med et forbrug på 9,7 US gallons i timen.

Da flyet var syd for Odense lufthavn var den højre tank tom, og den venstre var ca. ¼ til ½ fuld. Nord for Odense viste venstre måler næsten 0 (nul).

Piloten kontaktede Copenhagen Information og spurgte om EKOD var åben så han kunne tanke. Svaret var at EKOD var lukket. Piloten ændrede derefter destination til Billund og senere til Vamdrup, som var nærmere. Skrydstrup Approach radar dirigerede flyet imod Vamdrup. Ca. 7 nm før bane 19 stoppede motoren og piloten foretog en nødlanding på en mark.

Der opstod ingen skader på personer eller på flyet.

Havarikommissionen vurderer, at hænselsen var et resultat af fejlvurdering af brændstofmængden før start, samt en mindre god flyveplanlægning.

Det er ligeledes Havarikommissionens vurdering, at fartøjschefen burde have erklæret en nødsituation og derefter have landet på EKOD. (HCLJ510-000445).

Is

Et fransk UL-fly af typen Calamalo var i juli 2007 på vej fra Paris til Oshkosh i USA via Grønland.

Flyet er et enmotoret højvinget amfibiefly med skubbende propel og med plads til to personer.

Flyet startede fra Kulusuk (BGKK) på Grønlands østkyst kl. 1853 UTC med destination Kangerlussuaq (BGSF), steg til 11.400 fod og forventede rapportpunkt MASIK kl. 2020. Ca. 20 minutter efter dette punkt kom luftfartøjet ind i tåge og fik overisning af vinger og motor. Ved nedgang til 7.000 fod forsvandt noget af isen på motoren. Da flyet var vanskeligt at styre på grund af overisningen besluttede piloten at returnere til Kulusuk og afgav MAYDAY radioopkald. Under kursændringen ramte luftfartøjet indlandsisen, og nødsenderen (ELT) blev aktiveret.

COSPAS/SARSAT satellitterne opfan-

gede ELT signalet kl. 2202 og en eftersøgning blev igangsat.

På grund af lavt skydække kunne redningshelikopteren ikke lande ved havaristedet. Proviant og redningsudstyr (Artic Pack) blev nedkastet.

Flyets besætning havde medbragt nødudstyr bla. en gummiredningsbåd som de to benyttede som telt. Den kvindelige passager var uskadt, mens fartøjschefen havde pådraget sig mindre skader.

Danmarks Meteorologiske Institut (DMI) havde i vejrudsigten (SIGWX) forudset en risiko for overisning for det meste af den planlagte rute. En okklusion dækkede området over det sydlige Grønland. Fartøjschefen har undladt at fremsende den påkrævede rapport til Havarikommissionen.

Havarikommissionen vurderer at planlægningen af flyvningen var mangelfuld, idet vejrforholdene ikke var egnede til flyvning med luftfartøjer, der ikke var godkendt til flyvning under forhold, hvor overisning kunne forekomme. (HCLJ520-000024).



dulfu aftale

Dulfu og Sirius Aviation Insurance har indgået aftale om frivillig kollektiv ansvarsforsikring, som blandt andet indeholder bonus ved skadefri flyvning.

Du vil også opleve en seriøs skadebehandling, hvor Dulfu vil være taksatorer i de situationer, hvor det er nødvendigt.

Test også lige prisen på en kasko forsikring, uanset om du har en i dag eller ej. Kontakt os på 88 807 100.

Det er os som støtter flybranchen direkte!



SIRIUS
AVIATION INSURANCE

Sirius Aviation Insurance
Løngårdsvej 53, 2300 København S
Telefon: +45 88 807 100
e-mail: aviation@SiriusGroup.com
Web.: SiriusAviationInsurance.com

Filial af Sirius International Försäkringsaktiebolag (Publ), Sverige

Flyforsikring



SIRIUS
AVIATION INSURANCE

2

MIT FØRSTE ÅR SOM PARAGLIDER

Tekst og foto: Jørgen Mathiesen, OP87



På en skrænt et sted i Danmark står en mindre flok mennesker samlet med ansigterne vendt mod vinden. Blikket er koncentreret imod himlen, havet og nærområdet, mens der snakkes frem og tilbage i forsamlingen. Det flyder med forunderlige ord som rotor, vindgradient og skygader, mens flere står og iagttager en håndfuld strå flyve frit for vinden. Jo, den er god nok. Der breder sig et tilfreds smil på læberne og med et forventningsfuldt blik i ansigtet opløses flokken, og piloterne går i gang med at gøre deres udstyr klar.

Det var omtrent på denne måde jeg husker mit første møde med sporten for knap et år siden. Siden er det gået stærkt, og efter omtrent hundrede af timers træning har jeg i dag opnået og erhvervet status som selvstændig pilot og nyder til fulde min nye lidenskab og fritidsinteresse.

Fra drøm til lidenskab

Jeg har siden min barndom været fascineret af den primitivitet, der var kende-

tegnende for historiens allerførste menneskeskabte flyvninger. Interessen og fascinationen voksede sig større og blev til en drøm, der skulle afprøves. At valget faldt på paragliding var mig derfor meget naturligt. Ideen om at stå ansigt til ansigt med naturens kræfter, mens man i al enkelthed hænger under sin skærm og er fuldt ud afhængig af sine sanser for sikkert at kunne navigere frit omkring, tiltalte mig.

I dag er drømmen ikke kun udlevet, men blevet til en lidenskab. At være ét med naturen betyder for mig en mulighed for at koble totalt fra i hverdagen og koncentrere mig fuldt ud om at nyde naturen i første række. At være ét med naturen er vel det begrebsapparat, der i ord dækker de sansninger og følelser man percipere når man i alt sin enkelthed udnytter vindens og solens energi til at holde sig i luften.

Man kommer geografisk langt rundt omkring i Danmark og ser og oplever landets kønneste naturperler og nærmiljøer. Et frirum og otium, der som et

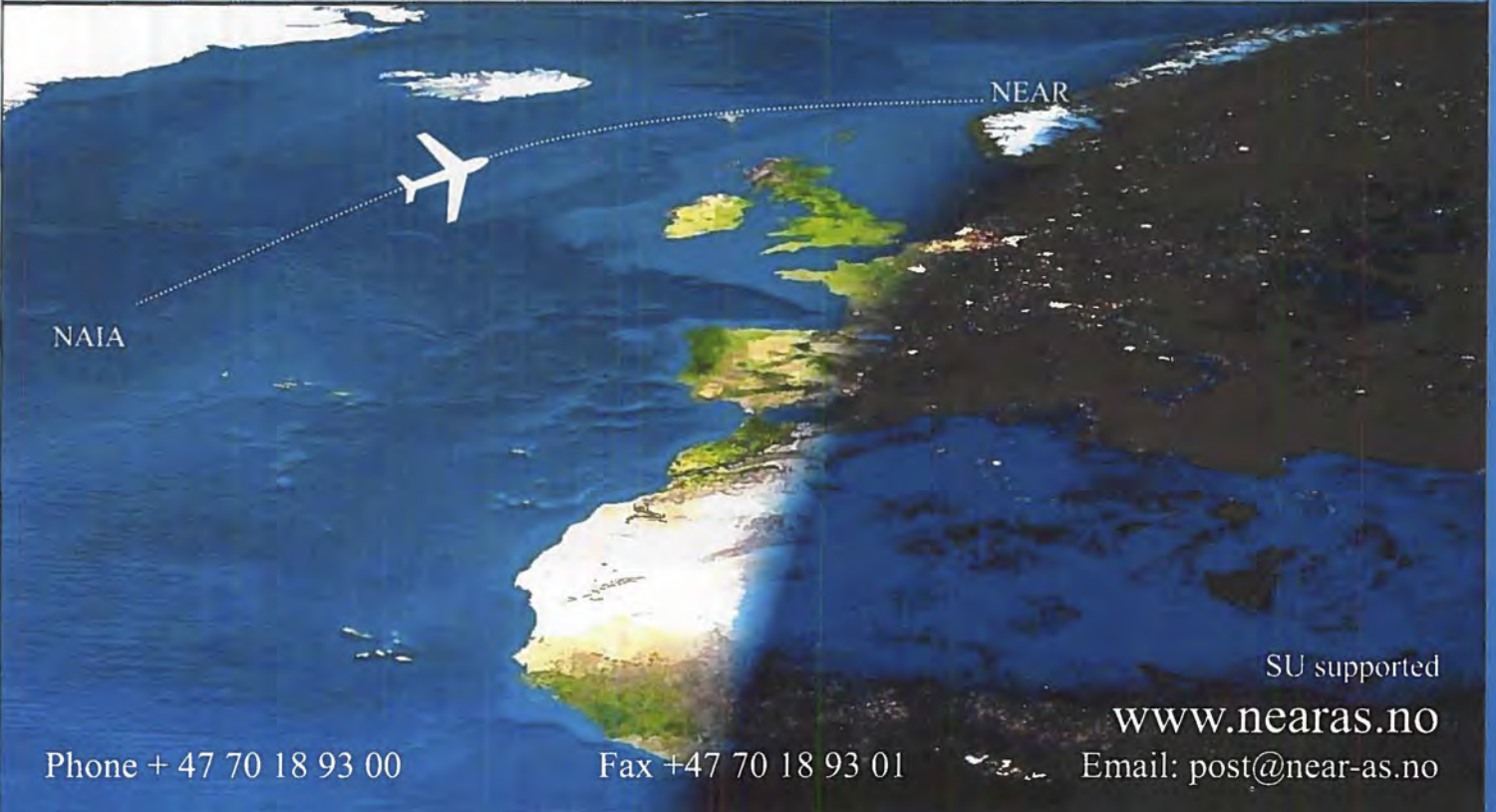
pusterum i en hektisk hverdag skaber energi, overskud og ikke mindst talrige af oplevelser og gode minder.

Den elementære enkelthed bag det aerodynamiske flyvegrundlag er et vigtigt element i min fascination af flyvningen og betyder for mig, at jeg under hensyntagen til de meteorologiske forhold selv kan forme og tilpasse flyvningen i min hverdag. Flyveudstyret fylder ikke meget i bilen og tiden der bruges på til- og afrigning på flyvestedet er minimal. Udstyret kan betjenes af en mand og man er derfor ikke afhængig af at skulle koordinere aftaler med flere personer for at komme af sted. En fordel i hverdage, hvor tiden ofte er knap, men hvor den afsatte tid bruges i luften og ikke på planlægning af flyveaktiviteter. Det bør dog nævnes, at man aldrig flyver alene af sikkerhedsmæssige årsager.

Selvom paragliding langt hen ad vejen er en individuel sportsgren omgives den af et fællesskab af entusiaster, der brænder for sporten. I Danmark flyver og deler vi de samme skrænter og

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 22nd of April 2008, 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 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 22nd of April 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



optrækspladser. Vi mødes derfor ofte klubberne imellem og oplever man et flyvested vil man hurtigt bide mærke i, at det summer af liv og fællesskabsfølelse og at alle snakker med og hjælper hinanden.

Hårdt arbejde

At være i lære som paraglider er et hårdt, fast arbejde, der giver sved panden. For at kunne flyve paraglider i Danmark kræver Statens Luftfartsvesen at man uddanner sig gennem et godkendt uddannelsesprogram (DHPU), hvor der stilles forskellige teoretiske og praktiske kundskabs- og progressionskrav til den enkelte elev. Først når disse er mødt og bestået kan man kalde sig selvstændig pilot.

Jeg husker tydeligt den første gang det var min tur til at håndtere en skærm på jorden. Man bliver spændt i selen og får bremsehåndtagene i hånden og står nu foran omtrent 400 m liner, der sidder ihæftet 30m² skærmdug. Opgaven lyder på at trække skærmen op i luften og kunne holde den i ro. En meget overskuelig opgave, der synes tilforladelig. Denne kategorisering ændres dog

hurtigt til uoverskuelig, og først efter flere timers øvelse lykkedes det med grovmotoriske bevægelser til nøds at holde skærmen i balance over hovedet. Man begynder fra gang til gang at kunne mærke skærmens signaler i seletøjet og man mærker tydeligt ens egen fremadrettet progression. Efterhånden som man bliver bedre til at balancere og kontrollere skærmen begynder man at få sine første nedflyvninger, hvilket vil sige man flyver ned fra toppen af skrænten og lander på stranden. En dejlig følelse, der er svær at beskrive, da især da målet nu synes inden for rækkevidde.

Og bedst som man befinder sig i sin lykkelige forventningsfulde uvidenhed går sandhedens time op for en og man fornemmer tydeligt, at skærmens signaler i luften ændres drastisk i forhold til de signaler man modtager fra skærmen, når man står på jorden. Med andre ord er meget frustrerende situation og det kan næsten føles som om man starter forfra.

Den efterfølgende tid er hård og giver masser af sved på panden skyldet alle de gåture op af skrænterne enhver nedflyvning kræver. Efterhånden som

man gang på gang under sine nedflyvninger søger længere og længere ind mod skrænten kommer hang-debuten, hvilket er en fantastisk følelse, og først her er man klar til at lære at flyve. Og det er fra dette tidspunkt at flyvningen fra gang til gang bliver mere og mere spændende proportionelt med at afhængigheden og vanedannelsen stiger.

Prøv det

Paragliding er en sportsgren for alle personer, der er fyldt 16 år. Uanset hvad og om du flyver i forvejen kan jeg kun varmt anbefale, at du tager ud og prøver denne herlige sport. På DHPU's hjemmeside kan du komme i kontakt med den klub, der ligger nærmest. De fleste klubber tilbyder en introduktionsdag, hvor du får mulighed for at prøve at balancere med en skærm og såfremt vejret tillader det tilbyder de også en tur i tandemskærmen.

Og hvem ved? Er dit første syn på flyvestedet en mindre flok mennesker samlet på en skrænt med ansigterne vendt mod vinden kan det være vi ses derude.





Give us a click and we'll give you a kick...

Nu kan du vinde dit livs drommetur
i et russisk MIG 29 jagerfly.

Klik ind på www.qbenai.com
– bryd lydturen med QBENAI

QBE Nordic Aviation Insurance leverer
forsikringer til luftfartsbranchen, lige
fra modelfly til forretningfly. Ønsker du
at forsikre dit fly, din helikopter eller dit
værksted, så finder vi den løsning, der
bedst afdækker dine forsikringsbehov.

www.qbenai.com



QBE Nordic Aviation Insurance A/S • Vester Farimagsgade 7, 4. • DK-1606 København V • Tlf. 33 45 03 00 • E-mail: info@qbenai.com • Fax 33 13 06 01

NYT FRA KDA

Ny lærebog i radiokommunikation

Radiokommunikation for Piloter er skrevet for flyveelever, der ønsker Nationalt Begrænset certifikat som luftfartsradiotelefonist (N-BEG).

Bogen gennemgår det nødvendige stof, der skal læres for at kunne gå til prøve overfor Statens Luftfartsvæsen, men derudover giver bogen et godt indblik i hvordan radiokommunikation mellem fly og jordstationer foregår i det daglige.

Dette gøres gennem udførlige eksempler, hvor fem forskellige luftfartøjer – et moderne motorfly; en helikopter; et ultralet fly; et motorsvævefly og et svævefly – følges fra piloten er klar til at påbegynde sin flyvning til parkering af flyet efter endt flyvning.

Foruden at tjene som redskab for nybegyndere, vil bogen være et glimrende supplement for piloter, der er vendt hjem med udenlandske certifikater, ligesom erfarne piloter vil kunne få opfrisket pensum og procedurer, der kan være »rustet« eller kan have ændret sig siden gennem årene der er gået.

Radiokommunikation for piloter



RADIOKOMMUNIKATION FOR PILOTER

1. udgave, 1. oplag 2008

Copyright © KDA Service ApS, Rune Balle.

Printed in Denmark – ISBN 978-87-87130-00-4

Bestillingsnummer: 1205129

80 sider, 28 illustrationer – 25 x 18 cm, paperback

Pris kr. 225,00 (minus evt. medlemsrabat)

FLYVNING I NZ

Tekst og foto: Kurt Bager



Klippekysten har mange flotte udformninger.

Turen til New Zealand var lang. Min kæreste og jeg startede turen »down under« mandag morgen (nytårsaftensdag) med at flyve over London med British Airways (to timer + to timers skift), videre over Hong Kong (12 t + 2 t skift), med Cathay Pacific til Sydney (9 t). To dages turist stop i Sydney var godt til at få jetlag'et på plads. Videre fra Sydney via Wellington (3 t + 1,5 t skift) til Rotorua (1 t), og herefter med bus til Tauranga (1½ t), hvor vi ankom torsdag aften kl. 19.00.

BFR hedder det

New Zealand består i det væsentlige af to store øer, kaldet Nordøen og Sydøen. Tauranga ligger på vestsiden ca 2/3

oppe på Nordøen. Et flot sted med stor havn, hvis indløb domineres af en 250 m høj klippe, hvor paraglidere lystigt springer fra.

Som aftalt mødes vi med Tim kl. 10.00 fredag formiddag. Tim ejer flyveskolen Euroflight, som har tre Cessna 150 og en Cessna 172. Tim er englænder, men har boet i NZ i seks år.

Vi blev meget positivt modtaget og fik endvidere en bilstillet tilrådighed. Vældig søde mennesker og en god stemning.

Inden vi kunne flyve selv i New Zealand, skulle jeg have en midlertidig NZ CAA konvertering, hvilket krævede en BFR test (Biennial Flight Review). Mere information kan hentes på www.caa.govt.nz.

Første flyvning

Tauranga Airport (NZTG) har fire baner. Jeg fik en tilladelse til 07 græs og fik herefter en rundtur i controlzonen af instruktøren. Herefter fløj vi mod en nærliggende bjergkam der ligger i 2.100-2.800 fods højde.

Flyvning i bjerge er temmelig anderledes end flyvning i flade Danmark. Først er det vigtigt at vide hvorfra vinden kommer, da den giver stor opdrift på vindsiden og en slags sugende oplevelse på »læsiden«. Vinden kom direkte bagfra da vi nærmede os bjergkæden. Med lidt turbulens kom vi fint over bjergkammen i 2.500 fod, hvorefter næsen skulle justeres særdeles højt for at holde højden på bagsiden. Og da vi skulle tilbage over



Der udvindes guld i dette gravede krater på Nordøen af New Zealand.



Kridhvide strande dækker en stor del af New Zealands kystlinie.

bjerg, kæmpede den gamle Cessna hårdt med at climb, men med fulde omdrejninger og en speed på 80 mph lykkedes det os at komme tilbage.

Low flying og IFR

Da vejret skifter meget hurtigt i New Zealand, foreslog Tim, at jeg gennemgik deres »low flying« træning, samt 2 ekstra timers IMC. I New Zealand har de en hel del områder, hvor man har tilladelse til at træne i »low flying«. Hvilket vil sige, airwork i 200 fods højde! Første øvelse gik på at forstå vindens påvirkning af flyet. Flyvning i en firkant i 200 fods højde giver en stor visuel oplevelse af forskellen i GS i medvind, modvind og i sidevind.. Herefter blev jeg instrueret

i en »low flying« konfiguration, hvilket vil sige 70 mph og 20 grader flaps. Her gælder det, at man med en lavere hastighed, kan foretage et 180 graders drej på en væsentlig mindre radius end ved normal cruise speed. Vi prøvede begge hastigheder, og drej til begge sider med i »low flying« konfiguration, og jeg må sige at der er en mærkbar forskel.

Herefter tog instruktøren over, og gav en opvisning på flyvning i 2-3 fods højde. En vild oplevelse hvor højdemåleren stod på under 0, mens vi »fræsede« over en indsø, hvor et par fiskere fik noget af en oplevelse da vi passerede dem med 115 mph i øjenhøjde!

En typisk »low flying« foregår over vand, da man hér har de færreste forhindringer,

og ingen elevation. I denne »low flight« lektion, foretog vi 45 graders drej i 200 fod til begge sider. 180 graders drej omkring kystlinien, og øvelse i det optimale 180 graders drej, hvis man møder en kraftig bygelinie og har behov for at flyve tilbage i lav højde, men forsat blive over vandet, pga. klipper langs kysten. Sidstnævnte gøres ved først at dreje væk fra kystlinien, for efter at foretage et 45 graders drej rundt mod og tilbage langs kystlinien.

I NZ er kravet til IFR timer minimum fem, hvilket var et par timer mere end jeg havde fra min PPL træning. Så på med »kasketten« og ud at styre kurser og højder i halvanden time rundt i det ellers så flotte landskab.



I New Zealand bruger man sjældent nationalbogstaverne ZK, da der er 2.000 km til nærmeste andet land!

Sikkerhedslandinger

Her gik turen igen ud med »kasketten« i ekstra 45 minutter, hvorefter vi foretog sikkerhedslandinger fra »low flight«. Det vil sige, selvvalgte landinger, hvis man skulle være fanget af vejret og ikke kan komme frem eller tilbage, eller ved dårlig brændstofadministration, eller man bliver fanget af tidspunktet for VFR-slut.

Først findes et egnet stykke jord til landingsbane. Herefter flyves der en runde parallelt i 500 fod langs den simulerede bane, herefter 200 fod på modvinden, tilbage til 500 fod i medvinden, for til sidst at afbyde den simulerede landing i 50 fods højde.

I kontrolzonen, luftrum D, bruger man ikke strips på NZTG. Man kalder

op og beder om »taxi to operate« i en navngiven sektor eller ud af zonen. GA trafikken er særdeles heftig i Tauranga (NZTG) airport, hvorfor de også ofte anvender en »Ground« frekvens som første kontaktpunkt for taxi instruktioner. Om »Ground« er aktiv, finder man ud af ved at lytte til ATIS'en.

Flere 30 og 45 graders drej. Nødlandinger fra 2.500 fod, nødlanding efter start under 500 fod og nødlanding ved tre minutters resterende brændstof. Sidstnævnte foregik mod stranden, hvor det ikke var muligt at komme over land pga. lodrette klipper. Mærkelandinger og sideglidninger via S-sving på finalen for tage af højden øves også.

Senere lavede vi øvelser med stall, stall med fulde flaps og stall med vingetab. Flere nødlandinger og landing uden brug af flaps.

Biennial Flight Review

BFR'en blev foretaget af Tim. Her fik jeg fornøjelsen af 30 graders og 45 graders drej. Nødlanding, turn around i »low flight« konfiguration, kortbane landing, simuleret strand landing, navigation og drej med spritkompass mm. Herligt at blive bedt om at flyve lavere og lavere i »low flight«, hen over bølgerne lige udenfor stranden. Til sidst viste højdemåleren minus, det var både vildt og super flot.

Bestod, og udfyldte herefter et bjerg af papirer.



EFL er ikke imponerende instrumenteret, men den fløj fint og blev godt holdt af EuroFlight.



Tim og hans piloter hos EuroFlight. Hunden og maskotten Charlie var med alle steder.

Ekstra

På eget initiativ ville jeg godt have en instruktør med på den første længere flyvning. Vi fløj nord for byen og ud af zonen. Forsatte op langs kysten, langs de smukkeste strande, bugter, øer og byer. Efter lidt rundflyvning landede vi i en air park, som var en herlig sommerby med flotte strande, en golfbane der gik igennem det meste af byen. Landingsbanen lå direkte midt i byen, og mange huse havde direkte forbindelse med landingsbanen. Masser med egen hangar, og nogen med hangar bygget direkte ind i den nederste etage af huset. Så efter landing trykker man bare på fjernbetjeningen til hangarporten, og taxier direkte ind i underetagen i

sommerhuset. Man skulle bare passe på golf'ere, der løb over banen med deres back dinglende efter dem!

Tilbage til Tauranga med en landing på bane 25 græs.

Endelig

Onsdag den 9. januar stak vi af mod vores mål, Great Barrier Island. Vejret i Tauranga var super fint med 45 km sigt. Jeg havde hentet vejr og notam, samt sendt flyveplan på en superfin kombineret side www.ifis.co.nz. Umiddelbart var der ikke nogen vejrmeddelelse helt til vores destination, men den generelle melding for området nævnte muligheden for tåge, der dog ville lette omkring 22 Zulu (dvs. kl 11.00, da New Zealand

er 13 timer foran GMT). De første 40 nm gik fint, men så kom skyerne ned i hovedet på os, og vi endte nede i 500 fod og dz. Da vi havde ca. 30 nm over vand, bestemte vi os for at vende om og lande på Paranui Beach, hvor vejret var fint.

Efter fire timer på den mest fantastiske strand gik vi i luften igen, og prøvede endnu engang at komme et stykke ud mod øen, men igen forgæves og vi returnerede til Paranui Beach, hvor vi blev om natten. Her havde vi fornøjelsen af at se fire af pladsens seks Yak's stikke i vejret for, at lave arobatic ude i horisonten. En hel del NZ Air piloter holder til på den fantastiske plads.

Næste dag lånte vi hotelværtens pc og fik indhentet vejr, notam og fik sendt



Solnedgangen på Great Barrier Island.

flyveplan. Herefter gik turen i 2.000 fod og perfekt vejr til Great Barrier Island, hvor vi landede på bane 28.

Great Barrier er en jungleø med vulkansk aktivitet flere steder. På den ene side er der nogle fantastiske flotte strande, dog med en del store bølger, hvilket gør svømning noget risikabelt. På den anden side er der en række næsten ligeså flotte strande med roligt vand. Stedet er som at træde 20 år tilbage i tiden, hvor hoteller, restauranter, og købmænd er sjældne og meget gammeldags. Vi lejede en gammel Suzuki 4W og kørte rundt på øen, hvilket tog en del tid pga. af bjerge og grusveje. Om aften fik vi skøn fisk, natten tilbragte vi

på et lille hotel, hvor vi så den mest fantastiske solnedgang.

Hjem

Turen tilbage til Tauranga gik fint, med en flyveplan til Christchurch Information, og løbende trafik information til forskellige pladser på vejen, som det er god skik i NZ. Nemt da alle små pladser har frekvensen 119,1 MHz. En fin indflyvning med en Watakana One Arrival ind i Tauranga kontrolzone, en forud defineret rute inkl. rapportpunkt til bane 07 græs.

En herlig flyveoplevelse og med 17 timer mere i bogen, forlod vi så Tauranga den efterfølgende dag. En fantastisk oplevelse vi aldrig glemmer. Naturen

og flyvningen i New Zealand er så meget anderledes. Økonomien er også fornuftig, da benzin og dermed også flyvetimerne, er noget billigere end i Danmark.





Vindposen står direkte på den hvide sandstrand.



Bane 23 på Pauanui Beach Airfield, se golfbanen på højre hånd og husene med haver direkte ud i banen.



Hangar bygget direkte ind i sommerhuset. Nogle har »remote control« til hangarportene!



Der var i alt seks Yaks på Pauanui Beach Airfield, de fleste ejet og fløjet af Air New Zealand piloter.

SYNSPUNKT

Pilotuddannelsen – den usynlige uddannelse

Af direktør Flemming Jeppsson,
Danish Aviation College (www.dacpilot.dk)

I det danske uddannelsesbillede er der en mængde forskellige veje, som de unge kan vælge frem til drømmejobbet eller det første trin på karrierestigen. Det er fælles for langt de fleste retninger, at der på den ene eller anden måde er offentlig støtte til den søgte uddannelse. Enten fra stat, region eller kommune. Det er helt nødvendigt, fordi samfundet har brug for, at så mange som muligt uddanner sig, så langt lyst og evner rækker.

Uddannelse til alle

Økonomien bør ikke være en afgørende faktor i valget af uddannelse. Samfundet må da helt klart også være interesseret i at få de unge med de rette kvalifikationer ind på de kompetencegivende, såvel som de studierelaterede uddannelser. Og det er derfor godt, at skole og videreuddannelse er gratis, eller næsten gratis. Det synspunkt kan man i dag fremføre som en konstatering og ikke et budskab med politisk farve. Det er accepteret sund samfundsfornuft, og tankegangen falder da også fint i tråd med målsætningerne om, at vi i Danmark skal hævde os i den globale verden, i kraft af de unges gode hoveder og i kraft af en vision om at være førende som videnssamfund med en veluddannet og stabil arbejdsstyrke.

En del af denne arbejdsstyrke udgøres af piloter. En ret usynlig gruppe i det store erhvervsbillede. Dels fordi det målt i tal er en lille gruppe, idet der kun bliver udstedt et forsvindende lille antal erhvervspilotcertifikater og dels fordi der samlet set blot er cirka 1.000 personer, som bruger pilot som betegnelse for deres hovederhverv.

Også i uddannelsesbilledet er gruppen af piloter meget usynlig. Pilotuddannelsen hører under Korte Videregå-

ende Uddannelser, KVVU. Den seneste statistik viser, at der samlet er gennemført under 200 uddannelser indenfor transportsektoren som helhed. Dette tal omfatter sikkert både lokomotivførere og skibsførere og skal sammenstilles med det faktum, at det samlede antal KVVU'ere i samme periode er på ganske mange tusinde, og at det samlede antal påbegyndte uddannelser ligger et langt stykke over de hundredetusinde.

Virkeligheden for pilotuddannelsen

Den korte vej til at kunne kalde sig trafikflyver, erhvervspilot eller blot professionel pilot, går typisk via en eksamen fra HHX- eller Htx-gymnasium. Derefter er integreret skoleforløb på ca. 20 måneder, hvor teori og praktiske flyveøvelser veksler mellem hinanden frem til de afsluttende eksaminer, som forestås af Statens Luftfartsvæsen, og udstedelsen af det endelige certifikat.

Dette kunne jo være en beskrivelse af en hvilken som helst uddannelse. Det, der adskiller den fra alle andre uddannelser, som fører frem til en erhvervs-kompetence, er det forhold, at alt vedrørende uddannelsen skal betales af eleven selv. Det gælder lige fra de indledende helbredsundersøgelser, over leje af skolelokaler, lærerlønninger, skolebøger, leje af fly, landingsafgifter, eksamensgebyrer til Statens Luftfartsvæsen, som udgør 2.000,- per eksamen af de i alt 14 eksamener, og 6.500,- per flyveprøver, hvoraf der er to i alt, til betalingen af kost og logi. Pilotuddannelsen er samtidig så krævende, at det ikke er muligt at kombinere denne med et arbejde.

Samlet betyder dette, at den kommende erhvervspilot skal skaffe en finansiering i størrelsesorden 700.000 kr. Blot for at dække selve uddannelsen. Hertil kommer så leveomkostninger. Disse beløb vil selvsagt forhindre et antal egnede unge mennesker i at tage uddannelsen, og spørgsmålet er, om

det er i samfundets interesse, at valg af job skal være afhængig af, at forældre eller familie er i stand til at kautionere eller låne et så stort beløb og investere det i deres barns uddannelse.

En uddannelse til pilot i forsvaret er derimod både gratis og med løn under hele studieforløbet. Her har samfundet taget en overordnet beslutning om, at forsvarets piloter skal blive i forsvaret, så man ikke bruger en »megadyr« specialistuddannelse til en civil transportopgave, som kan tilvejebringes på en billigere måde.

Tilbage er kun muligheden for at forsøge at finde en billigere uddannelse i udlandet. Det kan lade sig gøre i visse lande, bl.a. på grund af forskelle i moms og afgiftsreglerne. Men det gør under alle omstændigheder ikke uddannelsen væsentligt billigere. Og set fra et samfundssynspunkt er det næppe en fordel både at eksportere de gode hoveder og i tillæg fjerne grundlaget for den kompetente undervisning, som luftfartsbranchen herhjemme leverer.

Nogle vil måske mene, at sektoren i forvejen er så lille, at man bare kan ansætte piloter fra udlandet og helt undgå selv at tilbyde uddannelsen. Hvilket da også lader sig gøre med de intereuropæiske JAR-regler (Joint Aviation Rules) og EU's direktiv om arbejdskraftens frie bevægelighed. Men udenlandske piloter vælger fast bolig i hjemlandet og betaler således skat i hjemlandet. Præcis det samme gør sig gældende for danske piloter. Det er derfor en klar fordel for det danske samfund som helhed at holde fast i uddannelsen af egne piloter.

Løsningsmuligheder og visioner

Man kunne ønske sig at stat, regioner og kommuner ville vise større forståelse for pilotuddannelsens særlige problemer og forudsætninger. Om ikke andet

Jeppesen FliteStar

VectorPlus Technology

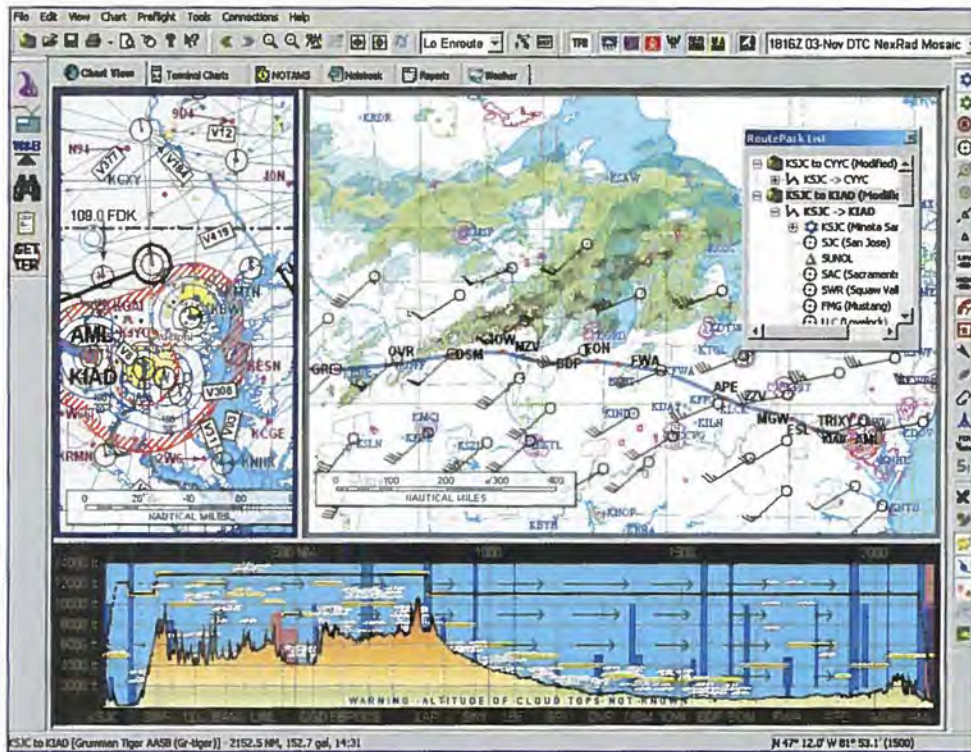
Allows you to select high or low altitude Jeppesen enroute chart themes, or VFR and high contrast background maps.

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

bør et alment kendskab til de grundlæggende betingelser, som gælder for denne uddannelse, kunne udmøntes i beslutninger om delvis dækning af uddannelsens omkostninger.

Det kan være i form af at lægge det teoretiske pensum ind i det eksisterende videreuddannelsessystem for voksne, VFV. I form af momsfrigørelse for hele skolefly-sektoren, som ville ligestille pilotuddannelsen med de tekniske skoler. I form af ligestilling mellem skibsføreruddannelsen og en luftkaptajnsuddannelse, således at begge har støtte til det teoretiske pensum, inklusive lærebøger, og er ligestillet med hensyn til den merit førstnævnte uddannelse giver i forhold til erhvervsbachelor uddannelse. Eller i form af direkte offentlig støtte eller statsgaranterede lån til dele af uddannelsen.

Beslutningstagerne vægrer sig måske ved at investere i en smal uddannelse i et konjunkturfølsomt marked. Det er jo en kendsgerning, at det offentlige udgifter, til påbegyndte, ikke-afsluttede uddannelser herhjemme, løber op i milliardbeløb. Milliarder anvendt på uddannelser, der ikke fører kompetence med sig. Men især pilotuddannelsen kan organiseres, så der er sikkerhed for, at offentlige midler forvaltes ansvarligt!

Adgang til uddannelsen som erhvervspilot skal gøres betinget af en kvalificeret egnethedsvurdering, således at der er den bedst mulige sikkerhed for den nødvendige motivation og de rigtige personlige evner og forudsætninger for et godt resultat af uddannelsen. Der skal være kvalitetssikring af uddannelsen, med beståelseskvotien-

ter, stopprøver, og tidsbegrænsning. Fuld indsigt i skolernes økonomi. Og naturligvis enighed om den nødvendige kvalitet i uddannelsen.

Set i sammenligning med det samfundet betaler for at få uddannet en pædagog, ca. 400.000 kr. eller en læge, ca. 750.000 kr., burde det måske ikke være noget problem at gøre uddannelsen gratis. Men for at sikre at eleverne er motiveret for gennemførelsen af uddannelsen vil en vis egenbetaling være ikke blot acceptabel, men også fornuftig.



Tilmeld dig nyhedsbrevet på

www.kda.dk





PROJEKT »HUMLEBIERNE«

Flyvning for mennesker med handicap på ligeværdige vilkår



»Tænk, hvis der mindre end 1000 meter fra det sted, hvor du nu befinder dig, findes en verden, som langt overgår alt, hvad fjerne turistmål har at byde på. En verden med strålende bjerge, som du kan bestige. En verden, som dyrene har kendt i millioner af år, men som først for nylig er blevet tilgængelig for mennesker. Og tænk nu, hvis denne verden ydermere ikke gør forskel på, hvem der kan gå, og hvem der ikke kan. Det lyder næsten for godt til at være sandt, ikke? Men den verden findes. Den ligger lige over dit hoved, og den kan blive din«.

Sådan nogenlunde lød indledningen til en artikel i de rygmarvsskadedes medlemsblad RYK i begyndelsen af 2006. Det var samtidigt den første manifestation på et projekt under Dansk Svæveflyver

Union, der går ud på at gøre det muligt for mennesker med diverse handicaps at kunne nyde flyvningens glæder på lige vilkår med alle andre. Projektet har ført til dannelsen af en forening, »Humblebieerne«, med det formål at føre denne vision ud i livet. Den foreløbige kulmination på gruppens arbejde kom den 23. august 2007, hvor Leck Lo-Eriksen fra Sorø som den første danske kørestolsbruger nogensinde gik solo på et svævefly. Se foto på side 22.

Leck Lo-Eriksen den 23. august 2007, hvor han som den første danske kørestolsbruger nogensinde gik solo på et svævefly, en norsk ASK-21. Martin Christensen fra Roskilde (til højre) deltog også op på kurset, men flyver endnu ikke solo. Til venstre, de to instruktører, Claus Nedergaard Jacobsen fra Humlebieerne

og Arent Arentsen, Norge, tidligere F-16 pilot. Leck er lammet i benene efter en ulykke på mountain-bike for 5 – 6 år siden. Martin har rygmarvsbrok og har siddet i kørestol det meste af sit liv.

Kurset foregik i Norge og under norske bestemmelser, idet nordmændene er længere fremme på dette område end vi og råder over det nødvendige udstyr, herunder især skolefly, der er ombygget, så sideroret kan betjenes med venstre hånd. Men vi skal videre og have etableret de samme muligheder i Danmark!

Strategi

På baggrund af tilbagemeldingerne på artiklerne i bladet RYK har Humlebieerne vurderet, at hvis projektet skal blive til en succes, må der en nøje koordineret,



Leck Lo-Eriksen er lige gået solo.

landsdækkende strategi til. Hvis mange kaster sig ud i det samme med hver sin strategi, vil det hele blive udvandet, og intet vil lykkes. Forankringen i en forening drevet af målgruppen selv sikrer tillige, at der ikke sniger sig andre, knapt så ædle motiver ind i billedet. Humlebiernes strategi går i første omgang ud på at muliggøre flyvning for mennesker med manglende eller nedsat benfunktion på to strategisk udvalgte steder i landet, et sted i Jylland og et sted på Sjælland. Humlebierne har valgt at satse på Vejle Svæveflyveklub i Jylland, og Midt-sjællands Svæveflyveklub ved Sorø. Her vil vi fokusere vores indsats og skabe succeshistorier, der sikrer opbakning og interesse fra meget større kredse. På sigt ønsker vi at aktiviteterne udbredes til større dele af landet, og at de også kommer til at omfatte mennesker med andre handicaps. Med det øgede samarbejde mellem luftsportsgrene, som muliggøres gennem det kommende europæiske »LAPL – Light Aircraft Pilots License«, og det øgede tværgående samarbejde, som der lægges op til gennem KDA – Kongelig Dansk Aeroklub, er det muligt – og ønskværdigt – at Humlebiernes indsats med tiden kan brede sig til andre luftsportsgrene også. Men vi er nødt til at starte et sted!

Humlebierne har allerede været på charmeoffensiv hos de to nævnte klubber og har sikret sig deres opbakning på følgende områder:

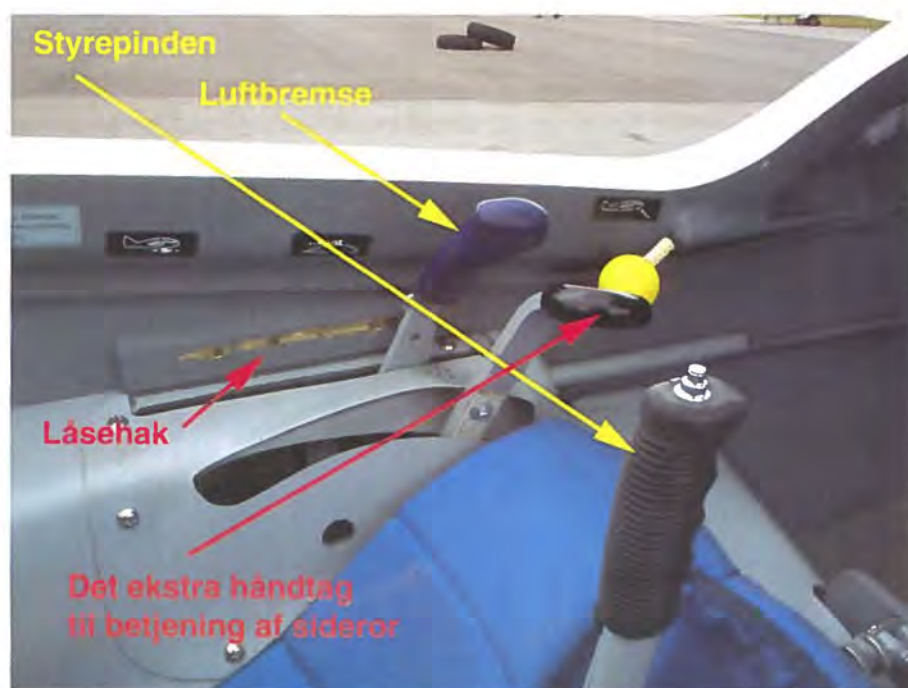
Tilladelse til, at vi må ombygge deres skolefly, så de (også) kan flyves af mennesker med benhandicap.

Tilladelse til, at vi må ombygge deres

klubhuse, især toilet og badeværelse, så de bliver kørestolsegnede.

Sidst, men ikke mindst, har de takket ja til at tage imod vore nye, hjulende venner og give dem mulighed for at flyve og yde på ligeværdige vilkår med alle andre i klubberne.

Det er Humlebiernes egen opgave at



tilvejebringe de nødvendige midler, ca. 250.000 kr. per sted, gennem fondsansøgninger o.a. Det arbejde pågår pt. Kender du nogen, der har lyst til at støtte projektet, må du meget gerne sige til.

Den fabriksgodkendte modifikation af ASK-21 skoleflyet, som betyder, at sideroret (også) kan betjenes med venstre hånd. Desuden kan luftbremsen »sættes i hak«, da der ellers ville mangle en hånd i regnskabet under landing. Det hele kan afmonteres på 2 minutter.

Næste skridt

Ambitionerne stopper ikke ved skoleflyvning. Humlebieerne skal videre, og det er en drøm for os, hvis vi en dag kan se en kørestolsbruger vinde et danmarks- eller et verdensmesterskab i svæveflyvning eller flyve en danmarksrekord. Men en strålende glad solist eller sølvstrækspilot, der har nået et personligt mål, kan sandelig også gøre det. Vore interviews med handicaporganisationer har lært os, at det største ønske i de kredse er, at deres medlemmer kan komme til at dyrke sport på lige vilkår med alle andre og sammen med andre,

såkaldt »normale« mennesker. Og det kan lige præcis lade sig gøre indenfor flyvning: I luften er vi alle lige, selvom vi måske betjener flyene på forskellig vis. Et andet stærkt ønske fra vore nye medlemmer er, at de ønsker at være ligeværdige, ikke »forsørgede«. Det betyder, at de ikke kun ønsker at nyde, men også at yde på lige vilkår med andre sportsudøvere, herunder at fungere som instruktører. Det betyder, at vi på sigt skal have uddannet instruktører fra målgruppen, hvilket igen kræver modifikation af en række skolefly, så sideroret også kan håndstyres fra instruktørsædet.

De store investeringer ligger imidlertid et andet sted. Det er ikke muligt at ombygge alle flytyper til håndstyring, kun nogle få udvalgte typer. Humlebieerne vil derfor være »bagud på point« i forhold til andre klubmedlemmer, fordi de typisk er afhængig af et bestemt fly, hvor andre har mange typer at vælge imellem. I hvert fald når vi taler om klub-ejede fly, men da vi taler om fly i prisklassen 0,5 – 1,5 mio. kr., er det svært at forestille sig andet for hovedparten af medlemmernes vedkommende.

Vores næste skridt vil derfor være anskaffelsen af to højtydende tosædede svævefly, der både kan bruges til grundliggende skoling (håndstyring i for- og bagsæde), men som også kan anvendes til stræk- og konkurrenceflyvning, fløjet af såvel en som to mand. Humlebieerne skal have fortrinsret til disse fly for at stille dem lige mht. muligheder. Vore undersøgelser peger her på typen Duo-Discus T, som den pt. bedst egnede model. T'et betyder, at den er forsynet med en udklappelig »Turbo«-motor, som man kan humpe hjem på, hvis de termiske opvinde skulle svigte. Det er trods alt lidt mere træls for en kørestolsbruger at stå ude midt på en roemark efter en udelanding end for en gående. Her taler vi imidlertid om en investering på 1,2 – 1,5 mio. kr. per klub, men så ambitiøse er vi!

Den tosædede Duo-Discus, som også kan leveres med håndstyring. Billedet til venstre er taget i Jaca, Spanien, hvor der nu udbydes Svedanor fjeldflyvningskursus. En udklappelig hjemhentningsmotor ses til højre.



Humlebiernes mål.

Alt det ovenstående kan samles i følgende:

År	Mål	Investering	Status
2007	Tilsagn fra to danske klubber om at ville være værter for projektet.	Egenfinansiering	OK
2007	Første danske kørestolsbruger flyver solo (kursus i Norge).	Egenfinansiering	OK
2008	Etablere mulighed for at kørestolsbrugere kan lære at flyve hos to danske klubber (skolefly + klubhus)	Ca. 500.000 kr.	Afventer finansiering.
2008	3 certificerede piloter fra målgruppen	Egenfinansiering	
2010	10 certificerede piloter fra målgruppen.	Egenfinansiering	
2010	Anskaffe to stk. højtydende tosædede svævefly, selvstartende eller med hjemhentningsmotor	Ca. 3 Mkr	
2012	2 uddannede instruktører fra målgruppen	Egenfinansiering	

Humlebierne samlet til stiftende generalforsamling i Jelling den 14. april 2007. Forrest fra venstre: Martin Christensen (informationschef), Leck Lo-Eriksen

(sekretær), Mads Bendt (kasserer) og Henrik Torp (formand). I bageste række ses fra venstre Erik Kjærgaard (næstformand), Claus Nedergaard Jacobsen

(suppleant, initiativtager) og Michael Kristensen fra DSvU, som var gæst ved lejligheden.



Vil du vide mere om Humlebiernes arbejde, så klik ind på vores hjemmeside, www.humlebierne.dk, eller kontakt sekretæren:

Leck Lo-Eriksen

Abildvej 6-2, Sorø, Tlf. 27 30 06 02

Mail: leck6@hotmail.com



SPELTERINI OG DANMARK



Spelterini – Fotografien des ballonpioniers

Den schweiziske ballonskipper Eduard Spelterini (1852-1931) var kendt fra København til Cape Town og fra Moskva til London som »Luftens konge« og »Tyngdekraftens overmand«. Han hed oprindeligt Eduard Schweizer, men brugte det italiensk klingende kunstnernavn Spelterini. Det menes, at han uddannede sig til sanger ved konservatoriet i Paris, men konservatoriets kilder kan ikke bekræfte, at han har været indskrevet. Han fik imidlertid tuberkulose i Paris, og under et kurophold i nærheden af Marseille var han for første gang passagerer i en ballon, men det er usikkert, om det var en lænkeballon ('*ballon captif*'), eller om han rent faktisk fløj. Straks efter skiftede han imidlertid tilværelsen som sanger ud med en fremtid som ballonskipper. I 1877 fik han certifikat som luftskipper fra *Académie d'Aerostation de France*.

I 1887 købte kaptajn Spelterini en 1.500 m³ ballon 'Urania', som var fremstillet af *Atelier Surcouf*, og samme år steg han for første gang op som ballonskipper fra Prater i Wien. Han landede i Ungarn, og denne flyvning blev indledningen til 571 opstigninger i Europa, Afrika og Mellemøsten, hvor medlemmer af de kongelige familier, højtstående militærpersoner, videnskabsfolk og andre prominente personer kappedes om at flyve med ham. Blandt dem var også luftskibspioneren grev Zeppelin. Spelterini forstod at sætte sig selv i scene. Når han var klar, råbte han: »Attention – lâchez tout!«, sprang op på kanten af ballonkurven, mens han svingede med sin hvide kasket og istemte toreadorarien fra Bizets opera *Carmen*. Senere blev der åbnet

for champagnen og de medbragte læskerier. Hans flyvninger blev så berømte, at det internationale pressekorps flokkedes om ham for at opsnappe nyt om den næste sensationelle flyvning. Med hans sans for publicity var der flere journalister blandt de i alt 1.237 personer passagerer, som fløj med ham.

Spelterini begyndte allerede i 1893 at fotografere fra ballon og udviklede sig til en fremragende fotograf. Heldigvis er de fleste af hans glasplader bevaret, fordi han under den første verdenskrig måtte sælge dem for at skaffe penge til at leve for. Fotografier fra de originale plader er netop publiceret i en bog *Eduard Spelterini – Photographs of a Pioneer Balloonist*. I efteråret 2007 blev de i stort format vist på en udstilling i Kriens i nærheden af Luzern. Blandt de enestående billeder er der flyvninger over pyramiderne, zigguraterne i Mellemøsten og over Johannesburg og guldminerne i Transvaal i Sydafrika. For en dansker er det især spændende at se hans billeder fra København – blandt andre havnen med Orlogsværftet og voldanlægget på Christianshavn.

De er taget under Spelterinis opstigninger fra Tivoli i 1922 med ballonen 'Sirius'. Her havde han fire opstigninger under stor opmærksomhed, men ikke alle var lige heldige. Under en landing i nærheden af Trelleborg i Sverige konfiskerede en lokal godsejer hans ballon og ville først udlevere den mod en løsesum på 30.000 kr. Det var formodentlig langt mere end den slidte ballons værdi, men efter en uges forhandlinger

fik Spelterini sin ballon tilbage. Inden opstigningerne blev han fotograferet sammen med børn i søndagstøj eller prominente københavnere i ballonkurven, uden at de dog kom med op at flyve. Andre indtægter var salg af ballonpostkort, som trods det oprindelige høje antal er blevet filatelistiske sjældenheder i Danmark. Opstigningerne fra Tivoli var et sidste forsøg på at genskabe den tidligere berømmelse, som længe havde været for nedadgående, og selv i Schweiz var han næsten glemt. Flyvningens tidsalder var indledt, og der var større interesse for flyvernes og andre dristige piloters bedrifter.

Den 16. september 1926 startede Spelterini i en lejet ballon fra Schlieren i Schweiz på en flyvning med passagerer. Det skulle blive hans næstsidste tur. Under flyvningen fik den daværende 74-årige ballonskipper et ildebefindende i en højde af 4.500 m, men det lykkedes hans passagerer at lande ballonen på en bjergskræning med rullesten i Østrig i en højde af 2.000 m. Ved et mirakel kom ingen alvorligt til skade. Han fløj senere i Côte d'Azur tæt på det sted, hvor han første gang havde været oppe i en ballonkurv. Den 16. juni 1931 døde Spelterini fattig og næsten glemt. Et rigt og afvekslende, men også ensomt liv med mange dunkle perioder havde fundet sin afslutning.

Ref.: Capus, Alex og Hubertus von Amelunzen: *Eduard Spelterinini – Photographs of a Pioneer Balloonist*. Redigeret af Hilar Stadler. Scheidegger and Spiess. Zürich. 2007.



CIRRUS DESIGN SR22 GTS

Tekst og foto: Knud Larsen.



Cirrus SR22-GTS OY-SNU på forpladsen. Flot strømlinet fly.

For godt tre år siden prøvede FLYV en Cirrus SR22-G2, der den gang gav et positivt indtryk. Copenhagen Air Taxi i Roskilde Lufthavn opererer en Cirrus SR22 med tilføjelsen GTS, hvilket er ensbetydende med mere luksuriøst udstyr, mest på elektroniksiden.

Ombord i OY-SNU bemærker man først de fastpolstrede lædersæder, som umiddelbart virker hårde, men på lange flyvninger lærer man at sætte pris på dette.

Sæderne er udstyret med firepunktssele (H-seler) med indbygget air-bag.

Flyet er som ganske mange i dag udstyret med to fladskærme, et til flyveinstrumenterne og til højre herfor et til forskellige funktioner, fx visning af flyvekort, motorinstrumenter, terrænadvarelsesystem og trafikinformationvisning gennem transpondersystemet. Fabrikatet er Avidyne Entegra. Skærmene styres gennem Garmin 430 i midterpanelet.

Data

Cirrus Design SR22 GTS

Motor:	Teledyne Continental IO-550-N på 310 hk
Spændvidde:	11,7 m
Kabinebredde:	1,24 m
Kabinehøjde:	1,27 m
Max. vægt:	1.542 kg
Tom vægt:	1.020 kg
Startløb:	311 m
Landingsafløb:	348 m
Stigehast:	1.304 ft/min
Stallhastighed med flaps:	59 kts
Rejsehastighed (75%):	185 kts
Rækkevidde (55%):	1.000 nm
Brændstofmængde:	82 US gallons

»Pinden« er erstattet af et joy-stick (et i hver side), der sidder i umiddelbar forlængelse af en underarmsstøtte på dørene og håndtaget falder naturligt i hånden. Trimning af flyet foretages elektrisk med en vippeknap på joy-sticket, hvor der også er mikrofonknap og knap til udkobling af autopiloten.

Fly har gennem mange år haft tre håndtag til motorstyringen (gas-, propel- og blandingshåndtag), men Cirrus fabrikken har koblet indstillingen af

TKS de-icingsystemet hvor væske presses ud gennem mikroskopiske huller i vingeforkanterne og ved propelnavet.



De-icing væske påfyldes gennem dette dæksel, der er placeret foran døren til bagagerummet på bagbords side.



Døren på bagbords side giver god adgang til et passende stort bagagerum.



propellen sammen med gashåndtaget, så SR22 kun har to håndtag i midterkonsollen. Her er også kontakten til benzinpumpe, tankvælger (højre-venstre) og tankmåler. Ovenover disse sidder to Garmin 430 NAV/COM/GPS, der styrer de to fladskærmes visning. Autopiloten S-Tec 55X, transponder GTX 330 (mode S), intercompanelet og flapsvælgerkontakten sidder også i midterkonsollen.

Cirrus benytter et redningsystem ved navn CAPS (Cirrus Airframe Parachute System), der ved træk i et håndtag i kabineloftet affyrer en raket, der trækker en faldskærm med ud. Flyet kan så dale ned i faldskærmen. Beholderen med systemet er monteret bag bagagerummet.

Af sted

Den sekscylindrede motor startes og fladskærmene vækkes til live. Checklisten

kan vælges på den højre skærm, men den kendte på papir kan også bruges.

SR22 har ikke næsehjulsstyring, så retningen holdes med hovedhjulsbremsene. Efter lidt øvelse går det ganske godt.

Afprøvning af motoren indeholder de kendte funktioner, men »motioneringen« af propeller gøres gennem gashåndtaget.

Start tilladt på bane 29. Der gives gas, og jeg skal love for at de 310 hk rykker så det vil noget.

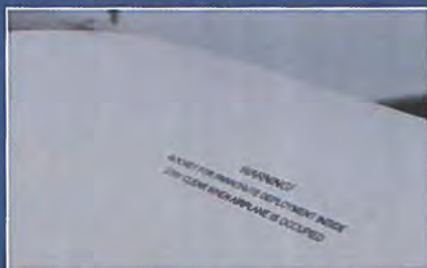
Snart er vi i 1.500 ft. Og som vi forla-

Det fritsvingende næsehjul og den store trebladede Hartzell propel.

Hovedhjulene med strømlinede hjulskærme.



Under bagruden står denne advarsels-tekst ang. redningssystemet.



Lædersæder med firepunkts sikkerhedssele med air-bag.



der kontrolzonen kan vi på den højre skærm se transpondersvar fra andre fly i nærheden. Mode S transponderudstyrede fly vises med med et symbol og en højdeudlæsning plus/minus i forhold til vor højde. Mode C udstyrede fly vises blot med et symbol.

Efter forskellige øvelser over Vestsjælland sættes kursen mod nord for at fange localizer-strålen, der vil føre os til bane 11/29 i Roskilde. Vi har nu vinden i ryggen og holder en ground-speed på 187 kts. Vi skal have farten ned

til omkring 90 kts på medvindsbenet til bane 29, men chefinstruktør hos CAT Jimmy Larsen i højre sæde siger, at det når vi sagtens – og det gør vi også. 86 kts holdes på finalen og OY-SNU sætter sig pænt på det fjedrende understel.

Cirrus SR22 er et rigtigt rejsefly med fin komfort på lange ture. I 8.000 ft kan der forventes 185 kts ved 75% power med et forbrug på ca. 17-18 US gallons. Med 82 US gallons i tankene giver det 4-4½ times »benlængde.



De to skærme (Primary Flight Display PFD og Multifunction Display MFD) til flyveinstrumenter hhv. forskellige funktioner sammen med to Garmin 430. Under den venstre skærm ses kontakter til batterier, generatorer, lys etc.



MFD og midterkonsollen med to Garmin 430, transponder, autopilot og intercompanel.



Gashåndtaget, der også styrer propelindstillingen, og tankmåler og tankvælger.

BEVAR TEMPELHOF

Tekst og foto: Knud Larsen.



Luftfoto af Berlin Tempelhof Lufthavn ophængt et i røgsværtet lokale i lufthavnen. Røgskaderne stammer fra de russiske soldaters afbrænding i slutningen af april 1945. Foto: Knud Larsen.

Kampen for at bevare en af de ældste og smukkeste lufthavne i verden, Berlin Tempelhof, fortsætter.

Berlin-Brandenburg Amtet har planer om at den gamle (fra DDR tiden) Schönefeld Lufthavn syd for byen skal udbygges med nye terminaler, større baner etc. Herefter skal (efter planen) Tempelhof Lufthavn midt i Berlin og Tegel Lufthavn i Berlins nordvestlige udkant nedlægges. Årstallet 2011 for at tage den nye lufthavn i brug svæver i luften.

Fortalerne for at bevare Tempelhof lufthavn vil ikke give op selv om hovedmodstanderen er formanden for Berlins Senat (borgmesteren), Klaus Wowereit. Han mener derimod at Tempelhof skal lukke allerede 31. oktober 2008.

I januar og februar i år blev det afholdt »Volkentscheid« (folkebeslutning), hvor kun indbyggere i Berlin måtte deltage. For at vinde skulle fortalerne mønstre minimum 170.000 underskrifter. 204.907 berlinere sagde »ja« til at Tempelhof skal bibeholdes.

Men der er en anden omgang. Denne skal foregå den 27. april 2008.

Afstemningen er vellykket (for fortalerne), hvis flertallet af stemmerne, der samtidig skal udgøre mindst 25 % af de valgberettigede, opnås. Det svarer til 610.000 ja-stemmer. I modsætning til folkebeslutningen er det muligt at afgive ja- eller nej-stemme.

Flere foreninger arbejder for at beholde Tempelhof. Bla. arrangeres der et fly-in i week-enden den 3.-4. maj, hvor man håber på at gentage »luftbroen fra 1948« med deltagelse af flere hundrede piloter fra hele Europa. Se www.plattendoc-tor.de/rettet_tempelhof/.

På følgende sider kan man også følge slaget om bevarelse af den historiske Tempelhof Lufthavn: www.icat.de og www.das-thema-tempelhof.de.

De der endnu ikke har besøgt Tempelhof i eget fly (evt. pr. bil) skal måske skynde sig. Med politikere ved man aldrig hvad der kan ske.



**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.

KOM I MESTERLÆRE SOM PILOT



Landingskonkurrence ved NM i præcisionsflyvning i Gävle i Sverige 2007. Det er Kjeld Horth fra Viborg Flyveklub, der forsøger at ramme stregen.

Af Allan Hansen, formand, DMU Sport

DMU Sport er klar til start på en ny aktiv sæson for konkurrenceflyvning med fuldt program i 2008: DM i Skive, NM i Finland, VM i Østrig, og efter sommerferien afholdes DMU Sport Rally i Stauning.

Umiddelbart er alt altså ved det gamle, men alligevel ikke. For første gang nogensinde har nogle af Danmarks skrappeste piloter besluttet at vende tingene lidt på hovedet. Normalt gælder det om at holde de små tips og fiduser for sig selv i en konkurrence-situation, men ved dette års træning forud for rækken af mesterskaber inviterer de alle mindre rutinerede inden for i cockpittet for netop at lære fra sig af mange års erfaringer i konkurrenceflyvning.

Her kan alle PPL- og UL- og motorsvæ-

vepiloter altså komme i mesterlære, idet samlingen af piloter i DMU Sport omfatter flere danmarksmestre og en enkelt nordisk mester – samt flere af de danske deltagere ved en lang række verdens- og europamesterskaber.

På træningsdagen den 27. april i Skive kommer det primært til at handle om navigation og planlægning. Nye og mindre erfarne piloter kan få en personlig hjælper med på dagen, og hvis det ønskes, tager den personlige træner gerne med ud på selve navigationsturen.

Navigationsturen varer ca. en time, hvis man vælger at flyve hele turen, men turen kan afkortes efter eget ønske. Efter turen ser vi på GPS-logger udskriften af, hvordan turen er gået og holder en lille debriefing.

Præcis navigation

Præcisionsflyvning handler jo ikke overraskende mest om at navigere præcist. Ved hjælp af GPS-logger registres flyvningen, og tiden og procedurer kontrolleres flere steder på ruten.

Til DM og internationale konkurrencer skal man ikke alene kunne finde vej, men også passere en række kontrol- og vendepunkter på en rute med høj nøjagtighed. Kommer man mere end to sekunder for tidligt eller for sent til et kontrolpunkt, vanker der strafpoints. Ved det danske mesterskab flyves dog i to klasser, hvor der de mindre rutinerede i B-klassen har plus/minus 15 sekunder, inden det koster points. Der er heller ingen hemmelige tidtagninger i B-klassen (nyt i 2008).

Der findes andre discipliner i præcisi-

onsflyvnings konkurrencen – planlægning og landing – men det er hovedsageligt på navigationen, den mindre rutinerede pilot redder sig mange strafpoint. Så netop derfor lægger vi vægten på træning her.

Kan det i overhovedet lade sig gøre at flyve så præcist? Ja, hvis man kan holde sig indenfor grænsen på de +/- to sek. under hele turen, så hører man til i verdens-eliten, især hvis man samtidig kan finde alle de fotos fra ruten og mærker på jorden, som vi bruger til at distrahere piloten fra selve navigationen ved en konkurrenceflyvning.

Navigation handler meget om overblik, og har man for mange opgaver ud over selve navigationen kan man jo let miste overblikket. Mange deltagere i konkurrenceflyvning har prøvet at miste overblikket og er blevet »lost« i kortere eller længere tid pga. stresset fra alle de opgaver, som også skal klares under turen.



Skive Lufthavn er nærmest ideel for konkurrence-flyvning med masser af plads i luftrummet omkring lufthavnen.



Lidt utraditionelle varer

Det er lykkedes KDA PilotShop at komme i besiddelse af et antal sjældne effekter med motiver fra Det Danske Flyvevåben.

Pennebakker (askebæger) i porcelæn fra Bing & Grøndahl med 3 forskellige motiver af henholdsvis: C-47 K-685 og OY-DDA som Danish Air Lines eller Scandinavian Airline System. **Pris incl moms kr. 185,00 plus evt. forsendelse.**



Førstedagskuverter med grønlandske frimærker med Catalina /80 øre som motiv, henholdsvis med 1 mærke eller 4-blok.

Motiverne er: Wright Brothers' 75 års jubilæum (museumsbillede), stemplet Sdr. Strømfjord 17/12-1978. **Pris 1 mærke kr. 40,- // 4-blok kr. 80,-**

Last day of Service for C54 / Skymaster (DC-4), stemplet Mesters Vig 31/12-1976. Findes også med et grønlandsk julemærke på. **Pris: 1 mærke kr. 40,- // 4-blok kr. 80 m. 1 mærke og julemærke kr. 60**

Eskadrille 721's 50 års jubilæum med motiv af Catalina 853, stemplet Egedsminde 11/10-1976. **Pris: Findes kun med 1 mærke til kr. 40,-**

En lille bog: Engine Handling & Operating Notes for PBY The Catalina Flying Boat. **Pris: kr. 60,-**



Telefon 4614 1507 • Lufthavnvej 23 • 4000 Roskilde • www.kda.dk

KDA PilotShop

Som ny konkurrenceflyver er der et godt råd: Start med at lære selve navigeringen og intet andet i første omgang.

Start f.eks. med at smide alle billeder væk (ikke ud af vinduet fra flyet, som nogen har gjort tidligere), men læg dem evt. blot tilbage i den udleverede kuvert – så skal du ikke bekymre dig om dem mere. Ja, jeg ved godt, at du så allerede har reddet dig de første 160 strafpoint, men tænk lidt på, at det giver hele 300 strafpoint blot at miste et enkelt vendepunkt.

Alle vil opdage, at når mere præcis navigering sidder på ryggraden, kan man stille og roligt fylde mere på med billeder og observation af mærker på jorden. Det er nøjagtig som en cirkusartist, der skal lære at cykle på ét hjul. Det er jo nok de færreste, der prøver at jonglere med bolde samtidig, helt fra starten.

DM i Skive

Skive Lufthavn har de helt rigtige og ideelle forhold til konkurrence-flyvning. Gode faciliteter på jorden og masser af

plads i luftrummet i det midt- og vestjyske område til at boltre sig i.

Skive Motorflyveklub har været særdeles positivt indstillet over for vores aktiviteter og DMU Sport er meget glade for, at klubben og lufthavnen igen i år har sagt ja til, at Danmarksmesterskabet kan afholdes i Skive i weekenden 24-25. maj.

Vi håber at se rigtig mange i Skive d. 27. april og senere til DM og Rally.

Mere information og tilmelding på www.dmu-sport.dk, eller ring til en i bestyrelsen.



Briefing før DM, der også blev afviklet i Skive i 2006. Lufthavnen har bl.a. investeret i et større møde- og arrangementslokale med direkte udsigt til forpladsen.

Forbered flyveferien nu!

- Brug KDA's Air Field Manual, Jeppesen Bottland 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.

PBY CATALINA

Erik Thingbo
Parkalle 12
3600 Frederikssund
Tlf. 47310134
E-mail erik.thingbo@mail.dk

Som Kim Larsen engang skrev i en sang: »Der var Sælhunde her på Grønland, længe før du og jeg blev til«.

Der har også fløjet Catalina'er på Grønland, selv om det nu også er længe siden. Og hvorfor nu det?

Jo, jeg er ved at samle billeder af disse prægtige søfly, både militære og civile som befløj Grønlands vestkyst og østkyst, til brug for at kunne gemme historien om denne epoke i beflyvningen af de grønlandske bygder og byer for eftertiden. Jeg har selv fløjet (i Flyvevåbnet) i en 10 års periode på Catalinaen. Deraf er det småt med hvad jeg selv har af billeder, specielt af landinger og starter på vandet, da min plads var i »tårnet«.

Da vi i sin tid befløj Flådestation Grøn-

nedal var der mange amatørfotoografer der lavede deres egne gode billeder, så der må være en masse billeder af civile (EPA) Catalinaer og militære Catalinaer.

Hvad jeg måtte modtage vil efter behandling blive returneret til rette vedkommende, og det behandlede materiale vil senere overgå til Flyvevåbnets Historiske Samling i Karup, hvad angår den militære del, og den civile vil blive overdraget til Danmarks Flymuseum.

Endvidere er jeg ved at samle materiale til en bog, som pensioneret US Commander Louis B. Dorny vil skrive om de forskellige landes brug af Catalina fly efter Anden Verdens krig. Han har lige udgivet en bog med titlen US Navy PBY Catalina units of the Pacific War (ISBN 978-1-84176-911-0).

Alle billeder har interesse, sort/hvid, farve, dias og evt. smalfilmsklip, også her fra det sydlige Danmark.

Med venlig hilsen og håbet om et der er nogen der vil støtte denne sag, for skal der samles historie, er det nu hvor der stadig lever folk som var med i historien.



L-863 kører af rampen på Grønødal.

På udkig efter et fly...?

Kontakt os gerne for mere information om de enkelte fly. Vi glæder os til at tale med dig...!

2007 Piper Seneca V
Reg.no. OY-PKA, USD 889,800



2004 Piper 6XT
Reg. no. N30XT, USD 495,000

2002 Piper Malibu Meridian
Reg.no. OY-LAW, USD 1,360,000

- se flere fly til salg på
vores hjemmeside

 **AIR ALPHA**

Air Alpha Aircraft Sales A/S, Odense Lufthavn, Danmark, Tlf. +45 65 954 954, sales@airalpha.com, www.airalpha.com

DET SKER I 2008

APRIL

- 1.-3. Aircraft Interior Expo, Hamburg, Tyskland (www.aircraftinteriorexpo.com)
- 8.-13. Sun 'n Fun, Lakeland, Florida (www.sun-n-fun.org)
- 25.-27. Aero Expo Prag, Pribram Airfield, Tjekkiet (www.expo.aero)

MAJ

- 20.-22. EBACE, Geneve, Schweiz (www.ebace.aero)
- 24. 4. Texel Oldtimer Fly-in, Texel, Holland (www.texelairport.nl)
- 27.5-16 ILA Berlin, Tyskland (www.ila-berlin.de)

JUNI

- 7.-8. Biggin Hill Air Fair, Biggin Hill, England (www.bigginhillairfair.co.uk)
- 8. Flyvevåbnet Åbent Hus, FSN Karup
- 12.-15. 41. KZ Rally, Stauning (www.kzclub.dk)
- 13.-15. Aero Expo London, Wycombe Air Park, England (www.expo.aero)
- 14. Swedish Ultraflyers Fly-in, Frölunda (ESVF), Sverige (www.swedishultraflyers.se)
- 28.-29. Luxembourg Air Show, Bitburg Airport (www.airshow.lu)

JULI

- 12.-13. Flying Legends Air Show, Duxford, England (www.iwm.org.uk)
- 12.-13. Royal Int'l Air Tattoo, Fairford, England (www.rafcte.com)
- 18.-19. Wheels and Wings, Varberg, Sverige (www.wheelsnswings.se)
- 18.-20. Tannkosh 2008, Tannheim, Tyskland (www.tannkosh.de)
- 14.-20. Farnborough Int'l Air Show, Farnborough, England (www.farnborough.com)
- 28.7-3.8 EAA Air Venture, Oshkosh, USA (www.airventure.org)

AUGUST

- 2.-3. Fly-in, Visingsø, Sverige (via www.jfk.nu)
- 8.-10. Fly-in, Siljansnäs, Sverige (www.siljansnasfk.com)
- 15.-18. Fly-in, Schaffen Diest, Belgien
- 22.-24. Internationale Bodensee Airshow, St. Gallen-Altenrhein, Schweiz (www.ibas08.ch)
- 23.-24. Airport Action Days, Odense Lufthavn
- 30.-31. Flugplatzfest, Flugplatz Bielefeld, Tyskland (www.flugplatz-bielefeld.de)

SEPTEMBER

- 4.-6. Oldtimer-Fliegertreffen Hahnweide, Tyskland (www.oldtimer-hahnweide.de)
- 5.-7. Air Magdeburg, Magdeburg, Tyskland (www.air-magdeburg.de)
- 10.-14. 45. Reno Air Races, Reno Stead Airport, Nevada (www.airrace.org)

OKTOBER

- 6.-8. NBAA, Orlando, Florida (www.nbaa.org)

NOVEMBER

- 4.-9. Airshow China 2008, Zhuhai, Guangdong, Kina

2009

- 2.-5.4 AERO Friedrichshafen, Tyskland (www.aero-friedrichshafen.com)
- 15.-21.6 Paris Air Show, Le Bourget (Paris), Frankrig (www.paris-air-show.com)
- 27.7-2.8 EAA AirVenture, Oshkosh, USA (www.airventure.org)
- 23.8 3. International Bücker Fly-In, Kestenholz, Schweiz

Se også www.airshowbuzz.com, 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. – Også EAA's nye on-line kalender giver meget detaljerede oplysninger om arrangementer i USA (www.eaa.org).

The Red Bull Air Race besøger også i 2008 en række lande og byer verden over. De nærmeste i forhold til Danmark er Stockholm (5-6. juli), Rotterdam (19-20. juli) og London (2-3. august). Se mere på www.redbullairrace.com.

Oversigten bringes uden ansvar for ændringer, aflysninger etc.

Oscar Yankee

Tilgang

OY-	Type	Byggeår	Fabr. nr.	Reg. dato	Ejer/bruger	Ex
OY-BWH	Piper PA-28R-201 Arrow III	2001	2844045	15.01.2008	Hans Christensen, Tranekær	N431PA
OY-CKS	Pilatus BN-2A-21 Islander	1976	553	20.02.2008	COWI A/S, Kgs. Lyngby	G-BEFI
OY-EXL	Schempp-Hirth Duo Discus-T	2007	166	21.02.2008	Svæveflyveklubben SG-70, Herning	D-KEXL
OY-IBS	Piper PA-28R-201 Arrow III	2001	2844064	09.01.2008	Bent Iversen, Rødding	N285PA
OY-PKC	Piper PA-46-500TP Malibu Meridian	2007	4697317	20.02.2008	Air Alpha Aircraft Sales A/S, Odense	
OY-SOE	Lindstrand LBL 90A	2007	1171	29.02.2008	Sonofon A/S + Sony Ericsson, Hørsholm	
OY-TBK	Piper PA-28R-201 Arrow III	2001	2844043	15.02.2008	Jensen Aircraft v/Torben Biehl Jensen, Haderslev	N410PA
OY-VIN	Pilatus PC-12/47	2008	872	20.02.2008	Air Alpha Aircraft Sales A/S, Odense	
OY-WWW	Cessna 525B Citationjet CJ3	2007	525B-0194	18.01.2008	Weibel Scientific A/S, Allerød	
OY-ZZZ	Cessna 172S Skyhawk SP	2005	17259882	22.02.2008	Mads Vallentin (+1), København	N14019

Slettet

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-ARX	2G	13.02.2008	Dansk Svæveflyvehistorisk Klub, Herning	*Administrativ sletning=
OY-BSF	Piper PA-34-200 Seneca	14.02.2008	Jensen Aircraft v/Torben Biehl Jensen, Haderslev	Beskadiget i hård landing
OY-IXX	Schempp-Hirth Duo Discus T	19.02.2008	Stener Leander Nielsen, Holstebro	Solgt til Tyskland
OY-JRN	Beech 200 Super King Air	14.02.2008	Niels Birke Brüel, Langebæk	Solgt til Spanien
OY-NUT	Pilatus PC-12/45	18.02.2008	OY-NUT I/S, Aalborg	Solgt til Tyskland

Ejerskifte

OY-	Type	Reg. dato	Nuværende ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-DUI	SAI KZ III U2	18.02.2008	Mogens Velling Pedersen, Allerød	Anker Lauridsen, Hellerup
OY-MAV	CL-600-2B19 Regional Jet Srs. 100	29.11.2007	Cimber Air A/S, Sønderborg	A/S Maersk Aviation Holding, Dragør
OY-MBI	CL-600-2B19 Regional Jet Srs. 100	29.11.2007	Cimber Air A/S, Sønderborg	A/S Maersk Aviation Holding, Dragør
OY-MBJ	CL-600-2B19 Regional Jet Srs. 100	29.11.2007	Cimber Air A/S, Sønderborg	A/S Maersk Aviation Holding, Dragør
OY-MBT	CL-600-2B19 Regional Jet Srs. 100	29.11.2007	Cimber Air A/S, Sønderborg	A/S Maersk Aviation Holding, Dragør
OY-MBU	CL-600-2B19 Regional Jet Srs. 100	29.11.2007	Cimber Air A/S, Sønderborg	A/S Maersk Aviation Holding, Dragør
OY-OAA	Hawker 800XP	25.1.2008	Execujet Europe A/S, Roskilde	Execujet Scandinavia A/S, Roskilde
OY-OKK	Dassault Falcon 900EX	14.2.2008	Kirkbi Invest A/S, Billund	Kirkbi A/S, Billund
OY-RTC	ATR-72-202	20.12.2007	Cimber Air – Leasing A/S, Sønderborg	Cimber Air A/S, Sønderborg
OY-RTD	ATR-72-202	20.12.2007	Cimber Air – Leasing A/S, Sønderborg	Cimber Air A/S, Sønderborg
OY-RTF	ATR-72-202	20.12.2007	Cimber Air – Leasing A/S, Sønderborg	Cimber Air A/S, Sønderborg

Rettelser og tilføjelser til FLYV februar 2008

- OY-APK solgt som UR-DNC.
- OY-APL: Datoen for ejerskiftet er 2.8.07
- OY-BYA solgt som F-HCDM
- OY-FRE solgt som LN-FTN
- OY-LSA slettet 17.12.07. Solgt som F-GULY
- OY-LSD: Byggenummer er 394952
- OY-OLE solgt som D-INES
- OY-PHZ: Typen er PA-46-500TP Malibu Meridian
- OY-VGB: Korrekt registrering er OY-VBG



HISTORISKE VINGESUS



Short S.C.1 holder stille i luften under en testflyvning.

SHORT S.C. 1

AF WILHELM WILLERSTED

VTOL-flyvning – der jo som bekendt står for Vertical Take-Off and Landing – altså manøvrer hvor flyet foretager lodret start og ditto landing, har været en stor udfordring for alverdens flykonstruktører i mange år. Utallige er de mere eller mindre fantasifulde løsninger, som vi har været præsenteret for gennem tiderne.

Umiddelbart »født« til at kunne starte og lande lodret er helikopterne. Disse luftfartøjer er efterhånden udviklet til perfektion, lige fra »almindelige« helikoptere med en eller to rotor, hvor piloten via rotorhovedet bl.a. styrer apparaterne ved at manipulere med rotorbladens individuelle indfaldsvinkel og til for eksempel de komplicerede, tomotorede amerikanske »Osprey« militære helikoptere, hvor piloterne drejer hele motoren med rotoren, når man skal frem-eller-tilbage og op-og-ned.

Når det drejer sig om VTOL funktioner for eksempelvis »almindelige« fastvinge-fly, kan flyhistorien byde på en række fantastiske og bizzarre prototyper. Men her skiller et enkelt fly sig markant ud fra mængden. Det er den britiske Hawker Harrier, hvor man opnår VTOL ved at drejer selve jetdyserne på motoren så Harrier bogstaveligt talt rider på jetstrømmen fra den enkelte motor og ikke behøver et ekstra arsenal af motorer til at klare op-og-ned paragrafferne.

Englænderne var som nogle af de første helt fremme på mærkerne omkring VTOL til jetfly.

Rolls-Royce havde nemlig udviklet den lille RB.101 jetmotor, der blot ydede 966 kg tryk og som gav mulighed for at afprøve VTOL in natura.

Short Brothers fabrikken byggede i

Data

Short S.C.1

Motorer: Fem Rolls-Royce RB.108 på hver 966 kg tryk

Spændvidde: 7,16 m

Længde: 9,11 m

Højde: 3,25 m

Max. startvægt: 3.650 kg

Max. vandret flyvning: .. 396 km/t

Tophøjde: 2.440 m

Rækkevidde: 240 km

sommeren 1954 et sådan test-fly – Short S.C.1 – der blev udstyret med fem af de nye Rolls-Royce mini-motorer. De fire motorer skulle især fungere ved lodret start og landing og den sidste klarede så ligeud flyvningerne.

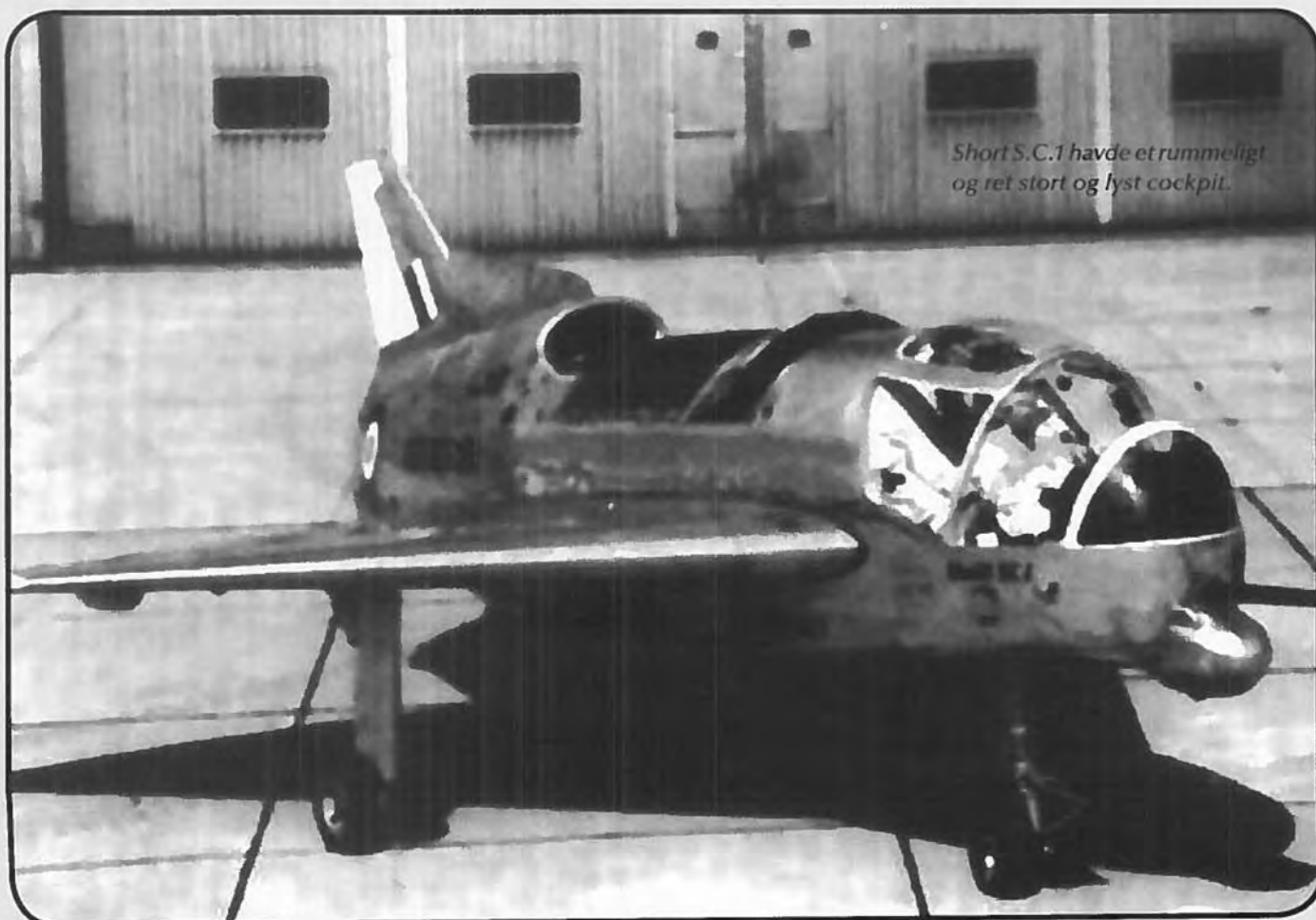
Førsteflyvningen fandt sted fra Boscombe Down den 2. april 1957 med normal lige-ud-ad-landevejen/startbanen teknik. Den anden prototype foretog en tøjret VTOL-prøveflyvning den 6. august fra en specielt opbygget metalplatform.

S.C.1 flyet havde ganske små deltavin-

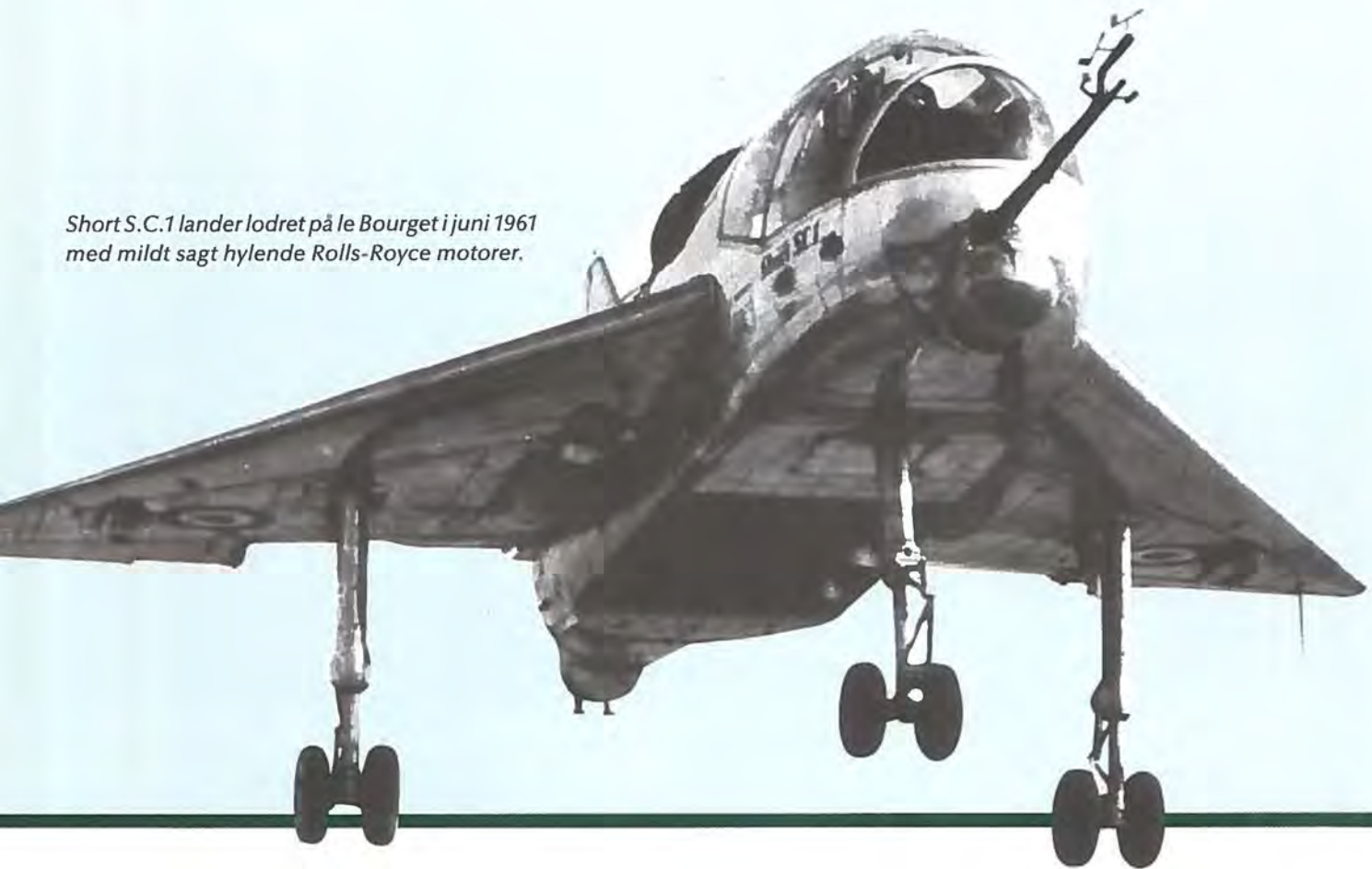
Shorts chef-testpilot Tom Brook-Smith poserer i april 1960 i cockpittet på Short S.C.1 på Royal Aircraft Establishment i Bedford.



Short S.C.1 havde et rummeligt og ret stort og lyst cockpit.



Short S.C.1 lander lodret på le Bourget i juni 1961 med mildt sagt hylende Rolls-Royce motorer.



ger, et fast næsehjulsunderstel og altså i alt fem Rolls-Royce RB.101 med de fire placeret i midten af kroppen omkring tyngdepunktet og den sidste motor var anbragt i halen med udstødning bagud.

S.C.1 var forsynet med et nyt avanceret fly-by-wire system, og piloten kunne manøvrere maskinen ved at lade motorerne i kroppen operere parvis under den lodrette start og landing.

Testpiloterne fortalte, at det virkelig krævede »sin mand« at styre VTOL-funktionerne selv med fly-by-wire. Selve understellet kunne ydermere også styres frem eller tilbage omkring flyets tyngdepunkt ved start og landing.

Den 6. april 1960 foretog S.C.1 en »100 procent testflyvning« altså med alle VTOL funktioner i brug såvel under generel flyvning som ved starten og landingen.

Flyet blev overraskende præsenteret offentligt på Farnborough udstillingen i september 1960. I forbindelse med Pariser Salon'en 1961 fløj englænderne den ene af de to S.C.1'er over Kanalen til Frankrig under stor pressebevågenhed.

Jeg husker specielt at maskinen gjorde et spændende overdøvende indtryk under opvisningerne blandt andet ved at

holde stille i luften («stille» er nu nok for meget sagt, for Rolls-Roycerne hylede faktisk infernalsk!).

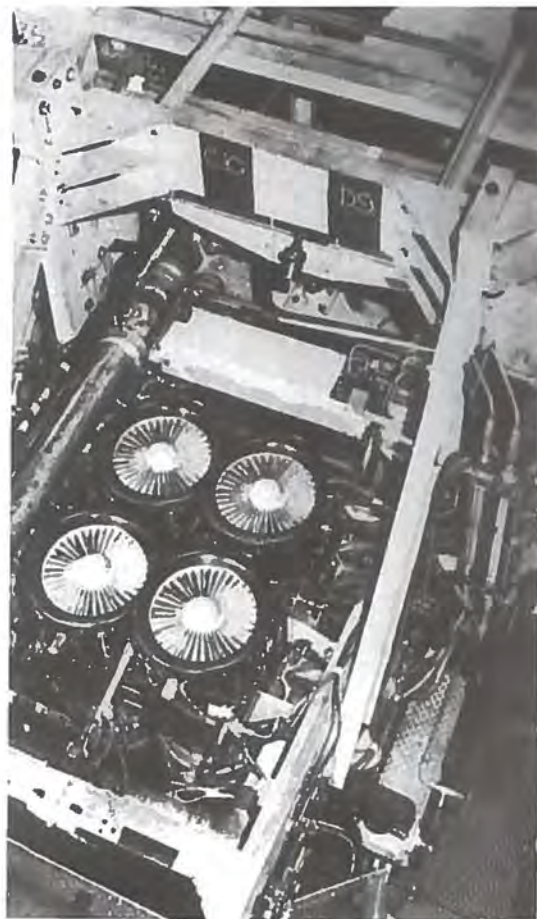
Royal Aircraft Establishments testpiloter havde deres hyr med at kontrollere det lille og sprælske VTOL-testfly, der hoppede og dansede på de fire indenbords motorers jetudstødning. Som det også siden er bekendt risikerer man blandt andet også at motorerne malfunktionerer når de indsuger udstødningen og græs og kviste mm. i nærheden af jorden ved VTOL-testerne i lav højde.

Det kostede således den erfarne RAE-testpilot major J. R. Green livet, da han den 2. oktober 1963 i lav højde på Farnborough styrtede ned med den ene af S.C.1'erne.

Flyet kunne dog genopbygges, og i en årrække (faktisk i 10 år) fungerede de to Short S.C.1, og de var således med til give en masse VTOL-erfaring.

Begge Short S.C.1 er heldigvis bevaret.

Den ene kan ses på Science Museum i South Kensington i London. Den anden skal man til Irland for at studere. Den står nemlig på Ulster Folk and Transport Museum i Nordirland.



Her ses motorplaceringen af de fire af flyets fem Rolls-Royce RB.108 jetmotorer i kroppen på S.C.1.

70

For 70 år siden

Af Ingrid Muus



FLYV april 1938 er digert. Forsiden af de 52 sider – mod de sædvanlige 20-28 sider – prydes af teksten *LUFTFARTS-NUMMER*. Jeg troede alle numre handlede om luftfart! – men dette nummer har koncentreret sig om den kommercielle luftfart i de europæiske lande. Og det er læsning, der gør indtryk. På 25 år er transport af mennesker og fragt i luften blevet en selvfølge og en naturlig del af sprogbruget. Luftfart og lufttrafik optræder både i reklame- og nyhedsstoffet. A.B. Aerotransport (Swedish Airlines) slår et ordentligt slag for lufttrafikken ved at fremhæve flyets evne til at tage os bort fra det sure vejr på jorden: »Mine Herrer, vi maa klarlægge for Offentligheden, at det nu mere end nogensinde før er blevet tillokkende at være Flyvepassager takket være »Solskinsflyvningen«. Solskinsflyvning, ja det er Ordet. Med det Slagord skulde vi være i Stand til at formaa mange nye Tusinder til at benytte Flyvemaskinen. I Gaar fløj jeg fra Amsterdam med »Ørnen« via København til Stockholm. Vejret var graat, lavt til Skyerne, med Storm og Øsregn, men allerede kort efter Starten havde vi passeret Skydækket og fløj derefter op i 2500 Meters Højde i straalende Sol under en klar blaa Himmel hele vejen til København. I Kastrup var Vejret ikke synderligt bedre end i Schiphol, men mine Herrer, sikke en Tur fra København til Stockholm. Solskinsflyvning hele vejen. Det er Sol, Menneskene længes efter, og foruden alle de enestaaende Fordele ved Flyvning, skal Aerotransport ogsaa byde paa Sol.«

Det er en bid af noget, man i dag ville kalde en pep-talk til de nærmeste medarbejdere i firmaet fra den idérige og impulsive chef Carl Florman. Man gjorde alvor af det, lavede brochurer og

plakater, hvor det herlige i at flyve oppe over det elendige vejr var budskabet. Og at det gik rent ind kan læses i artikelforfatterens kommentarer: »*Chefens Ordre blev fulgt, og ganske rigtigt: de ny Ord viste sig at faa Magt over Sindene og satte Fantasien i Sving. Hosstaaende ses Annonceringen om Solskinsflyvning, som har verseret i den svenske Presse. Brochurer om Solskinsflyvning blev trykt og distribueret i svenske og engelske Oplag (den engelske Parallel til Ordet Solskinsflyvning blev for øvrigt »over-weather flying«)... Passagererne er blevet taget med Storm og Kaptajn Florman gnider sig i Hænderne i Glæde over det nye Fyndords Slagkraft.«*

Air France, British Airways, Deutsche Lufthansa, KLM, belgiske Sabena og DDL – alle har de gang i en rivende udvikling med øget passagerantal, større maskiner med mere luksus – Condoren, som blev beskrevet i forrige nr. af FLYV, får igen to helsider med billeder, hvor man kan se, at stewarden har kasket på, når han skænker vin for passagererne i rygekabinen.

Lufttrafikken i Postvæsenets Tjeneste står der som overskrift over et stort europakort, hvoraf det fremgår: »Til de paa Kortet skraverede Lande (Skandinavien, Storbritannien, Irland, Frankrig, Holland, Belgien, Luxemburg, Tyskland, Estland, Østpreussen og Finland) befordres for tiden (Marts 1938) Breve og Brevkort uden særlig Luftposttillægstakst ad Luftvejen i alle Tilfælde, hvor der derved opnaas en hurtigere Omdeling. Til de øvrige Lande maa der endnu for Luftbefordring betaales et Til-lægsgebyr... men den Dag er sikkert ikke fjern, hvor al egentlig Brevpost (Breve og Brevkort) sendes pr. Luftpost til alle Lande i Europa uden særligt Gebyr.«

Denne gang var krystalkuglen velpudset, for sådan gik det jo. Hvor stor betydning, luftpostløsningen havde, fremgår af en udregning af tidsgevinsten: »Til Capetown indtil 10 Døgn, til Australien indtil 12 Døgn, til Hongkong indtil 23 Døgn.« Hvis alternativet var alt fra flodbåd til muldyr ryg forstår man godt, at det tog en uge længere at snirkle sig til Hongkong end til Darwin.

Også den danske luftvirksomhed på Grønland beskrives i en underholdende og respektindgydende 3-siders artikel. Opmåling og fotografering af den grønlandske kyst var et arbejde, som havde stået på siden tyverne, men i 1932 gik Marinens Flyvevæsen ind og medvirkede til opmålingen ved optagelse af luftfotos. Det var vanskelige forhold, de arbejdede under. »Efter 4-5 Timers Flyvning kommer Meldingen fra Luftfartøjet: Færdig! Afgaar til Basis, og saa faar Kokken travlt, han skal jo gerne have Maden parat til de forsultne og forkomne Flyvere kommer ned; men disse spiller heller ikke Tiden, naar man har siddet i 10-20 ja sommetider ned til 25 Graders Kulde i flere Timer, saa kan det ikke gaa hurtigt nok med at komme ned til de behageligere Atmosfærer, saa næppe har Flyveren faaet Klarmeldingen fra Fotografen førend han sætter Maskinen paa Næsen, og hjemad gaar det med højeste Fart, saaledes at der opstaar et formeligt Kapløb mellem Flyveren og Kokken om, hvem der først er klar til Spisningen.« Det var ikke for tusedrenge!



**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

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.

Telefon

46141507

46191316

E-mail

pilotshop@kda.dk

Svend L. Jensen, butiksleder

Telefax

KDA's bestyrelse

Aksel C. Nielsen (fmd.)

Jens Feldborg (næstfmd.)

Hans Havsager

Vagn Jensen

Niels Jensen

Søren Pedersen

Niels-Christian Levin Hansen

Telefon

98293636

32507898

46480608

86441133

29432967

48289196

45810094

Dansk Ballon Union

Henning Sørensen

Kronhøjrtvej 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 Faldakærme 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, 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

Fritflyvning-Unionen

Karsten Kongstad

Degnebakken 22, Vigersted

4100 Ringsted

Internet adr.: www.ffu.dk

E-mail: kk@ringsted.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

KDA Repræsentantskabsmøde 2008

Kongelig Dansk Aeroklub afholder det ordinære repræsentantskabsmøde lørdag den 12. april 2008 i KDA-huset i Roskilde Lufthavn.

Årsberetningen vil blive fremsendt til unionerne og til de direkte medlemmer, der ønsker det.

Der afholdes formøde for de direkte medlemmer kl. 1000.

Fra DMU's hjemmeside:

Moms på fly og afgift på flybrændstof

Lovforslag om flymoms (og afgift på flybrændstof).

Den 8. januar var lovforslag L32 til 1. behandling i Folketinget og lovforslaget blev herefter sendt til behandling i Skatteudvalget. Sidst i februar måned har Skatteudvalget udarbejdet 2. udkast til betænkning over lovforslaget. Det forventes, at forslaget nu går til 2. behandling i Folketinget.

Efter det forslag, der foreligger nu, ud sættes reglerne om ikrafttræden af flymoms til 1.1.2009.

Såfremt forslaget vedtages, vil det betyde, at indgåelse af en skriftlig kontrakt, inden datoen for lovens ikrafttrædelse (1.1.2009), om salg af luftfartøjer, bortset fra sportsfly og fast udstyr til sådanne luftfartøjer, kan ske med momsfri levering efter hidtil gældende regler i momslovens § 34, stk. 1, nr. 7 og 8 – blot selve leverancen finder sted inden 1. juli 2010.

I lovforslaget var skæringen for levering oprindeligt sat til udgangen af 2008.

Det vides ikke på nuværende tidspunkt, hvornår Folketinget behandler lovforslaget og dermed hvornår loven træder i kraft.

De nye regler om afgift på flybrændstof foreslås at træde i kraft på det tidspunkt, hvor Skatteministeren beslutter det – og det forventes at være tidligst ved lovens vedtagelse.

Skatteudvalgets 2. udkast til betænkning over lovforslag L32 findes på Folketingets hjemmeside:

<http://folketinget.dk/samling/20072/Lovforslag/L32/Bilag/28/527944.HTM>
Lovforslag L32 og sagsforløbet findes ligeledes på Folketingets hjemmeside:
<http://www.ft.dk/doc.aspx?/Samling/20072/lovforslag/L32/index.htm>

Dansk Motorflyver Union
Merete Strandberg
Unionssekretær



**Tilmeld dig
KDA's Nyhedsbrev på
www.kda.dk**

Dårlig vejledning

Ny udgave af BL 1-1

Statens Luftfartsvæsen har udsendt en ny udgave af BL 1-1 Bestemmelse om vedligeholdelse af luftfartøjer. Den er dateret den 20. december 2007 og er 4. udgave.

I afsnit 7.4 (Vedligeholdelsesarrangement) anføres det under 7.4.1.2 følgende: »Hvis luftfartøjet har en maksimalt tilladt startmasse på højst 2.730 kg, og ejeren selv er pilot med gyldigt certifikat på luftfartøjstypen, kan ejeren udføre forebyggende vedligeholdelse og 50 timers inspektioner på sit eget luftfartøj.

Anm.: Med hensyn til, hvad der kan udføres som forebyggende vedligeholdelse, henvises til bilag C. I samme bilag findes en liste over anbefalede dokumenter.«

Bilag C er på BL'ens side 39 og lyder således:

»Begrænset (forebyggende) ejerpilot vedligeholdelse Bilag C

Forebyggende vedligeholdelse er begrænset til følgende arbejder, hvis det kan udføres uden at adskille eller demontere primære strukturdele, styresystemer, rorflader, højtrykhydraulikslanger, propeller/rotorblade motorer eller understel, og hvis det specialværktøj og de procedurer, der er angivet af fabrikanten, anvendes.

Den forebyggende vedligeholdelse, hvortil der henvises i M.A.803, må, forudsat at den ikke omfatter komplicerede vedligeholdelsesopgaver og kan udføres i overensstemmelse med M.A.402, foretages af piloten.

Punkterne fremgår af forordning (EF) nr. 2042/2003 af 28. november 2003, bilag VIII.«

Og det er her filmen knækker ...

Der henvises til M.A.803 og M.A.402 og en EF forordning. Og hvor er det så lige man finder ud af hvad der står i disse referencer, og hvor finder man dem?

Ved henvendelse til SLV's juridiske afdeling oplyses det, at enhver pilot bør vide at det findes på EASA's hjemmeside – og det gælder også dem der ikke har adgang til Internettet! Tak for hjælpen.



KALENDER

**KDA**

12/4 KDA Repræsentantskabsmøde
18/10 Formandsmøde

Svæveflyvning (www.dsvu.dk)

1-11/5 DM Standard, DM 15 m, DM 2-sædet og Grand Prix i 18 m fly
14-24/7 DM Junior, DM Klub og DM 18 m
20/7-1/8 Tyske mesterskaber for kvinder, Lachen-Speyerdorf, Tyskland
2-16/8 30th FAI World Gliding Championships, Lüsse, Tyskland

Ballon (www.ballonunion.dk)

21-28/6 8th FAI Hot Air Airship World Championship, St. Petersburg, Rusland
24-27/7 NM, Hämeenlinna, Finland
12-17/8 DM og Svensk Mesterskab, Søgårdslejren, Aabenraa
13-20/9 VM, Hofkirchen, Østrig

DMU (www.flyvdmu.dk)

26/4 DMU Repræsentantskabsmøde, Odense Lufthavn
1-4/5 DMU tur 2008 til Lydd Airport og omegn (www.flyvdmu.dk)

DMU Sport (www.dmu-sport.dk)

26/4 DMU Sport repr. møde, Odense Lufthavn, (før DMU repr.møde)
24-25/5 DM, Skive Flyveplads
27-20/6 NM, Finland
13-26/7 VM i Rally- og Præcisionflyvning, Ried Kirchheim, Østrig

DULFU (www.dulfu.dk)

30/3 Repræsentantskabsmøde, Beldringe

Kunstflyvning (www.kunstflyvning.com)

5-13/7 16th FAI EM aerobatic championship, Hradec Králové, Tjekkiet

Fritflyvning (www.fffu.dk)

31/8-6/9 EM, Pazardzhik, Bulgarien
16/11 Landsmøde, Ringsted

Skalamodeller (www.rc-skalaflly.dk)

11-20/7 20th FAI World Championships for Scale Model Aircraft and Large Scale Aircraft, Kruszyń, Polen



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 4514 1507

webshop www.kda.dk

Lufthavnvej 2B
8000 Roskilde

Rubrikannoncer

Smaragd - luftens juvel



Smaragd er et elegant lavvinget UL fly bygget i en GFR/Carbon sandwich konstruktion, der byder på masser af plads i cockpittet

Kik ind på www.hobby-centret.dk og se meget mere om dit nye fly



Telefon 57 67 30 92 · www.hobby-centret.dk

TIL SALG CESSNA F172H

Totaltimer: 4.100 – Nyt LDB. v/ 4.134 timer / 03.09.07

Hovedreparation motor v/ 3.935 timer / 25.01.95
6 ny type cylindre · Nye magneter · Ny propel

Propel nulstillet v/ 4.110 timer/ 12.07.05

Udstyr: Audiopanel Narco CD125 – VOR Narco Nav 121 –
Transponder NarcoAT 150 – ADF Com 120 Narco KR86 –
Intercom Flight – Com 403 MC (med 4 udtag) – Bendix Kings
Radio KY97A – GPS 3P Garmin. (Stationeret i hangar på Roskilde Lufthavn)



Henvendelse tlf. (+45) 3874 5400 · E-mail: hans@stromsvik.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

PIPER PA28140 SÆLGES

Årgang 1967, meget fin stand. Samme ejer i 33 år.
750 timer tilbage på motor.
Evt. sælges eller bytte med nyere bil. Stationeret EKTS.

HENVENDELSE:

Søren Haaning, Tlf. 97710636
Fjordvej 32, Nykøbing Mors.

ANNONCERING I FLYV

Ring til Allan Christensen
Tlf. 2172 5939



Rubrikannoncer

TIL SALG CESSNA 172 M



Årgang 1976, TT 110053
Motor TSMO 1271,
New prop 2007, 4 place intercom
Avionic KX 155, IFR godkendt
Interiør 6/10, Exteriør 6/10
Fresh LDB, feb. 2008.
Vindue kan åbnes i højre side

Pris 320.000 DKkr.

Eagle Luftfoto,
Jesper Larsen
tlf. 2819 2826

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

ANPART KØBES

Anpart i twin, IFR-reg.,
til forretningsflyvning,
stationeret EKRR, købes.

HENV. BILLETMÆRKE FLYV TWIN

Lukket kuvert med svar
sendes til redaktionen,
der sender den videre.

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde

REDNINGSFALDSKÆRME
OMPÅKNING • SALG & REPARATION



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

FLY UDLEJES EKKL/EKRR



KALUNDBORG AVIATION

OY-BLP • PIPER PA28-151 • ÅRGANG 1976 • VFR-NAT CERTIFICERET



AIRWORK

OY-PTL • CESSNA F172P • ÅRGANG 1986 • IFR-CERTIFICERET

Flyene udlejes fra Kalundborg (OY-PTL også fra Roskilde Lufthavn)
Rabat kan gives • www.airwork.dk/flyudlejning.html

Pris DKK: OY-BLP 890,- / OY-PTL 920,- pr. tacho

**KALUNDBORG
AVIATION**
KALUNDBORG AVIATION
Mobil 4041 1326
aviation@mail.dk

AIRWORK
AIRWORK
Mobil 6076 8031
airwork@mail.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
centerair@centerair.dk • www.centerair.dk

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
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.


- 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
Liholtvej 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

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

 Lufthavnsvej 60
4000 Roskilde

- ATPL (VFR) integreret / 1415 Flyve
- FI (A) / 1415 Flyve
- IMPL (A) / 1415 Flyve
- ATPL (A) / 1415 Flyve
- PPL (A) / 1415 Flyve

 Flyvevåbnets
Bibliotek


392000287933

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
Integreerede/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.

 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

Skive Lufthavn
Lufthavnsvej 1
DK-7840 Højslev
Tlf. +45 97524037

FLY

Maj 2008 5



Er dine
forsikringer
i orden?

Få svar
på tlf. 70201927

Certifikatforsikring til piloter



Forsikringsmæglerne
på Roskilde Lufthavn

Lufthavsvej 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 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

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 tilkaldssag. 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

81. årgang nr. 5 · maj 2008

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)

I 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 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



Distribueret oplag ifølge Fagpressens Medie Kontrol i perioden 1.7.05 til 30.6.06: 3.912 eksp.

Forsiden:

Anders V. Hansens model af Randers Air Park er her indarbejdet i et luftfoto af området, så man får en fornemmelse af, hvordan den kunne komme til at se ud. Illustration Ole Steen Hansen. Læs artiklen på side 10.

Artikler:

- 6 Ukoordineret flyvning
- 10 Randers Air Park
- 14 Discus
– en succes i standardklassen
- 16 EK-48 – en epoke ebber ud
- 18 HPH – Innovation fra Tjekket
- 22 Fra Tiger til Zephyr
- 26 Havmiljøvogtere i luften
- 29 Hvor er de komplette sæt af FLYV i dag?


Rubrikker:

- 4 Kort Sagt
- 30 Navne
- 31 For 70 års siden
- 32 Organisationsnyt
- 34 KDA Årsberetning 2007
- 41 Flymarkedet



FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

KORT SAGT



Gripen JAS 39C, i tjekkisk bemaling.
Foto: Knud Larsen.

SAS køber Q400 – igen

Efter de tre uheld i efteråret med Bombardier Dash 8 Q400 har SAS ført forhandlinger med den canadiske flyfabrik og leverandøren af understellet Goodrich om erstatning. Detaljerne er ikke offentliggjort, men den samlede erstatning udgør USD 163 mio. i form af betaling og rabat på bestillingen af nye fly.

SAS' bestyrelse har godkendt køb af 27 fly fra Bombardier med en option på 24. Det drejer sig om CRJ 900 NextGen og Q400 NextGen.

Q400 skal ikke flyve i SAS-farver, men indgå i selskaberne Widerøe og airBaltic. CRJ900 NextGen skal anvendes af SAS og Estonian Air.

CRJ900 er det største fly inden for CRJ-familien. Marchfarten er 882 km/t. Der er to piloter og to i kabinen. Der kan være op til 90 passagerer. Motorerne er

General Electric CF34-8C5. Rækkevidden er op til 3.070 km. Listeprijs for 13 fly: 474 mio. USD. Første levering i løbet af 2008.

Til nogens overraskelse anskaffes også Q400 fly, nu i en version NextGen. NextGen ændringerne er mest i kabinen med nye sidepaneler, belysning og større bagagehylder. Derudover er der ændringer ved understellet.

Q400 NextGen, hvoraf det er købt 14, kan tage op til 78 passagerer. Den har en rækkevidde på 2.400 km og en marchfart på 667 km/t. Motorerne er Pratt&Whitney Canada PW150. Listeprijs 356 mio. USD.

Flyvning i midnatssol

Sunny Nights Fly-in foregår igen i år i Pudasjärvi airfield i det nordlige Finland den 2.-6. juli.

Pudasjärvi (EFPU), der også er et svæveflyvecenter, ligger på 65.24N 026.57E.

Et air-rally fra Helsinki-Malmi (EFHF) to Pudasjärvi starter den 1. juli kl. 1800 i Malmi. Man kan deltage i rallyet eller ankomme til Pudasjärvi på et eget valgt tidspunkt. Alle er velkomne.

Mere information på <http://wings.pudasjarvi.fi>.

Gripen til Thailand

Det svenske Forsvarets Materielverk har skrevet kontrakt med Thailand om levering af seks Saab Gripen til det thailandske flyvevåben i begyndelsen af 2011. Leverancen er fire ensædet Gripen C og to to-sædede Gripen D. Gripen skal erstatte Northrop F-5.

Endvidere skal Saab levere to Saab 340 passagerfly, hvoraf den ene skal udstyres med Saab Microwave Systems Erieve



Cessna 162 SkyCatcher (computergrafik).



Delta Airlines Boeing 777.

overvågningsradar. Det andet Saab 340 fly skal bruges til transport og uddannelse. Der skal også leveres datalink-udstyr til kommunikation mellem Gripen og 340 AEW&C flyet.

Japanerne vil også

Mitsubishi Heavy Industries har officielt startet et flyprojekt under navnet Mitsubishi Regional Jet (MRJ).

MRJ er et 70-90 sædet fly i regionaljet familien. Det planlægges at benytte compositmaterialer i vingerne og halefinnen. Motorerne skal leveres af Pratt&Whitney, og en række amerikanske firma skal stå for bl.a. hydrauliksystemer, avionics mm.

Flyet størrelse placerer det blandt konkurrenter fra Embraer (modellerne 170-195) og Bombardier (CRJ700-CRJ900). MRJ forventes leveret fra 2013.

Cessna 162 SkyCatcher i luften

Cessnas Light Sport Aircraft (LSA) fløj første gang den 8. marts fra fabrikken i Wichita, Kansas. Flyvningen varede en time hvor stabilitet mm. blev afprøvet. Der vil blive bygget tre fly til certificeringsprogrammet.

SkyCatcher er bygget helt i aluminium, er tosædet og har en Continental O-200 motor på 100 hk. Rejsehastighed forventes at være 118 kt med en rækkevidde på 870 km. Max. vægt er 600 kg. Prisen er pt. 111.500 USD, med den nuværende (18. april 2008) dollarkurs på 4,68 kr. bliver prisen kun ca. 522.000 kr.

Delta + Northwest = Delta

USA's tredje største luftfartsselskab Delta og USA's femte største Northwest går sammen under navnet Delta. Formålet er at spare på omkostningerne,

hvor især brændstofprisen er en meget stor del (prisen er fordoblet på et år). Som følge af sammenlægningen forventer at kunne spare en mia. USD årligt. Selskabets hovedkvarter forbliver i Atlanta, Georgia.

Det nye Delta vil have 75.000 medarbejdere, operere en flåde på 800 fly og omsætte for 35 mia. USD årligt.

Et af de store problemer er at indplacere 5.000 Northwest piloter med 6.000 Delta piloter.

Aftalen skal godkendes af de to selskabers aktionærer.



UKOORDINERET FLYVNING

Endnu et aspekt af flyvning, som kan bruges positivt

Af Lennart Wahl

Inden vi går i gang med ukoordineret flyvning er der et par begreber der lige skal slås fast: Man bør man skelne mellem koordineret flyvning og koordinerede ror-input.

Koordineret flyvning er når man aktivt sørger for at luftstrømmen over flyet er parallel med flyets længdeakse. Det betyder at man skal modvirke slipstrøms-effekt fra propellen, gyrokræfter, modsat giring o.a. effekter som bevirker at luftstrømmen ikke længere er parallel med flyets længdeakse.

Koordinerede input er derimod kun et udtryk for at man samtidigt giver passende input – f.eks. krængeror og sideror i indrulning til et drej eller for så vidt sideror og modsat krængeror i indgang til sideglidning – et eksempel på koordinerede input til ukoordineret flyvning.

Der findes to forskellige typer ukoordineret flyvning (her de engelske udtryk): SLIP og SKID.

SLIP

Slip/sideglidning forekommer når krængeror og sideror er modsat hinanden eller sagt på en anden måde: sideroret peger opad/væk fra jorden. Sideglidning anvendes bla. ved sidevindslanding.

SKID

Skid, som normalt undgås hvis overhovedet muligt, er karakteriseret ved at krængning og sideror er til samme side – her kan man sige at sideroret peger nedad/mod jorden.

Skid har absolut ingen anvendelse i landingsrunden og bør altid undgås, medmindre man ønsker at spinde eller lave et hammerhead.

Slip/sideglidning er i modsætning til skid meget brugbart i mange situationer.

Det kunne være:

- Landing i sidevind
- Tabe overflødig højde ved anflyvning
- Forbedre udsyn i flyveretningen
- Opretholde kontrol over flyet ved fejl på krængeror eller flaps

Brændstofproblem

Inden vi går videre med slip/sideglidning, er det værd at gøre opmærksom på at nogle fly har et problem med brændstoftilførslen under sideglidning. Det skyldes at sugepunktet i tanken ligger på en sådan måde at når man sideglider suges kun luft – check flyets håndbog.

Andre fly har et problem med at brændstof løber overbord, så kig på vingen hvor udluftningen er – dette problem er sjældent beskrevet i flyets håndbog.

Sideglidning

Lad os lige slå fast, at sideglidning forekommer når krængning og sideror er modsat.

Man kan flyve ligeud, i drej, stalle, med og uden gas – alt sammen medens man sideglider.

For at træne sideglidning i forskellige situationer trænes først sideglidning langs en lige linie. Start med at flyve langsomt ligeud med en fart som på medvind i landingsrunden før landing. Læg mærke til næsestillingen. Da fartmåleren ikke måler rigtigt under sideglidning anvendes næsestillingen til at flyve på.

Under øvelser i sideglidning holdes næsestillingen konstant svarende til langsom rejsehastighed – på den måde tabes ikke så meget højde som hvis tomgang anvendes.

Øvelsen

Find et punkt i horisonten at flyve imod. Giv nu højre sideror således at flyets

næse bevæges sig ud til højre – væk fra punktet.

Samtidigt gives krængeror til venstre så flyet stadig flyver mod punktet.

Kig nu på venstre vinge og læg mærke til at krængeroret er opad. På trods af dette ruller flyet ikke!

Læg mærke til libellen – den står ude til siden. Lyt til vinden omkring flyet – en anderledes lyd end ved almindelig koordineret flyvning.

Prøv nu at returnere til koordineret flyvning ved langsomt at bevæge næsen hen på punktet i horisonten samtidigt med at krængningen reduceres mod nul vha. krængerorene.

Prøv nu sideglidning til den anden side – venstre sideror og højre krængeror, hold næsestillingen og flyv mod punktet i horisonten.

Træn dette til du har fuld kontrol over det. Prøv at gå direkte fra sideglidning til den ene side direkte til den anden side uden ophold.

I disse øvelser vil man givetvis tabe højde, hvilket er i orden.

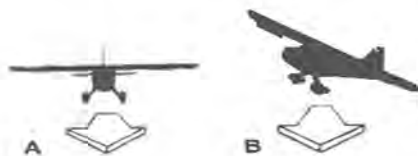
Det vigtige er at træne sideglidninger og holde næsestillingen, så er evt. højdetab noget sekundært.

For egentlige kunstflyvningsfly som f.eks. Bellanca Decathlon, gælder at de kan sideglide ganske meget. Brug derfor kun så meget sideror at det bliver en behagelig sideglidning – måske halvt sideror.

Andre typer fly – rejsefly som f.eks. Cessna 172 – har et mindre effektivt sideror, og her vil evnen til sideglidning blive begrænset af »det lille« siderorudslag.

Drej under sideglidning

Det er ikke kun muligt at flyve langs en lige linie med sideglidning. Drej under sideglidning er også en mulighed.



Gripen – fremtidens kampfly



Saab har igennem generationer udviklet state-of-the-art kampfly. Seneste skud på stammen er Gripen Next Generation, der bliver et nyudviklet, fuldt ud NATO-kompatibelt og ægte multirole kampfly, som effektivt kan løse mange forskellige opgaver – fx forsvare nationale grænser og støtte soldater på internationale missioner.

Gripen Next Generation er et avanceret og højteknologisk kampfly, der lever op til alle Danmarks krav og har en garanteret, fast og kendt pris.

www.gripen.dk



SAAB

For at træne drej under sideglidning, starter man med sideglidning mod et punkt. Hold nu næsestillingen en anelse lavere end ved sideglidning ligeud. Med sideroret konstant varieres krængingen med krængeroret til krængningen eryderligere 10°. Samtidigt gives en anelse højderor opad – træk i pinden. Nu drejer flyet.

Drej i sideglidning vil opfattes som langsommere sammenlignet med et koordineret drej, og flyets næse kommer tilsyneladende bagefter i drejet. Læg mærke til at kuglen ligger ude til venstre i libellen.

For at vende tilbage til sideglidning ligeud aflastes det ekstra højderorsinput og så reduceres den ekstra krængning – nu burde du være tilbage i sideglidning ligeud.

Forskellen mellem sideglidning ligeud og i drej er ganske lille. Det kan være lettere at tænke på tryk på pinden frem for bevægelser af pinden.

Brug to adskilte input for at starte og slutte et drej under sideglidning: For at starte anvend krængeror efterfulgt af højderor. For at slutte anvend højderor efterfulgt af krængeror.

En god øvelse for at træne drej under

sideglidning er et 360° drej med fire stop undervejs. For hver 90° overgås, kortvarigt, til ligeud sideglidning inden der fortsættes i drejet. Øvelsen udføres både til højre og venstre.

Drej under sideglidning kan også udføres ved at slæppe lidt på sideroret efterfulgt af lidt højderor. Aflast højderoret lidt igen og giv en anelse sideror for at komme tilbage til ligeud sideglidning.

Stalls

Nu har vi gennemgået sideglidning ligeud og i drej, men hvad med stalls? Stalls under sideglidning giver sig udtryk på forskellig vis i forskellige fly.

Hvad der ske afhænger primært af om rorautoriteten ophører ifm. stall og i så fald hvilket ror.

Bellanca'en bibeholder fuld siderorautoritet ifm. stall under sideglidning. Det betyder at det er muligt at holde retningen når du staller.

Modsætningsvis kan nævnes at Cessna 150 mister siderorautoriteten. Det betyder at en C150 begynder en sideglidende spiral når stall nærmer sig. Sideroret er dog effektivt nok til at forhindre et spind.

Endelig skal nævnes at den farligste type opførsel forekommer i fly med dårlig krængerorsvirkning. Eksempelvis mister en Beech Bonanza 36 krængerorsautoriteten i et sideglidende stall. Flyet ruller herefter nu ad sig selv mod vingerne vandret, som hvis det ikke stoppes, kan udvikle sig til et spind til modsatte side – du har jo nu ror til samme side som krængningen.

Uanset hvordan flyet opfører sig i et sideglidende stall udrettes stadig fra stallet ved at reducere indfaldsvinklen ved at føre pinden frem, hvorved luftstrømmen over vingen igen strømmer normalt – herefter fjernes sideglidningsinput.

Sideglidning er et måske noget overset aspekt i flyvning – som imidlertid giver ekstra muligheder for manøvrering både under normale forhold og i tilfælde af problemer, herunder nødlanding.

Sideglidning adskiller sig markant fra 'skidding' ved ikke at føre til spind på trods af ukoordineret flyvning.

Lær dit fly at kende – også på dette punkt – endnu et morsomt og brugbart aspekt af flyvning.



Klar til sommer...?

Kontakt os gerne for mere information om de enkelte fly. Vi glæder os til at tale med dig...!



Ring til os og få mere at vide om det nye medlem af Piper-familien: PiperJet'en!



2004 Piper 6XT, reg. no. N30XT
SOMMERPRIS: USD 440,000



2007 Piper Malibu Meridian, OY-PKC
Pris: USD 2,023,100.

- se flere fly til salg på vores hjemmeside

Se vores nye, flotte hjemmeside og tilmeld dig nyhedsbrevet - så er du opdateret!

AIR ALPHA

Air Alpha Aircraft Sales A/S, Odense Lufthavn, Danmark, Tlf. +45 65 954 954, sales@alralpha.com, www.alralpha.com

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 5th - 7th of August 2008, NEAR is your best choice in Europe!



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 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 5th - 7th of August 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 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

RANDERS AIR PARK



Anders V. Hansens model af Randers Air Park er her indarbejdet i et luftfoto af området, så man får en fornemmelse af, hvordan den kunne komme til at se ud.

Tekst og foto: Ole Steen Hansen

Hvad er det lige, Randers er kendt for? Læseren kan sætte sig til at tænke over svaret, mens det her skal konstateres, at det i fremtiden, ikke mindst blandt flyveinteresserede, kunne være den nye Randers Air Park.

Randers Air Park er endnu på idéplanet, men et temmelig konkret af slagsen, da mange folk allerede har været inddraget, og planerne har mødt goodwill fra lokale politikere, bl.a. borgmesteren og formanden for teknisk udvalg.

Ideen til Randers Air Park stammer fra Anders V. Hansen, bedre kendt som »Anders fra Randers« med Danmarks flotteste hangar, hjemmebygget Wright Flyer, som vises frem til airshows og andre festlige lejligheder, jetdrevne cykel og først og fremmest tid og energi til at forvandle sine mange tanker til planer, der kan føres ud i livet. Anders har næsten bestilt bulldozeren, der skal flytte rundt på jorden ude i Air Parkens østlige del – i hvert fald har han forhørt sig om timeprisen på den!

En Air Park – en »residential aviation community«, som det også kaldes, eller et »aeronautisk villakvarter«, som man kunne kalde det – er ikke nogen ny opfindelse. Googler man ordet, kommer der forslag til halvanden million hjemmesider, man kan forlyste sig med at se på. De fleste ligger i USA, men andre lande er også med – dog ikke Danmark. Mange danskere har denne særegne blanding af mindreværds komplekser og storhedsvanvid, der kan være meget begrænsende for indførelsen af nye tanker – »den slags passer nok slet ikke til os, og de andre er så meget større og ved nok bedre, men på den anden side ved vi selv allerbedst, og vi gør det nu altså på vores måde«.

Og indtil nu har ingen i Danmark tilsyneladende fået den tanke at indrette en kombination af hangarer og huse med taxiveje og startbane, så man lige så let snupper sin Piper som sin Porsche. Ingen andre end Anders fra Randers, der de sidste par år har tumlet med stadig mere konkrete planer om en Randers Air Park.

Air Parken skal ligge på sydsiden af startbanen i Randers øst for området med standpladser, hangarer m.m. Kommunen har tænkt sig at anlægge en ny taxivej, så man kan taxie sit fly direkte fra forpladsen ud til sin Air Park-residens. Tilkørslen til Randers Air Park vil ske fra en vej, der fører ud mod sydøst, så der bliver en »airside« og en »landside« og kørende trafik vil være helt adskilt fra flyveplads og taxiveje. Der bliver altså ingen risiko for at postbudet uforvarende kommer til at køre i formation med en Cessna ude på startbanen. Fra Air Parken vil der i øvrigt kun være fire kilometer til motorvejen, så man kan også komme hurtigt andre steder hen i verden, hvis man snupper motorcyklen.

Det terræn, som Anders har spottet og allerede forhandlet pris med landmanden om, ligger med træer på syd- og vestside. Det skræner og niveauforskellen tænkes udnyttet til kombinerede boliger og hangarer i to planer. Det la-

vestliggende sydøstlige hjørne er fugtigt og skal graves ud til sø – ikke stor nok til at det vil være realistisk at lande med søfly, men en Robinson 22 med pontoner skulle ikke have problemer med at lægge til.

Anders har hentet inspiration fra Air Parks i udlandet, bygget model af anlægget (komplet med bålplads og vindpose), lavet tegninger og beregninger på grundpriser. Alt dette har været forelagt byrådspolitikerne, hvoraf en enkelt kommenterede: »Men, hvem gider bo op og ned ad en flyveplads?« Selvom det måske vil være en overraskelse for nogle mennesker, er der faktisk en del, der gerne vil netop det, og de øvrige politikere på mødet på Randers rådhus kunne da også se perspektiverne. Her var noget, som kunne være med til at sætte Randers på landkortet og gøre byen kendt for noget nyt, positivt og innovativt. Naturligvis er der en række formalia med hensyn til lokalplan, miljø og den slags, men som Anders siger: »Da jeg præsenterede min model og planerne, sporede jeg en meget posi-

tiv vilje til at få løst disse problemer, så Air Parken skulle ikke blive bremset af regler og bureaukrati.«

Flyveinteresserede må naturligvis også kunne se perspektiverne i en dansk Air Park.

Der er allerede 5-6 interesserede, som har henvendt sig til Anders og diskuteret mulighederne for at etablere sig med hus og hangar. Nogle er private, f.eks. er der en luftkaptajn, som godt kunne forestille sig at slå sig ned i en Air Park, hvor han let vil kunne dyrke sin interesse for flyvning i fritiden. En anden interesseret er en virksomhed i den kreative branche, der gerne vil have sine medarbejdere placeret et inspirerende sted, hvor kunderne også kan komme og blive overbevist om, at netop dette firma kan noget, som andre ikke kan. De 5-6 interesserede er dog ikke tilstrækkeligt. Alt i alt vil der kunne ligge omkring 20 beboelser på arealet, men man skal op på at have forhåndstilsagn fra ca. halvdelen, før det vil være realistisk at videreudvikle projektet. Med andre ord mangler der



Anders V. Hansen

fem seriøst interesserede, før Anders og de øvrige interessenter kan tage de næste skridt med etableringen.

Anders understreger, at interesserede kan få stor indflydelse på udformningen af Randers Air Park: »Først og fremmest skal det hele ikke ligne hinanden. Så lidt



Give us a click and we'll give you a kick...

Nu kan du vinde dit livs drommetur i et russisk MIG 29 jagerfly.

Klik ind på www.qbenai.com
– bryd lydturen med QBENAI

QBE Nordic Aviation Insurance leverer forsikringer til luftfartsbranchen, lige fra modelfly til forretningfly. Ønsker du at forsikre dit fly, din helikopter eller dit værksted, så finder vi den løsning, der bedst afdækker dine forsikringsbehov.

www.qbenai.com



QBE Nordic Aviation Insurance A/S • Vester Farimagsgade 7, 4. • DK-1606 København V • Tlf. 33 45 03 00 • E-mail: info@qbenai.com • Fax 33 13 06 01



Anders ejer Hangar 11 på Randers Flyveplads. Hangaren er en kombination af hangar, flymuseum, gildesal, værksted og kursuscenter, hvor man kan undervise børn og andre interesserede i flyvningens historie og teknik. Anders forstiller sig ikke, at andre skal indrette deres kommende domiciler i Randers Air Park på samme måde, men hans hangar er en opfordring til »at tænke ud af boksen« og skabe sig sin helt egen kombination af hus og hangar.

regler og begrænsninger som muligt. Hvis nogen vil bygge i ét plan, skal de være velkomne til det, men jeg synes selv, det er oplagt med to planer. Om huset skal have vinkælder eller beskyttelsesrum, om man vil have flat tag og slå græs på toppen af det, eller et tag med fine tagsten, må være op til den enkelte. Om man vil bruge den overskydende plads i hangaren til sin bil, motorcykel, de fra reden fløjne børns opmagasinerede møbler eller et flyrestaureringsprojekt, må man selv bestemme.« Dog »skal det være pænt,« forklarer Anders. »Air Parken skal ikke fyldes med skrammel, men være smukt sted, som kan vises frem og som virkende indbydende. Kommunens positive indstillinger hænger jo netop sammen med, at stedet bliver spændende og repræsentativt. Randers Air Park skal være et rart sted at være – et sted familier har lyst til at opholde sig.«

Randers Air Park kunne gå hen og bliver Danmarks første, spændende, smukke og originale flyvende villakvarter. Og hvad er det så lige, der er »in it« for Anders? Han drømmer såmænd om at blive Air Parkens vicevært og komme

til at møde en masse mennesker, der brænder for det, som mange af os slet ikke kan lade være med at beskæftige os med: flyvning!

Skulle der blandt FLYV's læsere være nogle, der er interesseret i måske selv at deltage i projektet, kan de henvende sig til Anders V. Hansen i Hangar 11 på Randers Flyveplads, telefon 40 54 35 33 eller email: Flyerone@mail.dk



Anders V. Hansen præsenterer sin model af Randers Air Park. De små fly på modellen er af typerne Harrier, A-10, Zero og Corsair (som i det indsatte eksempel) – men man behøver ikke flyve disse typer for at slå sig ned i Air Parken.



DET HANDLER OM

udvikling af et nyt 5. generations fly, der møder dagens og fremtidens trusler. Designet fra grunden til at blive det mest egnede og avancerede internationale multirole jagerfly nogen sinde, kan F-35 Lightning II understøtte enhver mission – fra forsvaret af nationen til internationale koalitionsopgaver. Alle disse opgaver samlet i ét stealthy og økonomisk overkommeligt jagerfly, der dramatisk forøger effektiviteten af Danmarks fly operationer i dag og i fremtiden. **F-35 Lightning II. Dedikeret til**

GLOBAL SIKKERHED



THE F-35 LIGHTNING II TEAM

NORTHROP GRUMMAN BAE SYSTEMS PRATT & WHITNEY GE ROLLS-ROYCE FIGHTER ENGINE TEAM
LOCKHEED MARTIN

DISCUS

Tekst: Ludwig Haslbeck
Oversættelse: Gitte Kargaard Sørensen

– EN SUCCES I STANDARDKLASSEN

Standard-Cirrusen var med sine 700 eksemplarer en stor salgssucces for Schempp-Hirth. Fremstillet i forskellige versioner, og med overbevisende flyveegenskaber og ydeevne. Alligevel besluttede man sig i starten af 1980'erne for at udvikle en tidssvarende efterfølger.

Flyet – skabt af Klaus Holighaus – fik navnet Discus og fløj for første gang i 1984. Med sine bagudstræbende vingetipper blev det det første Schempp-Hirth-fly med dette karakteristiske udtryk. Denne silhuet er senere blevet en slags kendetegn for fly fremstillet af denne producent. Discusen, som har sine »rødder« i den kun let modifiserede Ventus-krop blev bygget i en a- og en b-version. Kroppen på Discus a fik, for at den skulle yde minimal vindmodstand, et relativt lille cockpit mens b-versionen har en del bedre plads. Efter ca. 12 år indstillede man produktionen i Kirchheim/Teck for at kunne bygge efterfølgeren Discus 2. Discus CS bygges på licens af det tjekkiske firma Orlican. Med til dato mere end 800 fremstillede eksemplarer er Discusen for alvor blevet en succes – kun overgået af LS4 i samme generation. Og ikke kun antallet af eksemplarer beviser succesen – et andet sikkert bevis er også rækken af flotte placeringer piloter har opnået på typen i konkurrencer. Ved VM i 1985 fløj de tre bedst placerede piloter Discus – historien var nøjagtig den samme i 1989 i Wiener Neustadt. År efter år dominerer typen ranglisten til konkurrencerne. Konkurrenter som ASW 24 eller LS7 som blev udviklet nogle år senere kunne ikke rigtig hamle op.

Hvad er forklaringen bag den megen succes?

Flyets konstruktion er konventionel. De fleste dele er fremstillet af glasfiber og i mindre grad kulfiber. I modsætning til dens forgænger, Cirrus, kobles alle ror automatisk. Også højderorsforbindelsen er let at håndtere og lever op til standarden for moderne Schempp-Hirth-fly. Den store hood åbner mod højre og sikrer et godt udsyn. Instrument-konsollen kan klappes op hvis

man ønsker det. Hjulhåndtaget befinder sig i højre side af cockpittet. Det er, som placeringen af de øvrige håndtag, standard. Det affjedrede 4-tommer store hjul er forsynet med tromlebremse.

De dobbelte Schempp-Hirth-bremser, som er placeret på vingens overside, muliggør en stejl anflyvning. Har man planer om at flyve i kraftig termik kan man medbringe 190 liter vand – tanken i halen rummer ca. 6 liter.

Fra 1988 var det også muligt at få Discusen med motor: Discus bt gjorde hjemhentning lettere med en 21 hk Solo-motor. Med en Rotax-motor blev Discus bm selvstartende – der blev dog kun fremstillet ganske få eksemplarer.

Discus er lig med harmoniske flyveegenskaber

Naturligvis fås Discusen også med winglets – på ældre fly af typen kan disse eftermonteres.

Det er helt sikkert ikke kun de gode konkurrenceplaceringer som har skabt Discusens gode ry. Flyet er, bortset fra LS4, det ældste fly i denne generation af standardklassefly. Med undtagelse af LS4 er automatisk rorkobling standard for denne generation, cockpitindretningen og graden af komfort er heller ikke over gennemsnittet. Heller ikke hvad angår bedste glid er Discusen overlegen, selvom dens præstationer slet ikke er så ringe endda: ASW 24 og LS7 glider en del bedre, LS4 og DG 300 lidt dårligere. Men det som fra starten har gjort Discus til en succes er de harmoniske flyveegenskaber. Takket være disse egenskaber kan man uden problemer kurve langsomt – rorharmonien er rigtig god, flyveegenskaberne så udtalt godmodige at de tilgiver mange fejl.

Discusen er ikke bare et fremragende konkurrencefly, men også et ideelt fly for klubber som gerne vil stille et højtydende, men samtidig godmodigt fly til rådighed for sine medlemmer. Piloter kan tilmed uden problemer gå direkte fra K8 til Discus.

At Discusen er meget attraktiv ses også tydeligt på markedet for brugte



fly: igennem flere år var der kun meget få fly med til dels meget høje priser på markedet – ingen andre fly i standardklassen blev handlet til priser i den størrelsesorden. Ikke mindst på grund af de mange udgaver af Discusen og antallet af eksemplarer er udbuddet større. Prisforskellen i forhold til fly som ASW 24 og LS7 er dog skrumpet ind, eftersom lige netop disse to typer igen er meget efterspurgt. På trods af det er prisniveauet forblevet i den høje ende. ✈

HVAD SKAL MAN PASSE PÅ NÅR MAN VIL KØBE EN DISCUS?

Discusen er et fly som ikke byder på de store overraskelser. Det er imidlertid meget vigtigt at alle LDD'er er udført. Med fly fra de tidlige år kan der forekomme krakeleringer i lakken i hjørnerne omkring brøndene til luftbremserne. Der er dog tale om en ren skønhedsfejl. Med senere fly afværgede man problemet ved at afrunde hjørnerne.

HVAD KENDETEGNER BRUGTMARKEDET?

Efterspørgslen på typen er temmelig stor. Salgstilbuddene holder sig indenfor rimelighedens grænser. Ofte ser man i Tyskland fly fra »første generation« (før byggeår 1990) til salg, til dels uden winglets og i tilsvarende brugt stand. Går man efter at købe en Discus til en fornuftig pris skal man se sig for.

HVORDAN ER PRISNIVEAUET?

Priserne er som tidligere omtalt uforholdsmæssigt høje. Når man tager i betragtning at nyprisen uden udstyr i 1985 lå på ca. 24.000 Euro, så giver det stof til eftertanke at man i dag kan komme til at betale ca. 35.000 Euro for et 20 år gammelt fly. Udbud og efterspørgsel bestemmer også i dette tilfælde prisen – desværre.

KAN DET BETALE SIG AT EFTERMONTERE WINGLETS?

Discusens helt enestående harmoniske flyveegenskaber får yderligere et skub i den rigtige retning vha. winglets. Merprisen for denne anskaffelse får man oftest igen ved et videresalg. Altså en helt igennem sund investering.



AIR SHOW

DANISH AIR SHOW 2008

FLYVESTATION KARUP . SØNDAG D. 8. JUNI . FRI ENTRÉ

EN UFORGLEMMELIG SOMMERSØNDAG FOR HELE FAMILIEN

Søndag den 8. juni 2008 slår Flyvevåbnet dørene op til en sommerdag sprængfyldt med aktiviteter for hele familien.

DANISH AIR SHOW 2008 foregår på Flyvestation Karup, det er gratis at komme ind og alle er velkomne.

Til DANISH AIR SHOW 2008 kan du opleve spændende udstillinger med både danske og udenlandske fly samt masser af aktiviteter for børn og barnlige sjæle.

Hovedattraktionen er naturligvis de hæsblæsende opvisninger i luften, hvor

toptrænede besætninger fra ind- og udland giver den fuld gas og viser, hvad deres fly kan præstere.

Vi glæder os til at byde velkommen til en uforglemmelig dag med underholdning i topklasse!

Læs mere om arrangementet på www.danishairshow.dk



Flyvevåbnet

EK-48 – EN EPOKE EBBER UD



Marinens pilotaspiranter efter afsluttet elementærflyvekursus på Avnø 1948. Forreste række fra venstre: Knud Gerholm, Lars Folmer Hansen, Carl Johan Djørup, Bent Jeppesen, Thorkild Petersen, Jens Hindse Nielsen, Keld Bendix, Flemming Mørch Sørensen.

Af fhv. luftkaptajn Niels Hansen

Den 1. marts 1948 forlod en lille flok befalingsmænd fra Hæren deres hidtidige tjenestesteder og stiledede mod Avnø, en halvø beliggende i Avnø Fjord mellem Næstved og Vordingborg. Et område som siden midten af trediverne havde været hjemsted for Søværnets Luftmarinestation Avnø. Den markante hovedbygning var taget i brug i 1937, og områdets afsides beliggenhed gjorde det muligt for de omkringliggende bøndergårde at undgå de værste støjgener.

Grunden til de unge menneskers ekskursion kunne læses i »Kundgørelse for Hæren. A. 20-1948«, som i kapitel 6 meddelte følgende: »Efternævnte Befalingsmænd er beordret til at gennemgå det i Kundgørelse for Hæren A. 101-1947, Pkt. 1, omhandlende *Elementærkursus 1948 ved Hærens og Søværnets Flyveskole*, nemlig:« – og herefter følger navnene på i alt 22 befalingsmænd fordelt på fire

Premierløjtnanter, fire Løjtnanter af Reserven, fem Sekondløjtnanter og ni Kornetter.

Nogle af os kendte hinanden, fordi vi havde frekventeret samme militære skole for at opnå befalingsmandsgraden, der var en forudsætning for personel fra Hæren for i det hele taget at kunne søge optagelse på en militær flyveskole. Men fælles for samtlige var, at vi havde bestået de prøver, som man den gang fandt nødvendige for at kunne gennemføre uddannelsen til militærflyver. Der havde været mange ansøgere, og vi, der var blevet optaget, var ovenud begejstrede. For os var en drøm gået i opfyldelse.

På Avnø mødte vi Søværnets elever, som næsten alle kom direkte fra gymnasiet uden forudgående militær træning. De var begyndt på Avnø den 4. december 1947, og tiden indtil marts 1948 var gået med fysisk træning og

grundlæggende militær disciplin. Det var 21 herlige gutter, som sammen med os udgjorde elevholdet på Avnø under betegnelsen EK-48. Chefen for flyveskolen var orlogskaptajn Holger Westenholz og kaptajn E.K. Birkhede fra Hærens Flyvertropper var skolens næstkommanderende.

Det var en vidunderlig skole at være på, men frafaldet af elever, som fandtes uegnede, var stort. Nogle syntes ikke, at deres forventninger blev indfrie, men flest blev hjemsendt på grund af manglende flair for flyvning. Håndlaget var simpelthen ikke til stede, og da holdet efter at have gennemgået overgangskursus – Harvardskolen – på Karup modtog den eftertragtede vinge, var vi blot 21 mand.

I juni måned 1949 splittedes vi op. Søværnets folk for at blive uddannet på søfly af typerne Catalina og Sea Otter og Hærens flyvere for at blive trænet

på den fra 2. Verdenskrig berømte Spitfire.

Men flyveskolen havde skabt et sammenhold uden lige. Kammeratskabet ændrede sig til et nært venskab, som er blevet varmere gennem årene, og i maj måned fejrer vi så vort 60-års jubilæum, hvor vi også vil besøge Avnø. Stedet, hvor eventyret begyndte, er nu omdannet til naturreservat, hvor kun enkelte bygninger vidner om, at Avnø tidligere var en militær flyvestation. Men vi vil afgjort kunne fornemme atmosfæren fra den tid, hvor vi var elever og utroligt privilegerede over at modtage en uddannelse, som kom til at forme hele vor tilværelse.

Ved jubilæet vil vi være det eneste hold fra flyveskolen, som har haft viljen til og glæden ved at mødes årligt, siden vi modtog vingen. Af de oprindelige 21 er vi nu kun syv mand tilbage, og med en gennemsnitsalder på 82 år gør vi os ikke store illusioner om fremtiden. Men

vi ser med ydmyghed og taknemlighed tilbage på en periode indenfor flyvnin-gen, som vi var med til at præge. På EK-48 er alle nu forhenværende og pensionerede, og holdet består i dag af:

- Generalløjtnant i Flyvevåbnet Bent Amléd
- Oberstløjtnant i Flyvevåbnet Keld Bendix
- Oberstløjtnant i Flyvevåbnet Lars Folmer Hansen
- Major i Flyvevåbnet/personalechef i Novo Nordisk Flemming Koch
- Luftkaptajn i SAS Viggo Thorsen
- Luftkaptajn i SAS Uffe Darket
- Luftkaptajn i SAS Niels Hansen

En af vore gamle instruktører, som også blev os en god ven, afdøde luftkaptajn Kjeld Rønhof, udtalte en gang ved en festlig lejlighed, at EK-48 var dygtig til at promovere sig selv. Ingen mestrede den kunst bedre end Rønhof, så vi optog det som en kompliment. Men vi skal dog beskedent pege på, at vi var med

fra flyvevåbnets spæde tilblivelse, og at vi, der søgte over i den civile kommer-cielle flyvning, fortrinsvis i SAS, var medvirkende til at udvikle skandinavisk luftfart. Vel at mærke i en tid hvor den nød mediernes positive bevågenhed. Det er vi en lille smule stolte af.

Nu glæder vi os til at fejre vort jubilæum, som i sagens natur ikke vil byde på store udskjelser. Men vi vil tænke tilbage på mange herlige episoder fra årene, der er gået, og vi vil med vemod mindes tiden, da vi var unge og fuldtallige.

Ved en bestemt lejlighed medbragte én af holdets søde koner nogle indkøbte broderede nytonsokker til fordeling blandt holdkammeraterne. En smart fabrikant med sans for PR havde fundet et godt slogan: »Keep them flying«.

Det har vi gjort, så godt vi kunne, på EK-48.



Hærens pilotaspiranter ved EK-48's start marts 1948.

HPH – INNOVATION FRA TJEKKIET

Tekst og foto: Ludwig Haslbeck
Oversættelse: Gitte Kargaard Sørensen

Der er sket rigtig meget ny i de gamle øst-bloklande – og derfor valgte vi at aflægge HPH et besøg. Ved den lejlighed var det navnlig jet-versionen af Shark der fangede vores opmærksomhed.

For snart en del år siden vakte firmaet HPH fra Kutna Hora, ca. 60 km øst for Prag, opsigt med nylanceringen af det sidste Hänle-fly, H 304. Som en videreudvikling af H 303 Mosquito var 304'eren blevet til i samarbejde med Martin Hansen og Schempp-Hirth. Men efter jomfruflyvningen i 1980 stoppede produktionen efter Eugen Hänles død og hans firmas konkurserklæring i 1982, efter at kun 65 fly havde set dagens lys.

Selvom 304'eren mht. ydelse var lidt ringere end den samtidige ASW 20, var den takket være sine udmærkede flyveegenskaber, det for den tid meget moderne cockpit og sin fremragende »handling« højt elsket af mange piloter. Mht. udstyr satte flyet en ny standard – en standard som først langt senere er

blevet selvfølge blandt andre producenter. Som eksempel kan nævnes den lange, enkle hood som er hængslet helt fremme eller den automatiske rorkobling. Blandt andet derfor er fly af denne type i dag særlig eftertragtet i brugt stand, og prisen er derefter.

Georg Brauchle fra Lindenberg i Allgäu forsøgte at vække 304'eren til live igen og byggede ganske få eksemplarer af H 304 b. Imidlertid havde firmaet HPH noget større succes med den anden relancering af H 304. Firmaet, som hidtil havde været så godt som ukendt når det gjaldt produktion af svævefly, overtog tegningerne og byggede den forbedrede H 304 C.

Takket være den i Tjekkiet store lønfordel kunne firmaet tilbyde et fly som hvad udstyr og »handling« angik selv den dag i dag er moderne, men som ydelsesmæssigt ikke længere er helt up to date. Eftersom flyet kan erhverves til en noget lavere pris end de konkurrerende typer er det et ideelt køb for

klubber eller for privatejeren som ikke er interesseret i konkurrenceflyvning, og det er et godt alternativ til et brugt fly. I forhold til det oprindelige »udkast« gennemgik flyet en række forbedringer, som fx. tilføjelsen af winglets.

Erfaring med fiberforstærket plast

Men hvad kvalificerer en virksomhed som aldrig tidligere har markeret sig som svæveflyproducent til netop det?

HPH kan se tilbage på en lang karriere indenfor fiberforstærket plast: siden firmaets blev grundlagt i 1989 har det fungeret som leverandør til industrien. Det har tilmed skabt sig et godt ry som fremstiller af skalamodeller. Og netop sidstnævnte forklarer vel hvorfor HPH-fly er suveræne når det gælder finish og gengivelse af detaljer. En af firmaets indehavere, Jaroslav Potmesil, har gjort sig erfaringer hos HOAK, den senere Diamond-fabrik og medvirkede bl.a. ved udviklingen og konstruktionen af Katana'en.

Også i dag besidder firmaet evner som både leverandør, modelfremstiller og indenfor svæveflyproduktion. I mellemtiden er ud over H 304 C også H 304 CZ kommet til i standardklassen – en H 304. Der er i alt bygget ca. 75 fly af typen.

De virksomhedsmæssige betingelser i Tjekkiet har for alvor ændret sig. Landets industri boomer. Alle der har prøvet at køre igennem landet har set udviklingen og de mange nye virksomheder langs motorvejene. Dermed er antallet af faglærte også faldet, og de er tilsvarende dyre i drift. Derfor svinder der prisfordelen på tekniske produkter også hurtigt ind. Nye produkter er således kun konkurrencedygtige hvis ydelse og kvalitet lever op til den øvrige standard på markedet, og især hvad markedet for fly angår, eftersom svæveflypiloter er meget konservative i deres valg af mærke.

Markedsorienteret med H 304 S Shark

Hos HPH har man indset dette: Med H



H 304 S Shark kroppen med jetmotoren.

304 S Shark lancerede man en næsten fuldstændig ny og moderne konstruktion, som ikke »bare« skulle overleve på en tydelig prisfordel men via sine flyveegenskaber og konkurrencedygtighed blandt konkurrenterne på markedet. Projektet blev søsat for tre år siden. Ca. 50 forskellige firmaer er involveret i projektet, ligesom universiteterne i Brünn (Brno) og Prag er med i udviklingsprocessen. Resultatet er et fly med et nyt profil. Målsætningen er gode egenskaber, enkel betjening og en krop som er rummelig nok til selv store piloter. Indtil nu er fem fly færdigproduceret eller i den afsluttende fase, hvilket vi fik at se på vores besøg. Som det ser ud nu står et nyt fly færdigt pr. måned, i 2008 er målsætningen to om måneden. Leveringstiden for dette attraktive fly ligger lige nu på omkring et år.

Fabrikken har til huse i to ikke særligt prangende fabrikshaller, som har tilhørt et tidligere byggefirma i den lille by Kutna Hora. Ud over de 30 beskæftigede i selve fabrikken kommer yderligere 20 andre som er beskæftiget andetsteds eller som arbejder hjemmefra med modelkonstruktion.

Turbine: mindre, bedre, sikrere!

Allerede på AERO 2007-udstillingen overraskede HPH de mange besøgende: en handy lille motor, som vakte stor interesse blandt de besøgende. Siden da er projektet kommet langt: motoren ses nu monteret i kroppen på en Shark. Hvis alt går efter planen finder jomfruflyvningen sted i år. Indtil nu har projektet været i mere end fire år: oprindeligt var det tidligere medarbejdere hos firmaet MTU som fik ideen til motoren, men det er firmaet DBS Schwabhausen ved München som står for konstruktionen af den. Efter en lang række forsøg med ombyggede modelmotorer begyndte man helt forfra med en ny konstruktion.

Og resultatet af det kan nu betragtes. Med et tryk på 400K Newton er motoren først og fremmest beregnet som hjemhentningsmotor. Udkørsel af motoren sker elektrisk på samme måde som en konventionel klapmotor. Denne motor giver dog væsentlig mindre modstand når den er slået ud.

Opstarten/tændingen sker ligeledes elektrisk og efter ca. 20 sekunder kører

den jævnt og er klar til brug. Med sine 2,8 kg er turbinemotoren i hvert fald 10 kg lettere end en almindelig stempelmotor, men den er også mere tørstig og den større brændstofmængde som er nødvendig udligner fordelene ved motoren.

Hvorfor så gå igennem alt det besvær ved at realisere et sådant projekt? Jaroslav Potmesil nævner enkel betjening, høj driftssikkerhed, mindre vedligeholdelse og det store ydelsespotential – kort sagt: »mindre, bedre, sikrere«!



Indehavedren af HPH Jaroslav Potmesil og forfatteren.



Jetmotoren er fældet ned.

Det faktum, at motoren betjenes vha. et enkelt håndtag letter pilotens arbejde og der er ingen vibrationer. Derudover kan motoren afmonteres i løbet af få minutter. Det er en af mange grunde til at flere interesserede allerede har

bestilt jet-versionen af Shark. Men indtil den får sin endelige tilladelse til at flyve er der et stykke vej endnu, og lige nu flyver typen som experimental på tjekkisk register.



Vinger »ad libitum«.



Flymodeller er et andet af HPH's området.

Skalamodeller af højeste kvalitet

I fabrikkens første hal ser vi nogle Shark-fly, alle i forskellige stadier og alle med kroppen klargjort til montering af motoren. I andre haller befinder sig andre dele af produktionen. De fleste dele, som eksempelvis beslagene fremstilles af HPH selv. Jaroslav Potmesil fører os ind i den del af fabrikken hvor skalamodellerne bliver til. Med stor præcision og respekt for detaljen fremstilles her overvejende flymodeller. Men i princippet bygger HPH lige hvad kunden måtte ønske sig: Her kan alt fås – fra specialfremstillinger i målestoksforhold 1:1 til byggesæt af høj kvalitet. Der findes ikke det område af flyvningen hvor der ikke er bygget en model.

Ideer til fremtiden

En af hallerne er ved at blive klargjort til en kæmpe CNC-fræser. Ved hjælp af den skal dele af fiberforstærket plast skæres helt nøjagtigt til.

Og Jaroslav Potmesil har mange flere projekter på bedding: Shark vil snart kunne fås i en 15 meter klubklasse version, og til 18 meterversionen er allerede planlagt en forøgelse til 20 meter. Også udvikling af en moderne tosædet til skoling og strækflyvning arbejdes der på.



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

adresseændring,

ellers risikerer du at FLYV udebliver.

FRA TIGER TIL ZEPHYR



Af Ingrid og Peter Muus

Den 14. juli 2006 mistede vi vores gode gamle Tiger, OY-CFL, ved et motorhavari, som vi jo heldigvis slap levende fra. Spørgsmålet var nu: Hvordan skulle vi komme videre? Vi var ikke i tvivl om, at vi ville forsøge at flyve igen.

Vi havde fløjet Grumman American Tiger i mange år, og derfor var det naturligt at indlede net-surfingen med at kigge efter en Tiger. Vist var der da Tigere til salg i Europa, gamle modeller med gamle motorer – som vores fhv. overvejelserne om nyt fly eller ej kom derfor hurtigt til at også at omfatte besværet med at få et fly hjem fra udlandet. Men selv om vi havde udsigt til en masse bøvl og forhindringer, hvis vi skulle have fat i en Tiger, som vi kunne betale, tabte vi

alligevel underkæben og gloede vantro på vores landingsbanemakker, da han en dag luftede idéen om at anskaffe et ultralet fly i stedet for en Tiger. Ultralet! – du må ha' spist søm, mand! Vi skal ikke ud at flyve i en motorplæneklipper med badeforhæng. Aldrig i livet! (Sjovt nok stort set samme reaktion, vi nu møder, når vi fortæller om vores hop fra konventionelt fly til UL).

Überørt af vores udbrud fremturede makkeren og skød lige så stille alle vore reservationer og al vores skepsis ned. Efter grundig research havde han fundet frem til et tjekkisk fly, Zephyr 2000. Det lignede et helt »rigtig« fly, med vinger, lukket cockpit, trebladet propel, 4-takts Rotax motor med 100 hk. Se, det var jo en anden snak, ikke

meget motoriseret badeforhæng over den. Og mere endnu: til forskel fra Tigerens glubske brændstofforbrug på 36 l/t kunne Zephyrens 100 krikker nøjes med at nippe 10-12 l/t i sig og alligevel holde trit med Tigerens rejsehastighed på 115kts.

Al videre samtale blev stort set renset for skepsis. De sidste rester forsvandt, da makkeren afslørede start- og landingsdistance på ca. 200 m og en stallinghastighed, hvor man stort set kunne hoppe af i farten. Læg dertil at prisen på et fabriksnyt fly af denne type kunne erhverves for godt og vel samme pris som vi skulle lægge for en godt brugt Tiger. Now we are talking!

Vi var nu helt parate til realitetssnak og lagde Tiger-søgningen på hylden. Vi

Jeppesen FliteStar

VectorPlus Technology

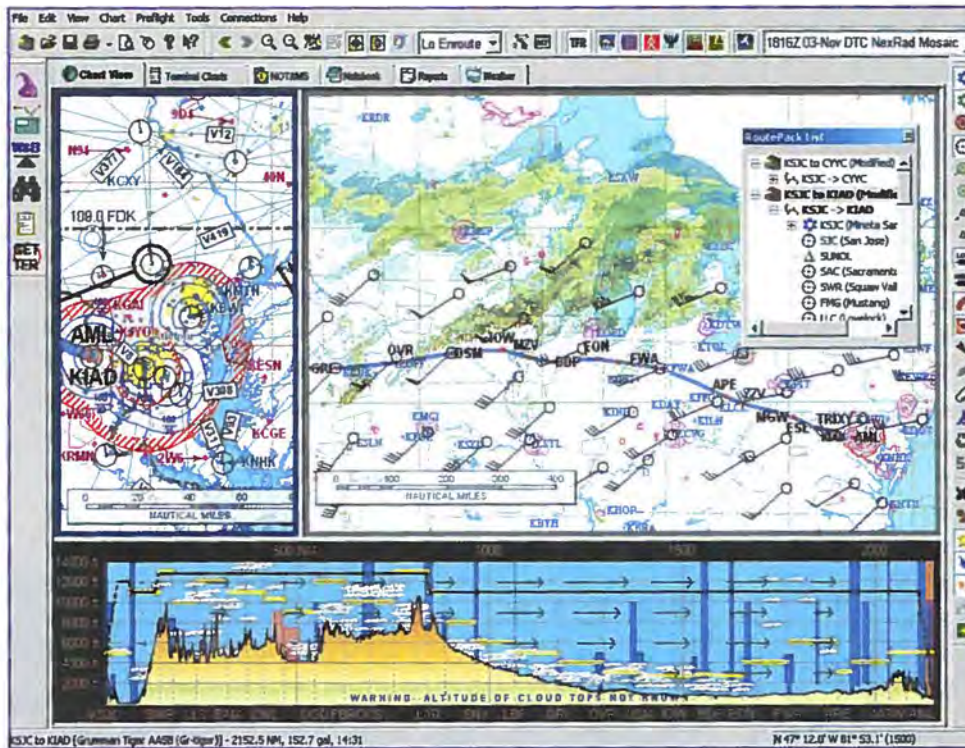
Allows you to select high or low altitude Jeppesen enroute chart themes, or VFR and high contrast background maps.

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



Zephyr OY-9330 med deres ejere Ingrid og Peter Muus.

blev faktisk så overbeviste, at vi den 3. januar 2007 skrev kontrakt på et nyt fly uden nogensinde at have fløjet i det! Enten er det tegn på en himmelråbende naivitet eller en klippetetro på produktet. I skrivende stund er vi ikke i tvivl, det var det sidste, der var medvirkende til at vi holdt ud til rettighederne endelig var i hus den 30. september samme år.

Omskoling

Omskoling til ultralet rettigheder fortjener omtale. BL 9-6 kræver mindst fem timers omskoling for PPL'er med A-rettigheder. Men vi to med mere end 25 års erfaring og mere end 1000 timer tilsammen brugte sammenlagt 15 timer! Der er uventet stor forskel på at flyve små 1.000 kg og 180 bryggerheste med rat og

450 kg kulfiber med pind! Så en grundig indføring i og oplevelse af, hvordan så let et fly med så kraftig en motor kan tæmmes, når det bliver holdt rigtigt, er både nødvendigt og yderst relevant. Den lave vægt, de lange vinger og den korte krop kræver ren flyvning, kuglen i midten, men får det det er det som at have fået vinger selv, og flyet opleves som en forlængelse af ens egen krop. Zephyren lever op til sit navn, Vestenvinden, den accelererer som en kanonkugle, og har man ikke højre ben parat, når man giver gas, ryger man direkte over i venstre banekant. Men gi'r man det fornødne højre ben er Zephyren legende let at tage af.

Den grundige omskoling kom til at omfatte flyvning i en del forskellige

vejrforhold, sol, regnbyger, vind fra 6-28 kts. Sidevindskomponenten er demonstreret til 12 kts, og den skal man have respekt for. Det er et let fly, som let ryger af banen, hvis man lader hånt om vindstyrker. Og med et glidetæl på 1:16 vil den jo gerne flyve!

Landingen – ja, Zephyren lander egentlig astadigt, 37 kts, så staller den, 54 kts på finale i svag vind, 60 kts i mere vind smører den ned på både græs og asfalt som en honningmad. Som A-flyver har man fået tæsket landingsrunden ind: 1700 rpm på medvind ud for tærsklen forvarmer fuelpumpe landingslys 1 hak flaps base 2 hak finale 3 hak – sådan cirka.

Men fornemmelsen af at det er en selv, der flyver Zephyren gør, at flaps

sættes efter skarp vurdering af højde, fart og afstand til tærsklen. Manglen på inert i det lette fly stiller andre og meget sjovere krav til piloten om at vurdere, hvornår flaps sættes. Jeg har dog aldrig i Tigreren været ude for at sætte fulde flaps på én gang på kort finale. Men det har jeg gjort i Zephyren, og så dalede den ligeså stille ned og satte sig på tærsklen, løb af og lod sig dreje rundt, alt sammen på under 300 m. Forbløffende effektivt.

Teorimæssigt blev vi tæsket gennem BL 9-6, som omhandler UL-flyvning, altså relevant. Derudover var der kun enkelte spørgsmål, da teorien til UL-retigheder er identisk med den til A-retigheder.

Selve omskolingen kom af forskellige tekniske og vejræssige årsager til at strække sig over en periode med et par week-ends og nogle hverdage og blev foretaget med stor pædagogisk indsigt og snilde. Vi er endnu ikke kommet os over den hjælpsomhed og interesse, som både instruktør (Ole Gellert Andersen) og kontrollant (Helge Madsen) fremviste ganske gratis, blot med dækning af deres egne transportudgifter. Det viser sig at være UL-politik, ren non-profit, så vi opfylder med glæde kravet om at være medlem af Dansk Ultralet Flyver Union, DULFU, og en UL-flyveklub. I forbindelse med papirgangen hjalp DULFU til, så den blev hurtig, effektiv, gnidningsløs og gratis! DULFU er i øvrigt i 2007 blevet medlem af KDA.

Vægt og plads

Men Zephyren er ikke nogen lastvogn ligesom Tigreren. Vi kan ikke længere pakke til 14 dages ferie og blot smide 4-mandstelt, soveposer, underlag, cykler, en kasse øl, mad til en uge, vin, tøj til alle situationer, yndlingshovedpuden, kølekassen, flyvetasken med alle tænkelige hjælpemidler og kortsamlere osv. om bags. For det første kan de fleste af de nævnte genstande overhovedet ikke komme ind gennem lasthullerne bag sæderne, og for det andet er maksimum bagagelasten sat til 5 kg!

Men det afhænger naturligvis af hvilken vægtklasse piloterne tilhører. I vores tilfælde, ca. 60 kg hver, kan der fornuftigt pakket med behørig hensyntagen til tyngdepunktet transporteres et letvægtstelt, 2 soveposer 2 liggeunderlag, 2 små toilettasker, en letvægtsflyvetaske, et sæt skiftetøj til hver og en dunk vin eller en 6-pack under hvert sæde uden problemer. Flyet kan bære væsentligt mere, men de danske UL-regler sætter grænsen ved 450kg MTOW. Men der er kun to sæder i – ligesom i sportsvognen!

Det er ikke tilladt at flyve over bebygget område overhovedet. Med det øgede antal firetakts-motorer og dermed efterhånden måske færre totakts-motorer kan man håbe på, at der er argumenter for at lempe den regel i fremtiden.

Flere ulemper? Næh... det skulle da lige være at man her i landet ikke kan vedligeholde A-certifikatet med UL-timer.

Der er i dag registreret ca. 200 UL-fly i Danmark. Max. flyvehøjde er netop blevet hævet fra 3.500 til 9.500 ft under forudsætning af, at flyet er udstyret med en TSO-godkendt højdemåler.

Totakts motoren erstattes i stigende grad af firetakts. Kroppen får mere og mere lighed med et konventionelt fly, men anskaffelsespris og brændstofforbruget ligger stadig langt under Tigreren. Hvis moms-truslen realiseres, skal der lige lægges 25 % oven i udgifterne til både anskaffelse og brændstof, og der kommer Zephyren stadig ud på den spiselige side.

Vores Zephyr, OY-9330, er udstyret med et Dynon glascockpit, digitale motorinstrumenter med EGT på alle fire cylindre, en radio, transponder mode S, GPS Garmin 296, ekstra fartmåler (analog), ekstra TSO-godkendt højdemåler (analog), intercom og ELT (PLB406). En 60-liters tank giver os en rækkevidde på ca 4½ time. Med dette udstyr står den os i lige knapt ½ mio. kr.

Vi har lært af vor egen første reaktion på UL-tanken, motorplæneklipper med badeforhæng – hvor kommer den dog fra? Så derfor har vi altid et billede med af OY-9330, vores Zephyr 2000. Synet af den lille smarte, rappe og strømlinede jager får altid underkæben op på plads på den, der ser billedet – men den dratter lynhurtigt ned igen med bemærkningen: Sagde du 12 liter i timen?



Så meget kan der være i en AA-5.



CESSNA SKYHAWK TURBO DIESEL

CESSNA DEALER DANMARK

Flyteknisk Notodden

Skyhawk turbo diesel
Bruker 30 liter JET A1 i timen
For levering 2008 bestill nå

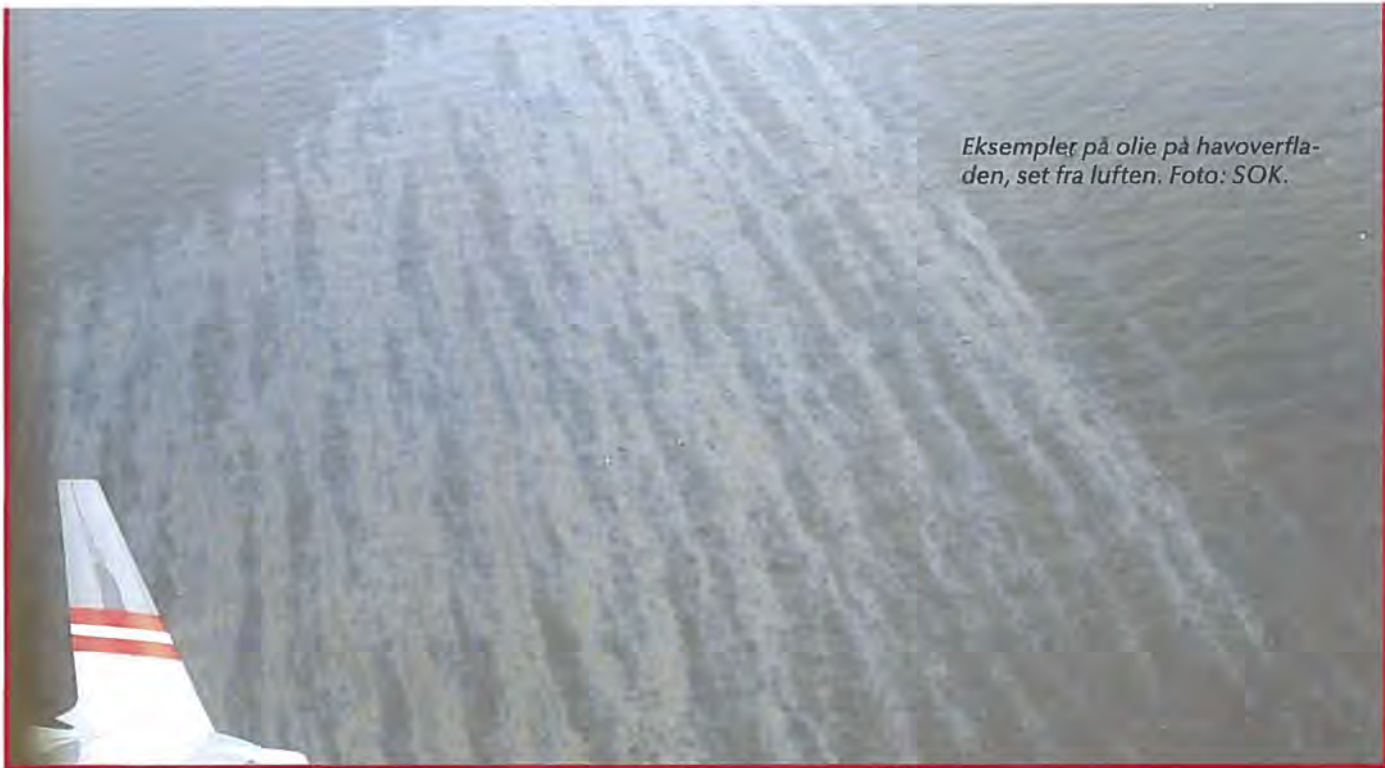
Cessna 350/400 (Columbia)
verdens raskeste singel piston
med fast understell, cruise speed
232 knots.

Til salgs
1977 mod U 206G på hjul/flottører
NOK 790.000,-



Flyteknisk Notodden AS
tlt: 907 84 478
e-mail: runar@flyteknisk.no





Eksempler på olie på havoverfladen, set fra luften. Foto: SOK.

HAVMILJØVOGTERE I LUFTEN

Tekst: Pernille Kroer, journalist, SOK

Kongelig Dansk Aeroklub (KDA) er gået i samarbejde med Søværnets Operative Kommando. Formålet er at sikre et rent havmiljø i danske farvande. Det kan KDA's medlemmer hjælpe med til, når de er i luften.

Søværnets Operative Kommando holder døgnnet rundt øje med det danske havmiljø. Herunder om der sker olieudslip fra de mere end 100.000 større skibe, der årligt passerer gennem danske farvande.

Men Søværnets skibe, der overvåger de danske farvande, kan ikke være alle steder på vandet på én gang. Derfor suppleres den maritime overvågning af blandt andre Marinehjemmeværnet og Farvandsvæsnets skibe og af miljøfly, der er i luften i 500 timer om året. De danske myndigheder samarbejder desuden med myndigheder i Sverige og Tyskland om overvågning af havmiljøet fra luften. Alligevel er flytimerne langt fra dækkende. De potentielle miljøsyndere er jo på vandet hele tiden året rundt. Det er baggrunden for, at KDA og

Søværnets Operative Kommando (SOK) nu er gået i samarbejde. I forvejen får SOK hjælp af næsten 7000 lystsejlere. De har meldt sig som frivillige havmiljøvogtere, der i sejlersæsonen holder øje med olieudslip på vandet. Det er SOK's håb, at også KDA's medlemmer vil melde sig som frivillige havmiljøvogtere og hjælpe med til at sikre, at dansk farvand er rent farvand.

Om det nye samarbejde med KDA siger leder af SOK's overvågnings- og beredskabsafdeling, kommandørkaptajn Stefan Neubauer:

»Der er to vigtige årsager til, at vi i SOK er glade for samarbejdet med KDA. Flyvning og andre, fritidsaktiviteter i luften foregår året rundt. Med frivillige havmiljøvogtere blandt KDA's medlemmer vil vi derfor være godt dækket ind, også om vinteren. Desuden har flyene et enormt overblik, som vi ikke kan have fra vores professionelle sejrende enheder. Derfor vil havmiljøvogtere i luften have en god præventiv effekt på mulige miljøsyndere.«

Gør en forskel

Ordringen, hvor lystsejlere kan melde sig som havmiljøvogtere, kører nu på tredje sæson, og succesen er åbenlys. Alene i 2007 faldt antallet af olieobservationer med 10 procent. Det skyldes efter al sandsynlighed, at skibene ved, at ikke kun myndighederne, men også de frivillige havmiljøvogtere holder øje med dem. En lods overhørte for eksempel en bemærkning på broen på et tankskib, hvor der blev talt om de røde SOK-vimpler på lystbådene, som havmiljøvogterne sejler med og dermed signalerer, at de vogter på havmiljøet: »Pas på dem, de sladrer«, blev der sagt.

»Faldet i olieobservationer er så markant, at vi tror på, at det ikke bare er en tendens. De frivillige havmiljøvogtere gør en forskel. Skibsførerne ved godt, at vi nakker dem, hvis vi opdager olie-spild. De mange øjne på havet gør også, at oliespild fra den sejrende skibstrafik opdages tidligere. Det øger chancen for, at vi fanger synderen«, siger Stefan Neubauer.



Hjælp os

med at opdage olieforurening i tide

Flyver du over danske farvande - så bliv havmiljøvogter for SOK

Olieforurening skal opdages og bremses i tide. Derfor beder SOK nu om hjælp fra private fly, der flyver over havet og kan holde øje med, hvad der sker i vandene tæt på Danmark. Sammen kan vi sikre, at danske farvande er rene farvande.

Gør en forskel: Meld dig som Havmiljøvogter på www.sok.dk eller 8943 3099



Søværnets Operative Kommando
8220 Brabrand · Telefon: 8943 3099 · E-mail: stopolien@sok.dk · www.sok.dk

i samarbejde med Søfartsstyrelsen · Miljøstyrelsen · Danmarks Rederiforening · Hjemmeværnet
Danmarks Fiskeriforening · Farvandsvæsener · Danske Havne · Dansk Sejlunion · Kongelig Dansk Aeroklub

Også KDA's formand, Aksel Nielsen, er glad for det nye samarbejde med SOK:

»Samarbejdet med SOK passer fint ind i KDA's miljøpolitik. Den bygger blandt andet på at tage medansvar for miljøet gennem den måde, vi dyrker vores aktiviteter på.

Som en interesseorganisation for alle luftsportsaktiviteter og fritidsflyvning i Danmark føler vi en forpligtigelse til også at deltage i løsning af en så vigtig samfundsopgave som miljøbeskyttelse. Vi håber, at vores aftale med SOK vil få en præventiv virkning«.



Havmiljøvogter.

FAKTABOKS

Bliv havmiljøvogter

Når du er i luften over danske farvande, har du et fantastisk overblik over et stort havområde. Derfor kan dine observationer af havoverfladen være en uvurderlig hjælp til at sikre et rent havmiljø.

Meld dig derfor som frivillig havmiljøvogter for Søværnets Operative Kommando.

Du kan tilmelde dig på SOK's hjemmeside for havmiljøvogtere: www.stopolien.dk, eller du kan ringe til SOK på telefon 89 43 30 99.

Når du har tilmeldt dig, kvitterer SOK med en »havmiljøvogterpakke«, der blandt andet indeholder et velkomstbrev og materiale om havmiljøvogterkampagnen. Herunder hvordan du melder eventuelle olieobservationer til SOK.

*Ingen olie i sigte.
Foto: Anders Madsen.*

HVOR ER DE KOMPLETTE SÆT AF FLYV I DAG?



Nr. 1 Juni 1928 1. Aargang

Redaktion: J. Foltmann (Ansvarlig) D. la Cour	INDHOLD: Forord, Side 1. Flyvningerne over Atlanterhavet og Lufttrafik, Side 2. Sportflyveskolen i Göteborg, Side 4. Nordpolflyverne flydes i København, Side 5. Balloner - Danmark's (opsligning, Side 6. Danmarks Deltagelse i Gordon-Bennet Ballonvæddekampen 1926, Side 7. Litteratur, Side 7. Syt fra alle Lande, Side 8.	Ekspedition: August Bangs Forlag. 7-91, 1330 - 12 84. Vesterbrogade 60.
--	---	---

ALIEREDE i 1909, samme Aar som Mériol, som den forste, fløj over Kanalen, skrev den bekendte franske Fredsnon, d'Estournelles de Constant, at Flyvemaskinen trods alt, hvad der paa det Tidspunkt kunde tale i modsat Retning, vilde nærme Menneskene og Folket til hinanden, meget mere end blive et Kampmiddel for dem. Utallige Haand knyttet imellem Folkene, all eftersom det indbyrdes Samkvem udvides, kun Uvidenhed og Ukendskab til hverandre avler Konflikt. Krig bliver vel ikke derigennem umulig - man ma altid regne med, at Folkene saavel som de enkelte Mennesker kan lade sig vildlede af Intriger. Fejlgreb eller Daarskab, den evige Fred eksisterer ikke, saa lidt som den fuldkomne Lykke - men ved det voksende mellemfolkelige Samkvem vinder Menneskeheden for hver Dag, der gaar, et lille Skridt videre frem, henimod større indbyrdes Fordragelighed, større Harmoni i Tilværelsen og derved - og alt kunde man sige: trods alt - større Stabilitet i Verdensforholdene.

Verdenskrigen viste, at Intriger, Fejlgreb og Daarskab endnu kan sætte en Verden i Brand, men d'Estournelles de Constant's Ord er ikke derfor gjort til Skamme. De har deres Gyl-

dighed den Dag i Dag, og saa længe Verden staar, vil det personlige Samkvem Menneskene imellem være det, der skaber de bedste Betingelser for et nøjere indbyrdes Kendskab og en dybere Forstaaelse blandt Jordens brugede Befolkning. Derfor ma ethvert Fremskridt paa Kommunikationsvæsenets Omraade, ethvert nyt Befordringsmiddel, der som et naturligt Led i det all bestaaende Trafiknet letter det mellemfolkelige Samkvem, hilses med Glæde og Forventning.

Den vældige Udvikling af den civile Flyvning efter Krigen vidner ogsaa om en voksende Forstaaelse af Flyvemaskinens Betydning, men vi staar endnu kun ved Begyndelsen til en ny Æra paa Særforsvarelsens Omraade. Den „menige“ Mand har endnu ikke i tilstrækkelig Grad Øjet aabent for denne Flyvningens almennyttige Betydning. Som et hurtigt og bekvemt Befordringsmiddel er Flyvemaskinen endnu ikke gaaet ind i den brede Befolknings Bevidsthed, og for dette sker er Maalet ikke naaet, Luftens Erobring ikke fuldstændig.

Et Oplysningsarbejde, en Propaganda i Ordets bedste Betydning er nødvendig, men det er lige saa nødvendigt, ja til en vis Grad endnu vigtigere, at en saadan Propaganda



Til venstre kaptajn John Foltmann, der var ansvarshavende redaktør fra 1928 til 1964. Til højre forlagsboghænder Ejvind Christensen, som udgav bladet fra 1928 til 1964. I midten flyvetekniker Andreas Asmussen, der i 1954 fik overrakt FLYV's hæderspris på 500 kr., som Ejvind Christensen en årrække uddelte.

MANGE FLYV-NUMRE ER SJÆLDNE IDAG

Kun få har FLYV komplet

Udover de to komplette sæt af FLYV fra 1928 til i dag, der findes på KDA's bibliotek, eksisterer der tilsyneladende ikke ret mange komplette årgange. Måske på nogle biblioteker, men ingen af disse har reageret på vor opfordring til at melde sig.

Den gamle redaktør har selv et - efterhånden godt slidt sæt - hjemme. Han begyndte at holde bladet i 1931 efter at have set det citeret i den lokale presse, og på det tidspunkt kunne man endnu på forlaget købe de første årgange.

Det kunne man imidlertid ikke ret længe, for Johannes Thinesen forsøgte forgæves, men fik kompletteret op ved at overtage Odense Centralbiblioteks sæt. Han har dem indbundet i hajskind lige siden, men går efter jubilæet over til et andet materiale, da hajskind nu er svært at opdrive. Men det er en flot klenodie i hans fine flyvebogssamling i Stockholm.

En tredje af de helt gamle medlemmer i Odense Model-Flyveklub, der har FLYV komplet, er Gustav-Vilhelm Binderkrantz i Frederikssund.

Adler Jensen, der andetsteds i dette nummer fortæller om almenflyvningen i 1928, kan også rose sig af en komplet samling.

Og helt uden for den mere kendte kreds af flyveinteresserede melder vicetoldintor H. Pilemand fra Gedser sig som en trofast holder af bladet med et komplet sæt.

Er der virkelig ikke flere? Vi hører gerne, hvis det er tilfældet.

Nogle arbejder endnu på at komme med i rækken, deriblandt Otto Sørensen alias tegneren "Tyr" fra Motorflyvehåndbogen og Svæveflyvehåndbogen. Han mangler kun 3 numre fra 1936: nr. 1, 2 og 5. Kan nogen hjælpe ham?

Per Weishaupt



Hans Kofod



Hans Kofod, sættaget en gæstebog. På Forrumsgo Eckersær (tv) af navn i den, mens Tyge

Nordens ældste tidsskrift for flyvning er udkommet uafbrudt siden juni 1928.

Den rivende udvikling i dansk flyvning er dokumenteret i FLYV samtidig med at den har fundet sted. Det gør FLYV til en uvurderlig kilde til den del af dansk flyvning, som i dag kan kaldes flyvehistorie.

I 1978 kan man læse, at der findes 5 - skriver fem - privatejede komplette samlinger af FLYV, som dengang berodede hos flyskribenten Johannes Thine-

sen i Stockholm, svæveflyveren Gustav-Vilhelm Binderkrantz i Frederikssund, navnkundige Adler Jensen fra Kastrup, Toldinspektør Helge Pilemand fra Gedser og daværende redaktør af FLYV Per Weishaupt. Udover den fælles interesse for flyvning er det desværre også en kendsgerning, at alle fem er gået bort.

I anledning af det tilstundende 80-års jubilæum stillede Kim Røssell spørgsmålene »Hvor er de fem komplette sæt i dag?« og »Er der kommet nye komplette sæt til?« og satte sig samtidig for at be-

svere spørgsmålene. Det har ført ham vidt omkring, og mange slægtninge, kendte og ukendte skikkelser i dansk flyvning m.fl. har bidraget i opklaringsarbejdet, som vi bringer resultatet af i næste nummer af FLYV.



Har du et komplet sæt? eller er lige ved? så hjælp os i opklaringsarbejdet ved hurtigt at kontakte Kim Røssell på telefon 38 88 16 64 eller via e-mail til kim.roessel@mail.dk.



Dødsfald

Oberstløjtnant Jørgen Termøhlen

Major A.H. Dolleris skriver mindeord:

Som led i flyveruddannelsen kom jeg til 2. Eskadrille på Værløse i foråret 1950 for at lære at flyve Spitfire, og der traf jeg løjtnant af reserven Jørgen Termøhlen. Han var med til at gennemgå *Pilots Notes* for Spitfire med os, der netop var blevet færdiguddannet på Harvardskolen på Karup. Vi havde gennemgået løjtnantskursus på Værløse, hvor vi samtidig var blevet omskolet til Airspeed Oxford.

På dette tidspunkt havde vi fløjet KZ II og VII, Harvard og Oxford og havde ca. 200 flyvetimer. Vi skulle nu stifte bekendtskab med jagerflyet Spitfire. Derfor fik vi lejlighed til at læse om flyet, sidde i det og se og lære om det under god vejledning som nævnt af allerede uddannede Spitfirepiloter.

En sådan vejleder var løjtnant Termøhlen med flyvernavnet TER. Vi fik, udover det allerede omtalte, 20 landinger fra bagsædet i en Harvard med en færdiguddannet pilot i forsædet. For mig blev det altså TER.

Formålet hermed var at lære den specielle landingsrunde, som var nødvendig med Spitfire. Det vil sige flyve på medvind, drejning 180 grader og opretning herfra for at sætte flyet i en trepunktslanding med den mærkelige fornemmelse ikke at have udsyn fremad. Der sad nemlig TER og foran ham den store motor.

Selvfølgelig var farten og udstyret i flyet helt anderledes... men alligevel var det en god fortræning til landingsrunden med »Spitten«. Der fandtes ikke tosædede Spitfires, så det var altså bare med at læse op og spørge! Og så ellers om at gå til den, når vi var på det punkt, hvor næste skridt var at komme

i luften og prøve! TER var en god vejleder og læremester, og det lykkedes at komme gennem programmet i maj-juni-juli.

Senere kom jeg til Flyvevåbnets Rekruttering, hvor jeg havde til opgave at lede udvælgelsen af bl.a. ansøgere til pilotuddannelsen. Som formand for kommissionen fik jeg igen et dejligt samarbejde med TER, som havde uddannet sig til militærpsykolog. Han havde bl.a. ansvaret for den psykologiske afprøvning af aspiranterne.

Det var denne afprøvning, der sammen med andre prøver udgjorde det materiale, som vi havde på aspiranterne – eller rettere på dem der var tilbage, når flyvemedicinerne havde sorteret fra af lægelige grunde.

Ved afslutningen af hver prøveuge samledes kommissionen og afsagde »dommen«. Her var det en uvurderlig støtte at have TER med til at bedømme det foreliggende materiale. Han havde en særdeles god evne til at forklare i de vanskelige tilfælde, hvor det af psykologiske grunde måtte blive en afvisning. I de ca. 10 år, hvor jeg havde fornøjelsen af at arbejde sammen med TER, fløj vi af og til nogle ture i Chipmunk, som jeg havde status på. Også det var en stor fornøjelse.

Jeg mindes TER som en særdeles god pilot og flyverkammerat, ligesom han var en god ven og støtte ved udvælgelsen af mange af de senere piloter.

Æret være hans minde!

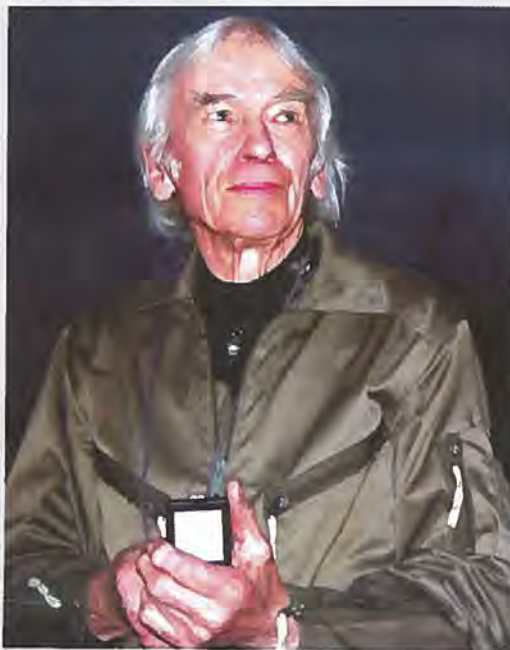
Aage Dolleris, DOL.

80 år

Ballonkipper og eventyrer Kai Paamand

Den 28. april fyldte Kai Paamand 80 år. Han indledte sin militærkarriere som officer i Gardehusarregimentet og blev efter en ingeniøruddannelse udnævnt til major ved Hærens Tekniske Korps i 1963. I 1974 stiftede Kai Paamand Det Danske Aërostatisk Selskab og gjorde det at flyve ballon til noget af en livsstil. Han har foretaget spektakulære flyvninger i en snes lande på fire kontinenter, fløjet over Moskva under glasnost og medvirket i sin rød/hvide Danmark ballon i tv's julekalender fra Grønland. Kais seneste eventyr var flyvninger over Damaskus og den syriske ørken i 2007.

Kai har ydet en kæmpe indsats for ballonflyvningen i Dansk Ballonklub fra 1968 som sekretær i den første bestyrelse og fra 1969 og i den følgende halve snes år som formand. Han har været stævnearrangør og blev i 1983 den første danmarksmester i ballonflyvning. Samme år modtog han en pokal for at være den eneste pilot, som på det tidspunkt havde deltaget i de ti første internationale mesterskaber, dvs. VM og EM. Kai Paamand er et agtet medlem af »Eventyrernes Klub«, og få kan som ham berette i foredrag eller på skrift om ballonsportens ædle kunst.



Kai Paamand

70

For 70 år siden

Al Ingrid Muus

Aalborg faar en Lufthavn



Det er måneden, hvor Ålborg Lufthavn indvies. »Indvielsen af det store Anlæg vil finde Sted under festlige Former, idet Pladsen vil blive indviet Søndag den 29. Maj med et stort og righoldigt Flyvestævne, der vil få folk fra hele Nørrejylland til at strømme til Aalborg ... Uden Havne ingen Sejlads og ingen Skibsfart – og uden Lufthavne (offentlige Landingspladser) ingen Flyvning og ingen Luftfart.« Sandt nok, og at det går stadig fremad og udad vidner pludselig ordet *Provinsluftfartselskabet*. Har ikke set det nævnt før, men det er her, og det har nu indkøbt en de Havilland 89 Rapide. »Den nye Maskine er et Biplan med 2 »Gipsy six« Motorer, og den har Plads til 2 Mands Besætning og 6 Passagerer. Dens Marchhastighed ligger på 205 km/T. Maskinen er bygget i 1937 og har været anvendt på Ruten mellem London og Paris. Maskinen skal anvendes på Ruterne til Aalborg og Esbjerg.« Javel, Ålborg og Esbjerg, men mon man er klar over, at det i 1938 faktisk var muligt at flyve med rutefly til og fra Silkeborg!! Der udgik ruter fra Silkeborg til Ålborg, København, Esbjerg og Hamborg »Ønsker man at flyve til Aarhus eller af andre af de østjydske Byer kan man endelig på godt 2 Timer (fra København) komme til Silkeborg. Man ankommer Kl. 10.50, og maskinen tilbage til København går først ca. 7 Timer senere«. En dag i Silkeborg. Et hundrede og seks og tyve kroner for en Silkeborg-Hamborg retur, bagageovervægt betales med 50 øre pr. kg på den rute, til Esbjerg slap man med 15 øre pr kg.

Det er blevet sagt meget om statistik, bl.a. at statistik er som en lygtepæl i en brandert: ikke særlig oplysende men god at læne sig opad. Tal kan illustrere på meget forskellig facon, her er et eksempel fra den amerikanske flystatistik fra 1937 refereret i FLYV maj

1938: »American Airlines Statistik for 1937 viser, at der Aaret igennem gennemsnitligt har været 7,9 Passagerer i samtlige Rute-maskiner, og at man gennemsnitligt har haft 11,5 Flyvemaskiner i Luften hver eneste Døgn Aaret rundt. Foruden de 7,9 Passagerer pr. Maskine har der samtidig været 225 kg Fragt, Post og Bagage.« ja, hvis der kun kunne være 15 passagerer i hver maskine er det jo godt, men hvis der nu var plads til 50, så... og hvor mange maskiner stod så på jorden mens de 11 og den halve maskine fløj rundt i lufthavet med deres 7,9 mand?

Til gengæld bliver man jo ganske mat, når man læser artiklen om hvordan en fransk flyveklub blev til. Det er tal, der er til at forstå og som gør indtryk: »I Begyndelsen af 1930 fik Aeroklubben af Staten overladt et stykke jord på 3 hektarer på Orly Flyvepladsen ved Paris. Der var i Forvejen 3 Hangarer på den Plads, Klubben fik forærende, og en af dem blev reserveret Medlemmerne(...) og samtidig bevilgedes et beløb på ca. 20.000 Kr. til indkøb af 3 Maskiner(...) Ved Aarets slutning talte Klubben 85 Medlemmer. (...) Det varede ikke længe, før en del private Flyvemaskineejere sluttede sig til Klubben, og allerede i Maj samme Aar (1931) var antallet af Maskiner oppe på 40, af hvilken Grund man tog fat på Bygning af en ny Hangar (...) I Februar 1932 var Medlemsantallet nået 164 aktive og 21 passive, og i Sommerens Løb var Maskinantallet vokset til 60 foruden Klubbens egne 3 Maskiner (...) Flyveklubbens Vækst karakteriseres bedst ved at nævne, at Antallet af private Flyvemaskiner, der hører hjemme i Klubbens Hangarer, i 1937 oversteg eet Hundrede, og medlemstallet var steget til 308.« Ikke sandt? Man bliver helt mat.

Gennem flere numre af FLYV har Co-

dan reklameret for sine udmærkede gummistøvler, jeg husker i alt fald fra min barndom, at det var gummistøvlen over alle gummistøvler. Gummistøvleens forbindelse til flyvning er vel også plausibel med tanke på den tids overtal af græsbaner i forhold til asfalt eller beton, så gummistøvleannoncen er ok og man forstår, at Codan ser et marked i os flyvetosser. Men i FLYV maj 1938 optræder to helt uventede annoncer i bladet: Premier Is og Cherry Brandy Heering! Ingen af dem prøver i deres annoncer at knytte en forbindelse til flyververdenen, og det eneste jeg kan komme på er, at nogen med den fornødne magt i de to firmaer må være tilstrækkeligt flyverinteresserede til at ville skyde annoncepenge ind i et i mine øjne for deres produkter uinteressant segment, som det vist hedder i vore dage. Men det ser pudsigt ud. Set i bakspejlet ser jeg dog is-reklamens berettigelse, der er ikke noget så dejligt, som en bemandet kummefryser, når man lander på en lille flyveplads langt væk og hverken har kaffe eller mad med. Det kniber mere med den med likøren, selv om den har »verdensryk«. Men – her var en idé til udvidelse af annonceunderlaget, hvis det skulle knibe for nutidens FLYV: Campingudstyr – ligger lige til højre benet, drømmen om at campere under vingen lever stadig; sammenklappelige cykler – de små baner er som regel nabo til kragernes vendeplads; græsslåmaskiner – reklameverdenen spiller på associationer; blandingsbatterier – er der noget så godt som et brusebad efter en lang tur i et varmt cockpit?; øl – for slet ikke at tale om landingsbajeren? Jo, kun fantasien sætter grænser for hvem man kunne tænke sig ville se flyverfolket som potentielt markedssegment.



**Protector**

Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen

Præsident

Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille

Formand

Hans Havsager

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

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

46141507

46191316

E-mail

pilotshop@kda.dk

KDA's bestyrelse

Hans Havsager (formand)

Jens Feldborg

Niels Jensen

Søren Pedersen

Per Wistisen

Kim Jensen

B. Kollerup

Telefon

46480608

32507898

29432967

48289196

Dansk Ballon Union

Henning Sørensen

Kronhjortvej 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 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

Karsten Kongstad

Degnebakken 22, Vigersted

4100 Ringsted

Internet adr.: www.ffu.dk

E-mail: kk@ringsted.dk

Linestyngs-Unionen

Ole Bjerager

Ryungårdsvej 58

2770 Kastrup

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

Den 12. april afholdtes det ordinære repræsentantskabsmøde i Kongelig Dansk Aeroklub.

Formanden Aksel C. Nielsen havde meddelt at han ikke modtog genvalg. Ligeledes ønskede Vagn Jensen at udtræde af bestyrelsen efter mange år, og Jens Feldborg modtog genvalg for et år.

Hans Havsager, der også er formand for Dansk Ultraletflyver Union, valgtes til ny formand. Nyvalg til bestyrelsen var endvidere Per Wistisen, Kim Jensen og B. Kollerup.

Præsidenten for KDA's Præsidium Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille, Egeskov Slot takkede Aksel C. Nielsen for de ca. 27 år i KDA's bestyrelse, heraf de seneste otte som formand.

DSvU**Poul Hørup ny formand**

DSvU's formand Jens Feldborg havde i god tid annonceret at han ville træde

tilbage som formand på repræsentantskabsmødet i marts. Der skulle derfor vælges en ny formand.

Poul Hørup, der tidligere havde været 19 år i DSvU's hovedbestyrelse, blev valgt som ny formand. Han er også formand for Fyns Svæveflyveklub.

PW pokalen til Jaksland

Under DSvU's repræsentantskabsmøde i marts bad formand Jens Feldborg Verner Jaksland komme op til podiet. Han pegede på et emblem som Verner Jaksland bærer, og som han fik i begyndelsen af 1980'erne for en flyvning i Australien i et motorsvævefly, der jo egentlig ikke er beregnet til at svæveflyve i. KDA godkendte det som en verdensrekord, men af uransagelige grunde blev det ikke internationalt anerkendt som en verdensrekord.

Vi vil, om end lidt sent, sagde Jens Feldborg, hædre ham for denne præstation med overrække Weishaupt-pokalen.

The Women**Soaring Pilot Association**

WSPA er en amerikansk organisation startet i 1929 med nu over 200 medlemmer og med medlemmer fra yderligere syv lande udenfor USA.

I 2009 skal det årlige møde holdes i Lesce/Bled i Slovenien i perioden 18.- 22. juli. Forberedelserne er allerede i gang. Se mere på www.womensoaring.org.

DMU**Ny DMU flyforsikring**

DMU har indgået en ny forsikringsaftale med QBE til erstatning for den tidligere forsikringsaftale med Inter Hannover.

Aftalen med QBE er for det første en økonomisk bedre aftale for medlemmerne af DMU, og samtidigt er kravet for at være med i forsikringsaftalen nu alene, at flyvejer/ejerne er medlem af DMU.

Samtidigt er der indgået en aftale med forsikringsmæglerne i Roskilde

Lufthavn om at administrere aftalen for QBE og DMU.

QBE og DMU har også aftalt at nedsætte et udvalg med 2 personer fra hver side, der skal behandle eventuelle tvister, der måtte opstå.

Forsikringsaftalen blev lanceret på DMU's repræsentantskabsmøde den 26. april og træder i kraft 1. maj.

Yderligere oplysninger om aftalen kan findes enten på DMU's hjemmeside (www.flyvdmu.dk), QBE's hjemmeside (www.qbenai.com) eller hos forsikringsmæglerne – hvor det også er muligt at få et tilbud på en DMU/QBE flyforsikring – (www.simons1.dk).

Vandrefalke på Stevns Klint

Henstilling om ikke at overflyve et område på Stevns Klint i yngleperiode.

I foråret 2007 fik Kongelig Dansk Aeroklub en henvendelse fra naturvejleder Peer Nørgaard ansat ved Stevns Kommune. Baggrunden var, at der på Stevns Klint efter mange års fravær, igen i 2004 og sidste år var observeret vandrefalke, og tilsyneladende ikke bare på gennemrejse, men i fuld gang med at bygge rede.

Frivillig »fredning«

Vandrefalken er optaget på EU's fugledirektiv som en truet dyreart, så alene af den grund var det nødvendigt at Stevns Kommune hurtigt og konsekvent gjorde noget for at beskytte redepladsen.

Stevns Kommune der i hele processen har været i tæt samarbejde med Skov- og Naturstyrelsen bad derfor om KDA's hjælp til – ad frivillighedens vej – at henstille til flyverfolket, om man ikke kunne undlade at overflyve et område på Stevns Klint i vandrefalkens yngleperiode. Der var altså ikke tale om noget officielt forbud, – men en venlig henstilling.

Det lykkedes at få to unger på vingerne i 2007.

Den 11. marts 2008 skete det så igen. Vandrefalke parret fra sidste år er vendt tilbage, og man bad derfor om, at vi kunne gøre kunststykket fra sidste år én gang til – og hvorfor ikke gøre forsøget.

Vandrefalken bygger rede, lægger æg, ruger ungerne ud og fordrer dem i perioden fra 15. marts til 15. juli – sådan cirka.

Området strækker sig fra Lilledal i nord til telemasten i syd, og bredden

på området er 300 meter ind i landet og 300 meter ud i vandet.

Det nemmeste er at holde sig helt væk fra Stevns Klint i yngleperioden – og måske kommer der et par flotte fugle ud af det igen i år.

Brev fra SLV

For et par måneder siden modtog mange piloter et kedeligt brev med Statens Luftfartsvæsen som afsender. I teksten var anført at SLV mente at have penge til gode hos vedkommende.

Ifølge SLV hidrører miseren fra at staten er ved at omlægge økonomistyringen for de mange styrelser der hører under Transportministeriet. Mange af disse er relativt små, og ved at flytte kreditor- og debitorbogholderiet samt lønadministrationen til en central afdeling i Transportministeriet kan man aflaste disse styrelser.

Der er imidlertid gået »fisk« i edb-systemerne, der ikke har kunnet registrere at (næsten) alle havde betalt til tiden. Brevet der blev sendt med SLV som afsender havde yderligere en uheldig negativ formulering.



Aksel C. Nielsen (tv.) med KDA's Ærestegn og tilhørende diplom overrakt af Præsidenten for KDA's Præsidium Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille.

KONGELIG DANSK AEROKLUB

ÅRSBERETNING 2007



GENERELT

Indledningen til dette afsnit af årsberetningen for 2006 indledtes med opfattelsen af, at dette uden tvivl ville blive husket som det år, hvor KDA blev stillet overfor nogle af de største udfordringer i forhold til nationale og internationale myndigheder. Indledningen vil kunne genbruges for året 2007. Dog med lidt mere vægt på de opgaver, der relaterer sig til det sportslige og organisatoriske. I 2007 trådte KDA som organisation markant ind på den internationale scene med fokus på disse områder.

Den i 2006 nedsatte projektgruppe vedrørende placering af FAI's General Conference i Danmark i 2009 udarbejdede i samarbejde med Wonderful Copenhagen et tilbudsmateriale med støtte i deres professionelle koncept. KDAs tilbudsmateriale indeholdt anbefalinger af KDAs protektor HKH Prinsgemalen, Kulturminister Brian Mikkelsen, Københavns Overborgmester Ritt Bjerregaard, Formand for Danmarks Idræts Forbund, Niels Nygaard, Direktør for Idrætsfonden Danmark, Lars Lundov, Direktør for Team Danmark, Michael Andersen samt Direktør for Wonderful Copenhagen Lars Bernhard Jørgensen.

Med opbakning fra Regering, Hovedstad og den nationale olympiske organisation Danmarks Idræts Forbund vakte tilbuddet megen sympati. Dog ikke nok til, at vi kunne matche Sydkorea, der fik tildelt FAI General Conference 2009.

Sideløbende med bestræbelserne på at få FAI General Conference til Danmark til KDAs 100 år jubilæum, arbejdedes med en henvendelse fra Sport Event Fyn, der var interesseret i et samarbejde omkring værtskabet for World Air Games i KDAs jubilæumsår 2009. KDAs bestyrelse besluttede at indgå i et samarbejde om placering af WAG 2009 på Beldringe, under det vilkår, at KDA ikke var økonomisk ansvarlig, men alene ydede faglig bistand.

Samarbejdet med Sport Event Fyn bragte KDA i fokus i forhold til kommunale og regeringsmæssige relationer, idet dels Odense kommune, Sport

Event Danmark, og dels Kulturministeriet var interessenter.

Opbakningen var ikke tilstrækkelig til, at Danmark kunne skaffe flertal ved præsentationen i det Olympiske Museum i Lausanne.

Efter 2. budrunde stod valget mellem Rusland, Danmark og Italien, der blev valgt som vært for WAG i 2009. Fra FAI Election Committee blev det tilkendegivet, at man gerne så Danmark som ansøger til næste WAG.

Organisatorisk har 2007 været et positivt år. Efter nogle års fravær er Dansk Ultralet Flyver Union igen medlem af KDA, hvilket bl.a. har styrket bestyrelsesarbejdet. KZ & Veteranflyklubben besluttede på deres generalforsamling i efteråret, at der skal ske tilslutning til KDA. Efterfølgende har der været kontakter til klubben, der dog endnu ikke har resulteret i en overenskomst.

Med Perspektivplanen som grundlag har der dels i bestyrelsen, dels på formandsmødet været sat fokus på denne med henblik på en videreudvikling.

For udvalgene har der i årets løb været et stort arbejdspress som følge af nye lovforslag. Vedtagelsen af disse får de mest alvorlige økonomiske konsekvenser for luftrumsbrugerne, som disse endnu har oplevet. Imødegåelse af virkningerne vil stille store krav til det kommende års udvalgs- og bestyrelsesarbejde.

Med mindre end ét år til KDAs 100 års jubilæum er der igangsat udvalgsarbejde med henblik på at opstille et jubilæumsprogram.

KDA'S BESTYRELSE

I 2007 har bestyrelsen haft følgende sammensætning, idet nogle har haft varierende ansvarsområder:

Aksel C. Nielsen, formand, FAI vicepresident og FAI delegeret. Jens Feldborg, næstformand og formand for Luftrumsudvalget, samt KDAs repræsentant i Europe Air Sport, Søren Pedersen formand for Miljøudvalget, Hans Havsager, formand for uddannelsesudvalget, Niels Jensen tovholder for

fokusområdet kommunikation, Niels-Christian Levin Hansen tovholder på Perspektivplanen, samt Vagn Jensen.

KDA'S FREMTID

Udviklingen indenfor det lovmæssige synes fortsat at skulle lægge pres på vore fælles ressourcer. Dette i et omfang som besværliggør at initiere og bakke op om nye tiltag.

Det totale medlemstal for privatpiloter og luftsportsudøvere har vist en svag stigning. Skal denne trend fortsættes vil det stille krav til unioner og klubber om at lægge en strategi for at fastholde medlemmer, idet tilgang af nye medlemmer er generelt tilfredsstillende.

En positiv udvikling ses indenfor den teknologiske udvikling, som kan tydes i retning af, at materiel og udstyr varierer mindre og mindre i forhold til hinanden.

Nu opleves paraglidere med motor. Ultraletfly fungerer som flyslæb. Ultralet- og svævefly har ydelser der overstiger traditionelle sportsfly. En udvikling der kan pege i retning af muligheder for fælles uddannelse i større omfang end hidtil. Samme filosofi kan måske tænkes ind i et samarbejde om fælles fastholdelsesaktiviteter.

Forventningerne til fremgang for vore interesser vil utvivlsomt bedre kunne indfries ved i fremtiden at koordinere en fælles indsats.

INTERNATIONALE FORHOLD

THE WORLD AIRSPORT FEDERATION – FAI
Fra dansk side havde dette års FAI General Conference, der blev afholdt på Rhodos, særlig interesse, idet denne skulle beslutte, hvem der skal være vært i 2009.

Der forelå tilbud fra Danmark og Portugal, der begge kan fejre 100 års jubilæum i 2009, samt Korea, der blev valgt som vært.

Fra dansk side havde vi valgt et koncept, der efter vores opfattelse mere rettede sig efter det indholdsmæssige end det facilitetsmæssige.

Som konferencefacilitet var valgt Idrættens Hus, Brøndby, hvilket ville afvige fra de mere traditionelle femstjernede konferencehoteller, som hidtil havde været benyttet.

På den baggrund stod det klart, at vi ikke kunne konkurrere med vinderen Korea, der tillige havde et betragteligt sponsorbeløb til rådighed.

Den øgede professionalisering af FAI generelt bærer efterhånden frugt. Dette kunne bl.a. opleves på dette års konference, der afvikledes efter en stram dagsorden.

I år indeholdt den således ikke de helt store emner.

Væsentligt var dog emnet vedrørende Unmanned Aerial Vehicles (UAV). Der forestår nu et vigtigt arbejde med at forholde sig til, hvordan disse lovmæssigt skal behandles og hvorledes de skal defineres.

Vedrørende emnet Amendments to Statutes and By-Laws forelå der forslag om, at godkende at kommissionsmedlemmer kunne vælges for to år mod nu et år, såfremt man foretrak dette. Dette blev vedtaget.

Der forelå også følgende ændringsforslag til By-Law 10.1.3.3:

»Nominations for all FAI awards shall be sent to the FAI Secretariat together with citations not exceeding 250 words, and other supporting information required in these By-Laws, to arrive no later than two months before the FAI Commission meeting concerned (by 15 November each year for CIAM Medals and Diplomas) or by 31 May each year in the case of the General Awards shown in Chapter 11.«

Forslaget blev vedtaget

Det besluttedes at oprette en database for licenser. Dette skulle lette arbejdet og kontrollen af disse i forbindelser med bl.a. konkurrencer. Der vil senere tilgå vejledninger i, hvorledes dette gennemføres.

KDA havde foreslået, at der udarbejdes et sponsorkoncept for FAI. Dette vil bl.a. give mulighed for at kunne anvende FAI's hjemmeside som platform. Forslaget havde ikke større interesse, man fandt dog at det kunne være udmærket. Kontingentet til FAI vedrørende 2008 udgør 11.000 CHF, hvilket udløser fem stemmer. Fra Danmark deltog formand Aksel C. Nielsen og generalsekretær Anders Madsen, samt Henrik N.

Knudtzon, der medvirkede ved General Conference præsentationen.

Næste års vært for General Conference er Italien.

Nordic Coordination Meeting (NCM)

Nordic Coordination Meeting afholdtes i Oslo, heri deltog formand Aksel C. Nielsen og generalsekretær Anders Madsen.

Mødets formål er at informere om og koordinere fælles nordiske interesser i forhold til myndigheder og FAI.

På mødet behandlede følgende emner:

Part M

Der var enighed om at implementeringen af Part M bliver den store udfordring og at det vil stille store krav til de nationale aeroklubber. Det aftaltes at holde tæt intern kontakt.

Light Aircraft Pilot Licensing (LAPL)

Uofficielle forlydender vil vide, at der forberedes forslag om et LAPL. Der var enighed om at støtte forslaget ud fra den forudsætning, at der kunne finde meritoverføring sted fra svæveflyvning og ultraletflyvning. En fælles nordisk uddannelse kunne være interessant.

Language tests

I Danmark arbejdes der med ideen om at sprog-tests kan gennemføres af flyveinstruktører. Der foreligger ikke noget konkret om mulighederne herfor endnu.

Environmental matters

Der var enighed om, at miljøspørgsmål vil kræve en stadig større opmærksomhed.

Det besluttedes, at genoptage det nordiske samarbejde og at næste møde vil blive afholdt i Stockholm.

Information strategies

For at effektivisere og opnå bedre koordinering af aktiviteter foreslås det at alle referater fra de nordiske møder lægges ud på respektive hjemmesider.

FAI-matters

Agendaen for General Conference blev gennemgået. Særlig interesse har valgene til CASI, samt WAG og UAV. Der foreslås valg af Henry Lindblom som CASI-president.

Der var enighed om at arbejde for, at rejseudgifter for kommissionsmedlemmer betales af FAI, samt at der gives mulighed for at anvende FAI's hjemmeside til annoncering i forbindelse med afholdelse af General Conferences.

EPFU-matters (European Power Flying Union)

Den europæiske motorflyveorganisation er nu en realitet. Henry Lindblom er valgt som formand.

Amateur-built Aircraft

Der har været holdt et stiftende møde i Frankrig med det formål at stifte en europæisk organisation i lighed EPFU.

Næste møde afholdes i Helsinki 13. september 2008. Fuldstændigt referat kan rekvireres hos KDA.

TEKNIK- OG LUFTRUMSUDVALGET

Igen i 2007 har EASA fyldt meget i vores bevidsthed – ja faktisk mere end i tidligere år, idet vi i løbet af året har set, hvor udviklingen fører hen – både hvad angår nye bestemmelser om vedvarende vedligeholdelse af lette fly og nye tiltag på certifikatområdet.

Vi har haft den tilfredsstillende, at vi har set vort arbejde udmønte sig i konkrete ændringer til de oprindelige bestemmelser, således at vi har mulighed for at kunne vedligeholde vore fly, stort set som svæveflyverne og ballonflyverne hidtil har gjort det. DULFU er ikke omfattet af disse bestemmelser, da de er rubriceret under Annex II, men på sigt kan det meget vel også blive af betydning for flyvning med ultralette fly.

På certifikatområdet går udviklingen hen imod et fælles basiscertifikat, forkortet til LAPL (Light Aviation Pilot License), hvor visse elementer, især indenfor teori, er fælles og kan bruges uanset om man vil flyve svævefly, ballon eller helikopter m.m. alene for sin fornøjelses skyld. Der vil også ske nogen kreditering af færdigheder opnået på f.eks. svævefly, hvis det senere skulle være interessant at flyve en flyvemaskine. Det forventes også, at helbredskravene til et sådant LAPL bliver lempede, således de bliver i overensstemmelse med den fælleseuropæiske standard for kørekort, evt. med mindre modifikationer. Vi nærer dog en vis bekymring for, at danske myndigheder vil modsætte sig disse lempede helbredskrav, og at

de foreslåede flyvetidskrav til instruktører og kontrollanter er ved at blive sat urealistisk høje; men vi er i allerhøjeste grad opmærksomme herpå.

EUROCONTROL

Der er ikke sket nogen afgørende udvikling i skabelsen af Single European Sky (SES) set med LLL (lette, lave og lystige) øjne. Det betyder ikke, at der ikke arbejdes, og området kræver den største opmærksomhed. Især den kommercielle interesse for, og markedsføringen af, Unmanned Aerial System (UAS) kan give problemer. Det er først og fremmest miljø- og trafikovervågning, der her sættes på. Eurocontrol har udarbejdet forslag til et sæt regler, der indebærer, at UAS skal flyve under VFR-lignende betingelser, »sense and avoid«, men det lugter umiskendeligt af luftrumsrestriktioner og transpondertvang.

LUFTRUM

Samarbejdet med NAVIAIR forløber godt, og vi noterer os stor hjælpsomhed i den daglige korrespondance med ATC-enhederne. Flere Unioner og mange klubber har udtrykt megen ros til trafikafviklingen, men der er i KDA ingen forståelse for at IFR-uddannelsestrafikken uden hjemmel i nogen bestemmelser tildeles fortrinsret. Vi forstår heller ikke hvorfor CAT (Commercial Air Traffic) ikke udnytter muligheden for »continuous descent«-procedurer med en jævn indflyvning, lavere brændstofforbrug, mindre støjforurening og efterladende større frihed for LLL i lavere højder, ikke i højere grad anvendes end det tilsyneladende er tilfældet.

KDA har yderligere den opfattelse, at det er en indskrænkning i den personlige frihed, når man påtvinges at etablere radiokontakt med en ATC-enhed, hvor dette ikke har en klart defineret flyvesikkerhedsmæssig årsag. NAVIAIR og Flyvevåbnet deler ikke vores opfattelse, men vi mener den er essentiel. Vi respekterer naturligvis nødvendige indskrænkninger, som den tunge trafik fordrer af flyvesikkerhedsmæssige grunde, men det er et almindeligt accepteret demokratisk princip, at man ikke pålægges unødvendige indskrænkninger i den personlige frihed.

EAS (Europe Air Sports)

EAS er en frivillig organisation med begrænsede ressourcer. EAS har en

halvtidslønnet, men 150% arbejdende »Program Manager«. Grundet de små egne ressourcer er det derfor nødvendigt at trække på frivillige fra de enkelte lande, og i den udstrækning dette ikke er muligt, har det i de seneste par år været nødvendigt at trække på lønnede medarbejdere fra bl.a. England, Tyskland og Danmark, sådan som det f.eks. er sket med Helge Halds 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's rådighed.

Det var svæveflyverne, der først blev direkte berørt i deres dagligliv af de nye EASA-regler, men i det forløbne år er der opstået et stærkt stigende engagement fra de øvrige luftsportsgrøner i Danmark gennem samarbejdet i KDA. Særligt Dansk Ballon Union, men også Dansk Motorflyve Union (DMU) og den nye union under KDA – Dansk Ultralet Flyver Union (DULFU) – har nu engageret sig stærkt i arbejdet. I KDA regi er der, på initiativ fra næstformanden i Dansk Ballon Union (DBU) – KDA's tidligere generalsekretær – Jørn Vinther, dannet en ERFA-gruppe i hvilken deltager Merete Strandberg fra DMU, Anders Madsen fra KDA, Hans Havsager fra DULFU og Jørn Vinther fra DBU sammen med DSvU's Helge Hald og Per Wistisen. Formålet med gruppen er at dele den store opgave det er blot at holde sig ajour med de mange nye tiltag og høringer, der i disse år kommer i en lind strøm både fra nationale og internationale myndigheder.

Arbejdet i EAS har i 2007 hovedsageligt været koncentreret om dialog med medlemmerne i relevante EASA-arbejdsgrupper, jf. efterfølgende. 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 de EAS's eksperter, der for øjeblikket er ved at skrive det lov- og regelsæt, som vil komme til at styre den fremtidige lette flyvning i Europa. Selv om der i EAS for øjeblikket er stor fokus på EASA's lovgivning, må det bestemt ikke glemmes, at disse organisationer også yder et stort arbejde på mange andre områder, herunder f.eks. omkring sikring af tilgængeligt luftrum, forhold omkring radioer, transpondere, forsikringer og m.m.

EASA (European Aviation Safety Agency)

EASA er, som det nu må være alment bekendt, det EU-agentur, der med tiden forventes at overtage de opgaver som de nationale luftfartsmyndigheder hidtil har varetaget. Agenturet beskæftiger sig i første omgang med godkendelse – certificering – af produkter (fly og flydele) samt alle forhold relateret til vedligeholdelse og reparation heraf.

Der er i disse år en skelsættende proces i gang, hvor EASA's virkefelt skal udvides til i næste omgang også at vedrøre personcertificering og operation og endelig på et senere tidspunkt forventes det, at agenturet skal varetage områderne lufthavne og security.

KDA har i 2007 i høj grad deltaget aktivt i denne proces. Således bearbejdede DSvU i marts de danske medlemmer af EU-Parlamentet forud for Parlamentets førstebehandling af forslaget om udvidelsen af EASA's kompetence til at omfatte personcertificering og operation. Resultatet blev, at de danske EU politikere ikke alene stemte, som vi havde anbefalet dem, men oven i købet efterfølgende skriftligt bekræftede dette overfor os.

Ved Parlamentets førstebehandling viste der sig at være en del uoverensstemmelse med Kommissionen, men disse er øjensynligt ryddet af vejen i løbet af året, idet forslaget gik relativt glat igennem Parlamentets endelige behandling i december måned. I skrivende stund (ultimo januar 2008) er det opfattelsen at de eksisterende direktiver og grundforordninger, der regulerer forholdene omkring den fælleseuropæiske luftfartslovgivning i EASA-regi, alle vil blive omskrevet i de kommende måneder, hvorefter der vil være åbnet mulighed for, at EASA kan gennemføre sin mere liberale regulering. I forbindelse med denne omskrivning forventes det, at vi på europæisk plan skal bruge mange kræfter på at gennemgå det nye materiale for at sikre et tilfredsstillende indhold.

De EASA-arbejdsgrupper vi omtalte i årsberetningen for 2006 har alle været meget aktive også i 2007. Denne årsberetning er ikke stedet at gennemgå hele strukturen, men et omdrejningspunkt er fortsat arbejdsgruppen med navnet MDM 032, altså den gruppe der blev nedsat som et af resultaterne af, at Europe Air Sport i efteråret 2005 havde rettet kraftig kritik af EASA-lovgivningen.

Kritikken gik primært på, at de nye regler var skrevet for at regulere den tunge luftfart, og derfor var aldeles uanvendelse for vores sportslige og rekreative luftfart. Gruppens arbejdstema er at skabe »A concept for better regulation in general aviation« for »Aircraft other than complex motor powered aircraft, used in non-commercial activities«.

Gruppen består af repræsentanter for EASA, de nationale myndigheder og sidst men ikke mindst af et overtal fra vores del af luftfarten herunder bl.a. Roland Stuck (formand for EGU European Gliding Union), David Roberts (indtil 2006 formand for – BGA – de engelske svæveflyvere), Rudi Schuegraff (program manager for EAS).

Til arbejdsgruppen er siden oprettelsen knyttet en række undergrupper, der bl.a. beskæftiger sig med regler for personcertificering, uddannelse m.v. henholdsvis for de europæiske ICAO-certifikater og for de kommende europæiske fritids-certifikater – Light Aviation Pilot License (LAPL). Jørn Vinther er medlem af to af disse undergrupper.

Helge Hald har i hele 2007 været knyttet som ekspert til en anden arbejdsgruppe (M017), der ikke er direkte underlagt MDM032, men beskæftiger sig med materielområdet. Bl.a. ved hans indsats er det forventningen, at dette arbejde vil munde ud i acceptable regler der f.eks. sikrer, at vi fortsat kan få lov til at vedligeholde svævefly, som vi stort set kender det i dag, men reglerne åbner også mulighed for at andre lette luftfartøjer kan vedligeholdes efter samme koncept.

I september måned 2007 ønskede EASA at orientere brugerne om den aktuelle status vedrørende regelsættet for vedligeholdelse af lette fly. Orienteringen skulle foregå rundt i Europa, så alle lande blev dækket. I den anledning blev vi af EASA via Europe Air Sports bedt om at arrangere et sådant møde i København dækkende de skandinaviske og baltiske lande. Det lykkedes i samarbejde med KDA og AOPA at arrangere det ønskede seminar, og det var KDA's generalsekretærs – Anders Madsens – fortjeneste, at seminaret kunne afholdes vederlagsfrit i selve Københavns Lufthavns lokaler i Kastrup og endda med frokosten sponsoreret af selskabet bag lufthavnen. Det gav positiv genlyd i EASA at vi fra dansk side, i modsætning til enkelte andre lande, var

i stand til at få at få arrangementet til at klappe, og uden at EASA følte at situationen blev udnyttet økonomisk.

I skrivende stund (slut januar 2008) forventes, at den opnåede enighed mellem EU-Kommission og Parlamentet om udvidelsen af EASA kompetenceområde vil udløse en lang række høringer i løbet af det kommende ½ år. Vi venter allerede nu høringer omkring personcertificering, uddannelse og operation som følger (kun relevante nævnt):

Marts – høring om FCL incl. medical

April – høring om krav til nationale myndigheder

Maj – høring om krav til organisationer

Juni – høring om OPS

Også år 2008 vil således blive særdeles krævende på dette område.

Afslutningsvis nævnes, at der gennem de senere år er brugt rigtig mange ressourcer på at medvirke i det fælles europæiske arbejde til sikring af tålelige regler for fremtidens fritidsflyvning. Vi er allerede lykkedes på mange væsentlige delområder bl.a. af teknisk karakter som f.eks. den vigtige tilladelsen til at anvende »standard-parts« (Ipaq, elvario og lign.) Mest skelsættende er det imidlertid, at vi har kunnet påvirke grundholdningerne helt ind i EU-Kommissionen, hvilket senest er bevist i Kommissionens notat af 11. januar 2008 »Communication from the Commission – An Agenda for Sustainable Future in General and Business Aviation« – COM(2007) 869 final.

I dette notat fastslås i forordets punkt 2, at luftfarten er meget forskelligartet/har stor spredning og »this creates challenges, as policy initiatives can not be based on the »one size fits all« approach«. Altså næsten ordret hvad Europe Air Sports i november 2005 anvendte som primær begrundelse for påstanden om, at de oprindelige EASA-regler var skrevet for den tunge luftfart og derfor ubrugelige for vores område – altså netop at man ikke kan anvende »One size fits all«.

KDA'S MILJØORGANISATION

Miljøudvalget

Ansvarlig adfærd og opførsel i forhold til miljøet er emner vi ikke kommer uden om i det lange løb.

Byerne breder sig og jagten på de tilbageværende åbne vidder er for længst gået ind. Desuden lykkedes det alt for ofte for miljøforkæmpere at få sat flyvning og andre aktiviteter i »skammekrogen«, desværre uden der fra flyvningens rækker eller andre tages til genmæle. Der er derfor i allerhøjeste grad behov for, at vi fra flyvningens og luftsportens rækker indser vigtigheden af, at der nu skal handles på flere fronter.

At flyvning ikke »bare« er en rigmandsegoistfritidsbeskæftigelse, men at mange tusinde mennesker hygger sig i hinandens selskab med en bred vifte af luftsportsaktiviteter, er måske nok kendt og erkendt iblandt os selv, – men så rækker kendskabet heller ikke ret meget længere.

Ved utallige møder med medlemmer af Friluftsrådets 89 medlemsorganisationer, dvs. både bruger og beskytter-interesser, er billedet det samme.

Interessen og fascinationen for flyvning er enorm – det kræver ikke det store arbejde at få sat flyvning på dagsordenen, – men desværre bliver essensen ofte overset.

Hver eneste gang flyvning eller luftsport åbner sine døre for almenbefolkningen, strømmer folk ind – se bare på Flyvevåbnets Åbent Hus arrangementer, KZ-Rally i Stauning eller Flyvningens Dage i Roskilde – befolkningens interesse er tilstede, men bliver ikke udnyttet.

Indsatsområder

Først og fremmest er det vigtigt, at vi i KDA får opbakning fra unionerne, her er der naturligvis tale om KDA's egen miljøorganisation.

Dernæst skal vi have langt flere til at repræsentere flyvning og luftsport i Friluftsrådets kredse. Igennem et aktivt arbejde i Friluftsrådets kredse kan vi opnå to vigtige resultater:

Vi kan få indflydelse på de beslutninger og anbefalinger der tilgår kommuner, regioner og ministerier vedr. fremtidig lokal og regional planlægning.

Vi kan få lejlighed til at få sat flyvning og luftsport på dagsordenen ved masser af lejligheder, på møder, i taler, i tryksager o.m.a. – en uvurderlig PR mulighed vi ikke bør gå glip af.

Miljøudvalget 2008

Året 2007 har ikke medført den store aktivitet på miljøområdet. Opbaknin-

gen i forbindelse med dannelsen af en miljøorganisation i KDA regi har »hængt i bremsen«.

Derfor er det besluttet at generalsekretæren og formanden for miljøudvalget i foråret 2008, giver miljøorganisationen endnu et startforsøg.

Der vil i foråret 2008 blive afholdt møder i alle landets fem regioner, hvor vi vil inviterer medlemmer af unionerne til at komme til stede og høre om ideen bag KDA's miljøorganisation, samt mulighederne for at påvirke udviklingen igennem den indflydelse vi kan få via Friluftsrådet, og sidst men ikke mindst den PR værdi der ligger i, at få mulighed for at tale om flyvning med virkelig mange andre brugere af naturen.

KDA er allerede i dag repræsenteret i flere af Friluftsrådets kredse, af en lille kreds af entusiastiske personer – ikke kun som medlemmer af repræsentantskabet, men også som kredsbestyrelsesmedlemmer. En stor tak til dem alle!

SLV GEBYRUDVALG

Gebyrudvalget er et rådgivende udvalg for SLV. Efter høring i udvalget er det SLV, som suverænt beslutter satsene.

I 2007 oplevede KDA's medlemmer endnu en stigning i de samlede gebyrer. En normal pristalsregulering på 2,5% var der desværre ikke tale om, men samlet set en større stigning, som andrager 4,5%.

Alle prissætninger er iflg. SLV baseret på konkret tidsforbrug på en gennemsnitlig sag.

I følge bemærkninger og forklaringer på mødet i november 2007 brugte SLV 2,6 mill. kr. på godkendelse af unioner, hvoraf 33% er overhead.

SLV nævner ligeledes at fællesomkostningerne, som gebyrerne også skal deltage i dækning af, er steget med 14%, hvilket forklares med anskaffelse af nye administrative systemer.

Desværre har KDA ingen mulighed for at ændre dette forhold. SLV er dog igen i 2007 gjort opmærksom på at KDA betragter gebyrerne som urimeligt høje.

Det skal tilføjes, at i vore nabolande er gebyrerne væsentligt lavere end i Danmark.

Der arbejdes imidlertid med en ny beregnings- eller fordelingsnøgle. KDA er bekendt med principperne i den nye nøgle, og støtter princippet. Det nye princip bygger på at alle som anvender

lufttrummet skal deltage i betaling af SLV's udgifter – også udenlandske luftbrugsbrugere, som i dag ikke bidrager til dækning af SLV's omkostninger.

Der kan på nuværende tidspunkt ikke oplyses om hvornår og om denne nye model indføres. KDA følger processen og har deltaget i en gebyrworkshop i september 2007 med henblik på at undersøge mulighederne for en radikal omlægning af den samlede gebyrbelastning. KDA håber på dette vil blive aktuelt i 2009 – men desværre ligger beslutningen ikke hos KDA, men udelukkende hos SLV.

I KDA's gebyrudvalg sidder formand for DMU – Knud Nielsen og generalsekretær Anders Madsen.

UDDANNELSES-UDVALGET

På grund af andre, påtrængende aktiviteter er det ikke lykkedes at få kørt uddannelses-udvalget i gang i 2007.

Vi må derfor satse på, at det bliver i 2008 at vi i udvalget får taget hul på emner, som har været under overvejelse – uddannelse og netværksdannelse for unionernes ledelser samt fjernundervisning.

Mogens Møller har igennem 2007 arbejdet som ulønnet projektleder i forbindelse med den løbende ajourføring af KDA's Flyvehåndbog. KDA takker Mogens for den gode indsats.

KOMMUNIKATIONS-UDVALGET

Det tidligere PR-udvalg blev nedlagt, og et Kommunikationsudvalg oprettet. Det nye udvalg har holdt de første møder og etableret et kommissorium.

KDA digitale nyhedsbrev der udsendes via e-mail har været udsendt siden ultimo 2005. I 2007 blev det til i alt fire 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.

LÆGEUDVALGET

Lægeudvalget har til formål at behandle sager, hvor en afgørelse i fra myndighederne ikke stemmer overens med medlemmets opfattelse. Heldigvis er der ikke mange sager af denne art. I 2006 behandlede udvalget to sager

– i 2007 har der ikke været sager til behandling.

FLYV

Efter nedlæggelsen af FLYV's redaktionsudvalg er bladet nu organisatorisk underlagt KDA's Kommunikationsudvalg.

Der har været afholdt nogle få møder hvor der har været arbejdet med den forandringsproces der skal ændre FLYV's layout og indhold så som det blev besluttet for et par år siden.

I de fleste numre har der været indlæg fra KDA's bestyrelse og fra generalsekretæren. Indlæg der udtrykker KDA's holdning i sager til fx EASA, SLV, Trafikministeriet og Skatteministeriet. Disse indlæg er en af måderne at vise medlemmerne hvad KDA arbejder med, en anden er KDA's hjemmeside.

FLYV er som de øvrige 80 år udkommet hver måned. I 2007 med 524 sider i A4-størrelse, alle i farver. En ikke uvæsentlig del af FLYV's økonomi er annonceindtægterne, der gennem 19 år har været skaffet af Jakob Tornvig. Han blev efter eget ønske afløst på jobbet fra februar 2007. Annoncetegningen foretages nu af firmaet Stibo Zone i Horsens, der er gået frisk til opgaven og har bl.a. skaffet nogle nye annoncører.

Det er vanskeligt at stille alle læsere, der har forskellige flyveinteresser, lige tilfredse med indholdet. Det går fra at afmelde bladet fordi der er for meget svæveflyvestof til at der er for meget militærflyvning osv.

Også i 2007 har det været vanskeligt at skaffe danske artikler om svæveflyvning og til dels også om motorflyvningsaktiviteter. Der har derfor nogle gange været anvendt artikler oversat fra udenlandske tidsskrifter.

Redaktør Knud Larsen er FLYV's eneste medarbejder.

SAMARBEJDE MED MYNDIGHEDER M.M.

Statens Luftfartsvæsen

I årets løb er der holdt mange møder med SLV. På materialområdet har samarbejdet været svært. Der er dog på set en bedring i årets sidste halvår.

KDA har en del ønsker i området lufttrum og har indtryk om at SLV vil se velvilligt på, i det mindste, en vurdering af mulighederne.

Se i øvrigt afsnittet om Luftrum, som beskriver samarbejdet med bl.a. Naviair.

Flyevåbnets bibliotek

Aftalen med Flyevåbnets Bibliotek (FLB) har også fungeret fint i 2007. 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.

Teknisk 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 2007 af 20 medlemmer plus 3 observatører. KDA og medlemsunionerne deltog med følgende medlemmer:

KDA	Anders Madsen
DMU	Hjalmar Nielsen
DBu	Jørn Vinther
DHPU	Birger Strandquist
DSvU	Lars Sverre Rasmussen
DKFU	Poul Erik Berg Nielsen

Rådets sekretariat befinder sig i KDA-huset og Anders Madsen er Rådets næstformand.

MEDLEMS-SITUATIONEN

De seneste års negative udvikling i medlemstallet er brudt, idet medlemstallet for 2007 viser en svag stigning med en tilgang af 107 nye medlemmer. Hertil kommer DULFU's medlemmer med i alt 408. Det aktuelle medlemstal pr 31. december 2007 udgør 7073.

Af bilag 1 fremgår fordeling af medlemmer på de enkelte unioner.

ØKONOMI

Generelt

Registreret revisor Bent Madsen har været KDA's revisor i året 2007.

KDA

Regnskabsåret udviser et overskud på kr. 98.030. Dette er tæt på det budgetterede på kr. 110.000. Året før var overskuddet på kr. 20.452.

Generelt har indtægterne i KDA været større end i året før – det har udgifterne også, så alt i alt har aktivitetsniveauet været større.

Vi har i året modtaget tilskud for konsulentarbejde fra Undervisningsministeriets Uddannelsesstyrelse på kr. 13.118. Denne ordning er desværre blevet reduceret væsentligt over de senere år. I 2006 var tilskuddet kr. 20.983. Tilskuds-ordningen anses stadig for usikker. I 2005 blev der ikke tildelt tilskud til KDA fra ordningen.

I budgettet for året var afsat kr. 220.000 til driftsmæssige omkostninger. Dette er blandt andet møder i udvalgene, møder i relation til det internationale samarbejde o.s.v. Der har været en overskridelse af udgifterne hertil med kr. 22.000, så den samlede afholdte udgift til dette område udgør kr. 242.094. Usikkerhed om dette ville ligeledes kunne forventes i forretningsåret 2008.

Afvigelsen på ejendomsomkostninger udgør kr. 50.000 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.

Det samlede omkostningsniveau for året er på kr. 1.957.865.

Bestyrelsen har løbende gennem forretningsåret været fuldt orienteret om status og betragtet resultatet som tilfredsstillende.

KDA Service ApS

Regnskabsåret udviser et overskud på kr. 112.439 før skat mod et overskud på kr. 130.000 året før. Bruttoomsætningen er steget til kr. 3.927.499 mod kr. 3.510.867 året før.

I 2007 modtog KDA portostøtte til FLYV på kr. 97.478 fra Biblioteksstyrelsen. Der har være nogen tvivl om ordningen ville fortsætte, men heldigvis har vi kunnet opnå støtten igen i 2007, selvom denne dog er mindre end i 2006. Portostøtteordningen som giver støtte til FLYV vurderes til stadighed som delvis usikker.

En løbende genforhandling med underleverandører har også været positivt for økonomien. Varebeholdningen er faldet til kr. 568.964 mod kr. 622.000 året før. Der har i forretningsåret været foretaget en gennemgang af varelageret og varer som ikke har genereret omsætning og som vurderedes usælgelige er blevet nedskrevet. Lagerværdien er således reduceret med ca. kr. 64.000.

ADMINISTRATION

KDA-huset

Eskadrille 225 har lejet vore øvrige lokaler i den vestlige del af huset. Der har været interesse fra flere fimaer, som har hørt om det var muligt at leje lokalerne. Vi er meget glade for at have Eskadrille 225 som lejere af vore lokaler, hvorfor andre lejere ikke er relevante.

KDA ejer KDA Service ApS, som består af BUTIKKEN og FLYV. Direktør for anpartsselskabet har været Anders Madsen.

Butikschefen Charlotte Hammer Andersen fratrådte ved årsskiftet og blev erstattet af Svend Jensen som butikschef. Svend Jensen har en baggrund som erhvervspilot og har skullet sætte sig ind i hele butikkens produktprogram, systemer og rutiner.

Butiksassistent Jan Fraenkel stoppede

i året da hovederhvervet som brandmand og videreuddannelse til dykker krævede hele arbejdsindsatsen. Selskabet valgte ikke at udvide antallet af medarbejdere i butikken.

Bogholder Lise Jensen aftrådte pr. 31. december 2006, men deltog (på konsulentbasis) i afslutning af årsregnskabet i januar måned. Lise Jensen afløstes af Birgit Eldov pr. 1. januar. Birgit Eldov overtog pr. 1. januar ansvaret for bogholderiet.

De nye medarbejdere har gennemført kursus i anvendelse af C5 (regnskabsystem) og MacEnomy (regnskabssystem hos DIF) i året. Det tilstræbes at alle medarbejdere videreuddannes i selskabets økonomi- og datasystemer.

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 Birgit Eldov. Birgit Eldov har været ansvarlig for bogholderiet og er på deltid ligesom generalsekretæren. Indtil 1. juni 2007 var ansættelsen på halv tid. Imidlertid har opgavemængden ikke gjort det muligt at løse alle opgave i KDA og KDA Service ApS med 20 timer pr. uge. Pr. 1. juni overgik generalsekretæren derfor til fuld tid.

KDA's hjemmeside og nyhedsbrev har været administreret af Anders Madsen. Nyhedsbrevet udsendes gratis til tilmeldte modtagere – både medlemmer og andre interessenter.

Husets arbejdspladser er i mindre grad blevet moderniseret og nyt EDB-

udstyr indkøbt til medarbejderne. Moderniseringen forventes at fortsætte i små skridt de næste år.

KDA-huset er bygget og taget i brug i 1975 og står overfor påtrængt vedligeholdelse på flere områder.

ØVRIGE AKTIVITETER

SAS-pokalen for klubledere for 2007

Pokalen tildeles ultraletpilot John Carlsen fra Ringsted (se omtale andetsteds).

KDA's Sportspokal for 2007

Pokalen tildeles svæveflyver Ole Arndt fra Kolding.

SAS-pokalen for klubledere til John Carlsen

KDA's fornemmeste udmærkelse SAS-pokalen for Klubledere blev tildelt John Carlsen, Ringsted, for sit mangeårige engagement i Dansk Drageflyver Union (nu DHPU) og Dansk Ultralet Flyver Union.

Pokalen blev overrakt på DULFU's repræsentantskabsmøde den 30. marts, idet John Carlsen var forhindret i at deltage i Kongelig Dansk Aeroklubs repræsentantskabsmøde den 12. april.

Overrækkelsen blev foretaget af Kongelig Dansk Aeroklubs formand Aksel C. Nielsen.

John Carlsen fik pokalen for en mangeårig indsats (siden 1970-erne) som pilot, organisator, bestyrelsesmedlem og formand i Dansk Drageflyver Union,

hvorved han også var DDU's medlem i DIF. Han udgør pt. DHPU's havari-gruppe (øst).

Da ultraletflyvning dukkede op blev han straks interesseret i dette. Efter en urolig start blev han opfordret til at lade sig vælge som formand, hvilket han var i en årrække. Gennem tiden har han besat næsten alle andre pladser i DULFU's bestyrelse. For tiden er han næstformand og materielchef, hvilket passer ham godt, idet han er uddannet flymekaniker i Flyvevåbnet. Han har bygget en række UL-fly, senest en ICP Savannah VG som han ses ved på et af billederne. Han er også medlem af DULFU's havariersørgelsesgruppe og medlem af Rådet for Større Flyvesikkerhed.

I 1980-erne var han medlem af KDA's hovedbestyrelse.

John Carlsen blev i oktober 1990 tildelt FAI's Hanggliding Diploma ved FAI's General Conference i Budapest.



John Carlsen (tv.) modtager SAS-pokalen for Klubledere af KDA's formand Aksel C. Nielsen. Foto: Per Svendsen.

Bilag 1 til KDA's årsberetning 2007 - Medlemmer

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Direkte medlemmer	549	547	481	428	389	375	329	323	298	303
Dansk Ballonunion	83	83	91	87	83	85	86	88	80	82
Dansk Hang- og Paragliding Union	968	970	1.086	1.086	902	865	902	902	674	859
Dansk Faldskærms Union	2.434	2.434	2.640	2.116	2.541	2.587	2.725	2.678	2.403	2.298
Dansk Kunstflyver Union	28	27	23	26	40	24	20	25	32	32
Dansk Motorflyver Union	1.140	1.103	1.100	1.120	1.095	1.073	1.040	957	931	1.090
Dansk Svæveflyver Union	1.912	1.964	1.885	1.846	1.847	1.875	1.780	1.776	1.861	1.718
Dansk Ultralet Flyve Union								0	0	408
Fritflyvningsunionen	60	60	60	59	54	56	63	65	65	69
Linestyingsunionen	60	60	60	45	52	51	53	54	54	54
RC-Unionen	57	61	48	120	150	150	150	150	150	150
Dansk Nul G Klub							9	10	10	10
I ALT	7.291	7.309	7.474	6.933	7.153	7.141	7.157	7.028	6.558	7.073



Rubrikannoncer

GRUMMANN AMERICAN AA-5 SÆLGES

Årgang 1972

AC/TT: 970 timer (bemærk det lave timetal)
Motor TSO: 2520 timer. rep. ved 2440/maj 2001
Propel TSO: 7 timer. maj 2007
Godkendt til VFR NAT

Udstyr: com. Becker 3201, com/nav King KX 170,
intercom SPA400, xpdr Garmin GTX320 mode C,
fuel flow JPI FS450, egt Alcor, vertical card compas.

HENVENDELSE TIL:

Bodil Kristensen tlf. 20222281
Tekniske spørgsmål til J. Dohn tlf. 86363055

Fornyelse på den sjove måde ...



WWW.LENAIR.DK • TELEFON 24457246

FLY UDLEJES EKKL/EKRR



KALUNDBORG AVIATION

OY-BLP • PIPER PA28-151 • ÅRGANG 1976 • VFR-NAT CERTIFICERET



AIRWORK

OY-PTL • CESSNA F172P • ÅRGANG 1986 • IFR-CERTIFICERET

Flyene udlejes fra Kalundborg (OY-PTL også fra Roskilde Lufthavn)
Rabat kan gives • www.airwork.dk/flyudlejning.html

Pris DKK: OY-BLP 890,- / OY-PTL 920,- pr. tacho

KALUNDBORG
AVIATION

KALUNDBORG AVIATION
Mobil 4041 1326
aviation@mail.dk



AIRWORK
Mobil 6076 8031
airwork@mail.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

HANGARPLADSER TIL LEJE

Til snarlig overtagelse udlejes
hangarpladser i Københavns
Lufthavn, Roskilde.
Månedlig leje excl. moms

kr. 1.700,-

HENVENDELSE DAGLIGT TIL

Henrik Stagetorn
telefon 33 12 46 11 eller
e-mail hs@stagetorn.dk

REDNINGSFALDSKÆRME
OMPAKNING • 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



Rubrikannoncer

Smaragd - luftens juvel



Smaragd er et elegant lavvinget UL fly bygget i en GFR/Carbon sandwich konstruktion, der byder på masser af plads i cockpittet

Kik ind på www.hobby-centret.dk og se meget mere om dit nye fly



Telefon 57 67 30 92 · www.hobby-centret.dk

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. 299.000,-



SÆLGES 1973 Grumman AA5 Traveler

Aircraft TT 600, Engine TTSO 590, Fuld IFR

Interiør: Flot condition

Exteriør: Nymalet 2006 hvid/blå striber

Pris 450.000 kr.

Kontakt 2084 3377

PIPER PA28140 SÆLGES

Årgang 1967, meget fin stand. Samme ejer i 33 år.

750 timer tilbage på motor.

Evt. sælges eller bytte med nyere bil. Stationeret EKTS.

HENVENDELSE:

Søren Haaning, Tlf. 97710636

Fjordvej 32, Nykøbing Mors.

AFIS-operatør til Koldingegnens Lufthavn

En af AFIS-operatørerne på Koldingegnens Lufthavn har søgt nye udfordringer. Derfor søger vi til tiltræden snarest en AFIS-operatør med gyldigt certifikat.

Der ydes løn og tillæg efter overenskomsten. Lufthavnen har ca 11.000 årlige operationer og beskæftiger to AFIS-operatører plus afløsning.

Henvendelser kan ske til lufthavnschef Jørn Westberg eller vicolufthavnschef Erik Gjørup på telefon 7558 1877

ANNONCERING I FLYV

Ring til Allan Christensen

Tlf. 2172 5939



Rubrikannoncer

SÆLGES



C172N SKYHAWK II 1980

TT/SMOH 5233/1500 hrs.
 VFR Dag/Nat. Intercom, Wing-leveller,
 Long Range tanke.
 På dansk register siden 1986
 til kommerciel benyttelse.

Henv. tlf. 8699 9013 – bedst aften



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

Lufthavnvej 28
 4000 Roskilde

Aftale med **DMU Sport**

Sirius Aviation Insurance har indgået en 5 årig aftale med DMU Sport, som betyder at rally flyvning i Danmark skifter navn til Sirius Air Rally.

En af årsagerne til at vi har indgået denne aftale, er at vi ønsker at bidrage til større flyvesikkerhed, og ser air rally / præcisionsflyvning som et godt tilbud til udvikling af nogle af de færdigheder som er nødvendige for sikker flyvning.

Læs om air rally / præcisionsflyvning på DMU Sport's hjemmeside www.dmu-sport.dk

Vi vil selv deltage i nogle af flyvningerne, og ser frem til at give kamp til stregen !!!!!!!



Sirius Aviation Insurance
 Lørgårdsvej 53, 2300 København S
 Telefon: +45 88 807 100
 e-mail: aviation@SiriusGroup.com
 Web.: SiriusAviationInsurance.com

Filial af Sirius International Försäkringsaktiebolag (Publ), Sverige

SIRIUS AIR RALLY



SIRIUS

AVIATION INSURANCE

benair

BENAIR A/S

 Stauning Lufthavn, Lufthavsvej 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.


**CENTER AIR Pilot Academy, Lufthavsvej 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


SKOLEN FOR CIVIL PILOT UDDANNELSE A/S

 Københavns Lufthavn Roskilde
 Lufthavsvej 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.



- 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

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=Fly
 veinstruktøruddannelse. 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=Klasserettheds. FI=Flight Instructor. MCC=Multi
 Crew Cooperation Course. Proficiency Check=Praktisk
 prøve for forlængelse af rettighed.

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


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

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

 Lufthavsvej 60
 4000 Roskilde

- ATPL (A) integreret Trafikflyver
- FI (A) Flyveinstruktør
- EPRP i DA42 med Garmin 1000
- ATPL (A) Teori - Distance Learning
- PPL (A) Privatflyvercertifikat

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.

 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

Skive Lufthavn
 Lufthavsvej 1
 DK-7840 Højslev
 Tlf. +45 97524037

 Flyvevåbnets
 Bibliotek


392000288689

FLYV

JUNI 2008 #6

Jubilæum
FLYV FYLDER
80 ÅR



Læs om
Hans Havsager
- Ny formand
for KDA

Skærpet konkurrence
giver billigere flyforsikring



Fra Flying Enterprise til
Thomas Cook Airlines



FLYV FYLDER 80 ÅR

- Nyt layout
- Danmarks bedste flyver-magasin
- Focusgrupper

Forsikrings-
aftale med DMU,
Dansk Mørtorflyver
Union

Er dine
forsikringer
i orden?

Få svar
på tlf. 70201927

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:

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**



Cessna Dealer Danmark



Flyteknisk Notodden AS
Tlf: +47 907 84 478
E-mail: runar@flyteknisk.no



Lederskab forpligter

At forsikre sig er en tillidssag. QBE Nordic Aviation indgår i en verdens-
omspændende 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



« 08 »

Den uendelige historie: Scheibes Motor-Falke

Hos Scheibe Aircraft i Heubach havde vi fornøjelsen af at testflyve en Falke fra den nye produktion.

12 »

Gripen Demo

Den 23. april var den svenske flyfabrik SAAB klar med en ny version af Gripen flyet. Under deltagelse af mange hundrede VIP's og pressefolk fra det meste af verden dukkede Gripen Demo frem i en røgfylt hangar i Linköping.



« 20 »

UL-flyvning

Dragepiloter ønskede motor på deres drager. Det var sikkert det der gav stødet til, at ca. 25 mennesker tog initiativ til oprettelse af Micro 82, som formelt blev stiftet den 27. november 1982. Medlemstallet kom ved starten op på 56. Året efter hed det DULFU.

28 »

DMU-tur 2008

Rovs Rejser har slået til igen. Denne gang gik turen med 32 fly og 90 personer til Sydengland bl.a. med besøg på et jernbanemuseum, Canterbury Cathedral og – selvfølgelig – et flymuseum.



ALMEN

Flyv fylder 80 år	4
Hans Havsager	5
Komplette sæt af Flyv	14

KORT SAGT

Kort Sagt	6
-----------	---

SVÆVEFLYVNING

Scheibes Motor-Falke	8
----------------------	---

MILITÆRFLYVNING

Gripen Demo	12
-------------	----

PORTRÆT

Nyt Air Support domicil	16
Thomas Cook Airlines	31

ULTRALET

UL-flyvning	20
-------------	----

MOTORFLYVNING

Billigere flyforsikring	24
DMU-tur 2008	28

KALENDER

Kalender	30
----------	----

OSCAR YANKEE

Oscar Yankee	32
--------------	----

ORGANISATIONSNYT

Organisationsnyt	34
Navne	40





FLYV FYLDER 80 ÅR

FLYV HAR MED DETTE NUMMER EKSISTERET I 80 ÅR



Niels Jensen
formand for KDA Kommunikationsudvalg.

Det er noget af en bedrift, og bladet hører til blandt Danmarks ældste tidsskrifter. Så skulle man måske tro at bladet er døden nær, men nej. Som du kan se genfødes FLYV netop på sin 80 års fødselsdag i et helt nyt layout og med en ny redaktionel linie. Der er de sidste par år sket meget nyt i KDA, blandt andet har bestyrelsen besluttet på baggrund af en række ytringer om bladets udseende og indhold at sætte en forandringsproces i gang, som skal bringe bladet ind i en ny æra.

Ambitionerne er der ikke noget i vejen med. Det skal blive til Danmarks bedste flyver-magasin. Dermed var det næsten også givet på forhånd, at det skulle være et blad i magasin-layout. I KDA's Kommunikationsudvalg har vi fået etableret en god dialog og et godt samarbejde med et par friske layout-piger hos Slagelsetryk

A/S, hvor bladet layouts og trykkes. De var med på opgaven med det samme og har været os til stor hjælp i arbejdet med at finde det rigtige udseende og det rigtige udtryk. Magasinproduktion er mange ting og der har været meget at lære under vejs. Et besøg hos FDM og bladet Motor har også hjulpet os på vej.

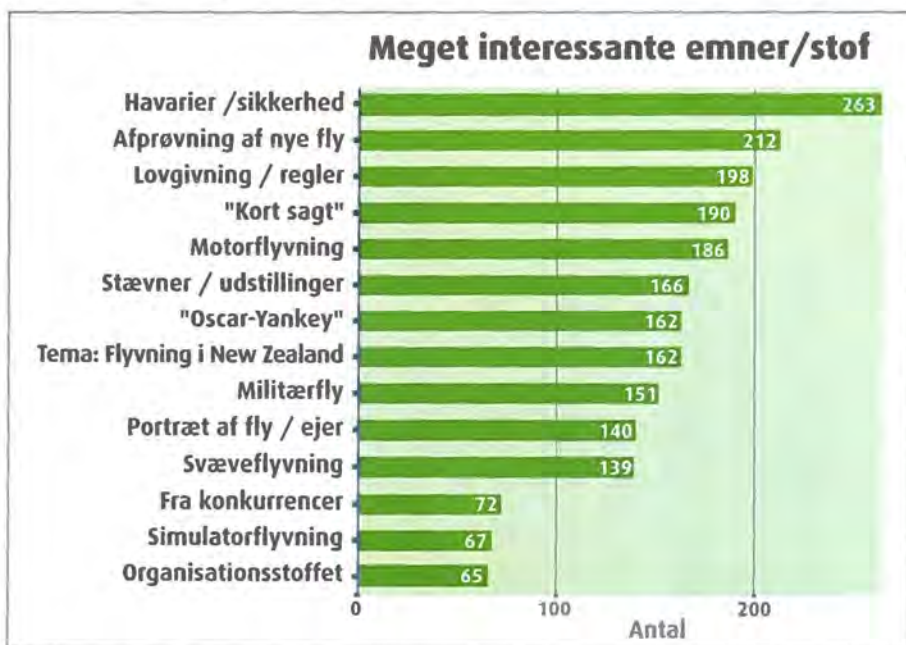
Nu er det her og vi håber at I vil tage godt imod det. Vi vil også meget gerne have feedback på hvad I synes om det, og hvis du kan li' det du ser, så fortæl det vidt og bredt til alle flyinteresserede.

Den nye redaktionelle linie er en endnu vanskeligere opgave end det at lave et nyt layout. Her er vi nemlig ikke alene om at bestemme, idet vi er meget afhængige af redaktionelt stof leveret ude fra.

FLYV er jo et blad for de til KDA tilknyttede unioner og medlemmer. Derfor skal indholdet i bladet også afspejle dette,

men det kan ikke gøres uden stof fra jer, læserne. Vi er ikke så heldige i KDA, at kunne stable en fuld professionel stab på benene til fremstilling af et månedsmagasin, der henter alt stof selv ved aktivt at sende journalister og fotografer ud i marken, hvor det foregår. I så fald ville bladet få en helt anden pris.

Vi håber i KDA, at vi ved fælles hjælp kan opbygge en kvalitet der gør bladet værd at læse, så diskussionen om bladet skal være obligatorisk eller ej vil forstumme. Vi mener selvfølgelig, at bladet skal være en del af det at være medlem af KDA, men at bladet også skal have en så høj interesse hos læserne, at fravælgelse slet ikke kan komme på tale. I første omgang tager vi udgangspunkt i en læserundersøgelse, som blev lavet for år tilbage, men som vi stadig tror er retvisende for læsernes ønsker til indhold. Vi vil efter bedste evne forsøge at fordele stoffet procentvis i forhold til denne undersøgelse.



Diagrammet viser i prioriteret rækkefølge hvilke redaktionelle emner undersøgelsens læsere finder meget interessant at læse om i FLYV.

I forbindelse med den nye redaktionelle linie har vi forhandlinger i gang med aftale om en deltidsjournalistisk assistance, som indebærer mulighed for mere udfarende og analyserende stof. Der til kommer at vi får mulighed for en mere integreret sammenhæng med hjemmesiden, da den person vi forhandler med også er stærk på webformidling.

For hele tiden at følge op på hvad I synes om bladet og dets indhold, vil vi her med opfordre nogle læsere til at melde sig, som deltagere i en focus-gruppe, som fire gange om året vil samles og komme med kritik og forslag til forbedringer. Send en mail til flyv@kda.dk hvis du er interesseret i at deltage.

Venlig hilsen
Niels Jensen



Hans Havsager, formand for KDA.

HANS HAVSAGER

NY FORMAND FOR KONGELIG DANSK AEROKLUB

Tekst og foto: Knud Larsen

Hans Havsager er vendelbo, født i nærheden af Frederikshavn. Han har altid haft interesse for flyvning og var en af drengene der stod tålmodigt ved hegnet på Knivholt flyveplads og håbede på at få en flyvetur.

En dag lykkedes det at få en tur i en Auster – en god dag.

Han måtte flytte fra Frederikshavn da han begyndte jurastudiet på Aarhus Universitet. Efter studiet blev han ansat i Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger (FDB, der senere blev til Coop). Han har altid arbejdet med personaleområdet. Her avancerede han til personaledirektør, hvor hans spidskompetance var forhandlinger med fagforeninger mm.

Trods den altid tilstedeværende interesse for flyvning begyndte Hans

Havsager først selv at flyve i 1996, da tiden tillod det. Certifikatet fik han i UL-flyveklubben Albatros i Måløv. Han havde købt sit første fly (en Challenger) og brugte det i skoling. Han flyver nu i sit tredje fly – en Savannah.

Han blev valgt til DULFU's bestyrelse i 2003 med ansvar for uddannelsesområdet og blev formand for unionen i 2007. Da DULFU meldte sig ind i KDA blev han valgt til KDA's bestyrelse og i 2008 valgte han til formand for Kongelig Dansk Aeroklub.

Som formand håber han at medvirke til at gøre KDA til en moderne organisation for luftsport og privatflyvning. Ressourcerne er begrænsede, men KDA kan nå meget hjulpet af godt forarbejde og dygtige medarbejdere. En væsentlig

FAKTA

Navn: Hans Havsager

Født: 1945

Uddannelse: jurist

Professionel karriere: ansættelse i FDB, bla. som personaledirektør
Formand for DULFU i 2003
Formand for KDA i 2008

del er indsatsen og opbakningen af unionerne.

Det er vigtigt at KDA viser flaget og støtter aktiviteter fælles for alle medlemmer. Ligeledes er det væsentligt at søge overordnet påvirkning af myndighederne.

FLYV-ind og EM

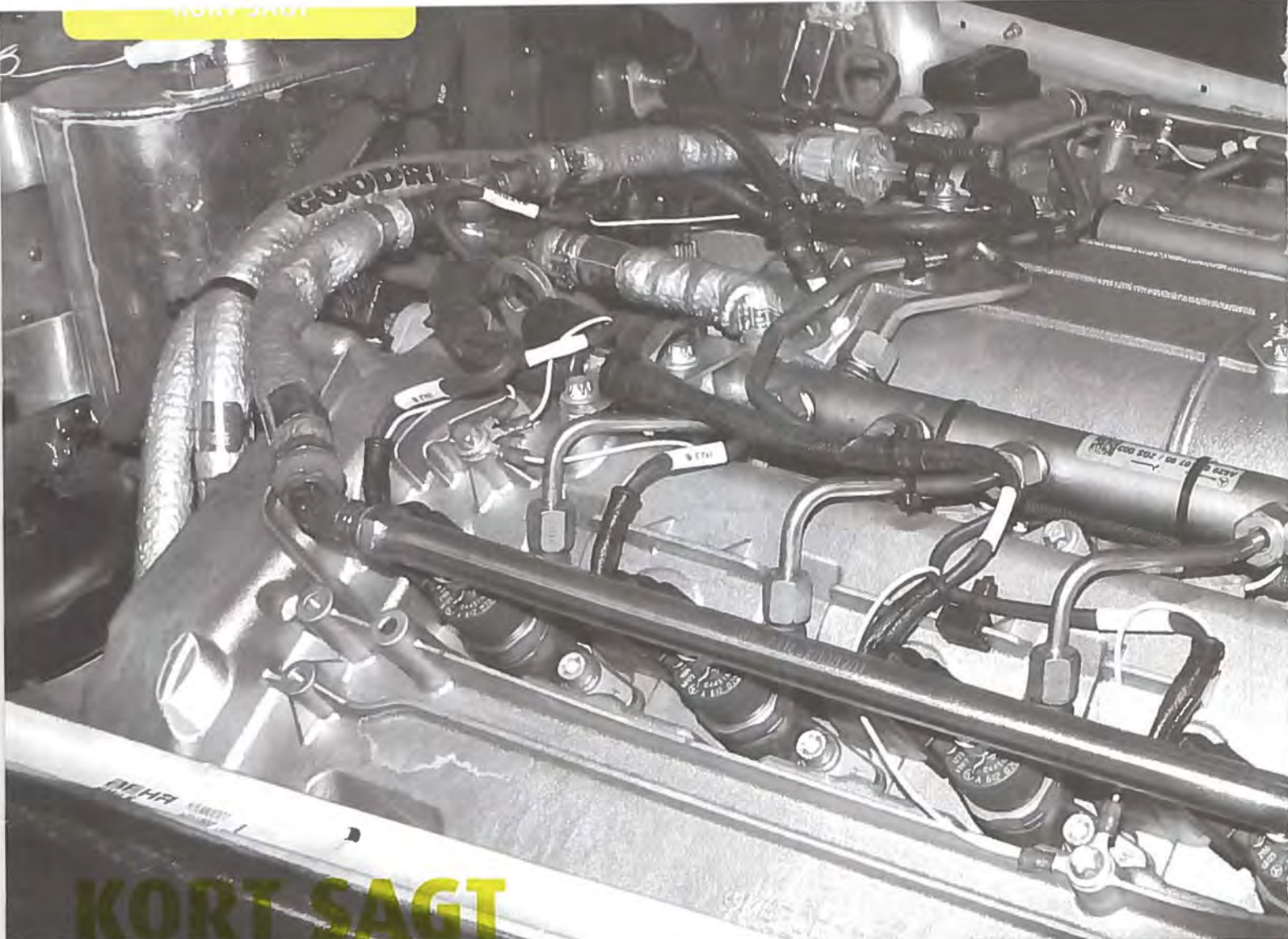
Samsø Air Service og Samsø Flyveklub inviterer til det årlige FLYV-ind lørdag den 5. juli på Samsø Flyveplads.

Tag madkassen og teltet med og nyd en dejlig dag på Samsø. Der er som sædvanlig eftermiddagskaffe på kanden og sikkert også kage.

Dagens højdepunkt bliver Europamesterskabet i gummistøvekast med første kast ca. kl. 15. For de der ønsker at øve sig i gummistøvekast bliver der tale om str. 45 for herrer og str. 38 for kvinder.

Yderligere oplysninger fås ved henvendelse til centralarrangementstjenesten på tlf. 8659 0800 eller på www.samair.dk.





KORT SAGT

Tekst og foto: Knud Larsen.



DA50 Magnum i luften for første gang.

DIAMOND DA50 I LUFTEN

Diamond Aircraft DA50 fløj den 14. maj 2008 for første gang. Direktør og fabrikssejer Christian Dries fløj som sædvanlig den første flyvning som han har gjort med alle tidligere fly fra Diamond Aircraft.

DA50 Magnum er en DA40 i »luksuriøs overstørrelse«. DA50 var udstillet som mock-up på AERO 2007 i Friedrichshafen og virkede her som et stort fly af et firesædet at være. DA50, der er udrustet med en stempelmotor på 300 hk, har en MTOW på 1.480 kg.

THIELERT INSOLVENT

Firmaet Thielert, der i en årrække har produceret dieselmotorer til GA-fly, er erklæret insolvent ved amsretten i Hamburg. Årsregnskaberne for 2003 – 2005 er formentlig ukorrekte. Der skulle være afholdt generalforsamling den 20. maj 2008, men den er nu udskudt.

Cessna og Thielert havde indgået en aftale om at Cessna skulle installere Thielert dieselmotor i deres Cessna 172S Skyhawk, men det vil ikke ske i 2008. Cessna er ikke interesseret i at købe aktiverne i Thielert, siger CEO Jack Pelton.

PHENOM 300 I LUFTEN

Den brasilianske flyfabrik Embraer fløj for første gang deres Very Light Jet Phenom 300 den 29. april fra fabrikken i Gavião Peixoto. Flyvningen varede en time og tyve minutter. Der vil indgå fire Phenom 300 i de ca. 1.400 timers certificeringsprogram. Flyet har to Pratt & Whitney Canada PW535E motorer med hver 3.200 lbs. tryk. Med seks personer ombord er rækkevidden 1.800 nm med reserver. Den kan flyve op til 45.000 ft med en fart på M0.78. Avionics (glascockpit) er fremstillet af

Thielert V8 dieselmotor i en Cessna 206. Foto: Knud Larsen.



Phenom 300 i luften første gang.

Garmin og har navnet Prodigy® (vidunder).

Flyet forventes at kunne gå i tjeneste i andet halvår 2009. Prisen er ca. 6,65 mio. USD i 2005-priser.

FORSINKELSER

Både Boeing og Airbus annoncerer forsinkelser i leverancerne af hhv. Boeing 787 og A380.

Boeing forventer nu første flyvning med 787 i fjerde kvartal 2008 og levering i tredje kvartal 2009.

Airbus har skåret ned på det forventede

A380 de kan nå at bygge. Airbus forventer for 2008 at kunne levere 12 (i stedet for 13) og i 2009 21 fly (i stedet for 25).

DOM

En pilot er ved retten i Hillerød blev dømt for at have udført lufttransport af passagerer mod betaling uden at have erhvervet tilladelse/licens hertil og uden at være i besiddelse af erhvervsflyvercertifikat, og derved har tiltalte gjort sig skyldig i den rejste tiltale.

Straffen fastsættes i medfør af de påberåbte bestemmelser, jf. nu lovbekend-

gørelse nr. 731 af 21. juni 2007, til en bøde på 10.000 kr. Forvandlingsstraffen er fængsel i 10 dage. Endvidere frakendes tiltalte retten til at gøre tjeneste på et luftfartøj. Frakendelsen er betinget af, at tiltalte i en prøvetid på 3 år fra endelig dom ikke gør tjeneste på et luftfartøj under sådanne omstændigheder, at ret dertil skal frakendes ham.

Tiltalte skal betale sagens omkostninger (Retten i Hillerød, den 7. marts 2008).



DEN UENDELIGE HISTORIE: SCHEIBES MOTOR-FALKE

Tekst og foto: Jochen Ewald

Oversættelse: Gitte Kargaard Sørensen

En af hjørnepillerne i de fleste tyske svæveflyveklubber er igen i produktion: Scheibes motorfalke. Samtidig med at den første »Heubacher-Falke« den 6. marts 2007 havde sin jomfruflyvning kunne firmaet Scheibe Aircraft der i 2006 blev grundlagt af Hartmut Sammet i Heubach på randen af de Svabiske alper fejre tre jubilæer i motorsvæveflyvningens historie.

For 70 år siden udstyrede München-firmaet Akaflieg deres mest højtydende

svævefly Mu-13 »Merle« med en 18 hk Kröber-totaktsmotor – ledende designer på projektet var Egon Scheibe. For 50 år siden valgte Scheibe samme taktik – nu med sit eget firma i Dachau. Med sin L-Spatz 55 der blev sat i produktion som SF-24A »motorspatz« med en 18 hk Brändl-motor med to cylindre, og senere som SF-24B med 24/26 hk totakts Hirth-motor med fire cylindre. Den første Motorspatz fløj i starten som motorfly (D-EHUK) – motorsvæverklas-

sen, som i dag er kendt og elsket verden over blev først indført i 1960! Det tredje skridt mod tilblivelsen og udbredelsen af den i dag så kendte TMG-klasse (Touring Motor Glider) tog Scheibe for 40 år siden: i 1967 præsenterede man verden for SF-25B »Falke« som var udviklet på baggrund af den første tosædede SF-25A »Motorfalke«.

Det lavvingede fly med den pålidelige Stamo (VW) 45 hk firetakts boxermotor blev hurtigt en vigtig del af mange



Motoren, som er en Rotax 912 S yder 100 hk og har en fast Mühlbauer-propel



Nem at skille ad: krængerorene forbindes via en bolt med fløjmotrik som sikres med en sikkerhedsnål.



Tankdækslet bag hooden er nu blevet aflåseligt.

svæveflyveklubber. Et ideelt fly der fungerer som et glimrende supplement i svæveflyveuddannelsen, muliggør »hjælperfri« skoling om vinteren eller på hverdage, og som også kan anvendes som rejsefly. Efterfølgeren SF-25C blev med stadige forbedringer og større motor holdt up-to-date og sågar videudviklet til slæbemaskine. De gode grundlæggende egenskaber blev bibeholdt: den er godmodig, enkel, let og nem at håndtere. Den er fremstillet i mere end 1500 eksemplarer, bl.a. også på licens af Sportavia-Pützer i Eifel og (som T-61 »Venture«) af Slingsby i England.

HVOR TIDSSVARENDE ER FALKEN SÅ I DAG?

Hos Scheibe Aircraft i Heubach havde vi fornøjelsen af at testflyve en Falke fra den nye produktion. Selv med alt udstyr laster den stadig 200 kg – noget som ejere af ældre modeller kun kan drømme om. Det perfektionistisk arbejdende produktions-team med Hartmut Sammet og Gerhard Nitsche i spidsen, fandt frem til mange områder hvor der kunne spares i vægt!

Den nye, dybe hood og de lave sider giver god plads til indstigningen, og der er ikke længere fare for at vindstød får hooden til at blæse i. Den gamle falkepilot vil dog savne den bagerste del af hoodrammen at støtte sig på på vej ned i sædet (noget som i mange tilfælde fik ple-xiglasset til at revne ...) Man kunne godt ønske sig et håndtag til formålet imellem ryglæne. Styrepinden er rykket lidt længere bagud. Pedalerne kan indstilles i begge sider hvilket gør det muligt for piloter af så godt som alle størrelser at finde en behagelig siddestilling. Når

hooden er lukket er piloternes hoveder ikke længere faretruende tæt på den, idet den forreste del buer nok til at være i sikker afstand... Hooden låses ved at man skubber et håndtag, som er placeret på midterkonsollen, frem. Instrumentbrættet er stort og let at få overblik over – den højre side er trukket en anelse indad i cockpittet. På den måde kan alle instrumenter let både aflæses og nås. I venstre side sidder flyveinstrumenterne, til højre sikringerne og instrumenterne til overvågning af motoren – i midten navigationsinstrumenter og radio.

Der er et godt udsyn ved kørsel på jorden. Flyets venderadius med det nye halehjul som er koblet direkte på sideroret er lidt større end på de gamle Falker. Halehjulet kan styres ved hjælp af et lille håndtag mellem sæderne.

Det faktum, at hjulene kan bremses hver for sig ved at siderorspedalen trædes helt ud til enten den ene eller den anden side gør det muligt næsten at vende på stedet. Normalt bremses Falken i begge sider når luftbremsehåndtaget trækkes helt i bund – håndtaget kan låses ved at man klapper det ned, og fungerer så som parkeringsbremse.

NEM AT HÅNTERE OG MED SVÆVEFLYVEKVALITETER

Flyvemæssigt har den nye Falke arvet alle de gamle velkendte kvaliteter: Startstrækningen er kort, efter mindre end 100 meter med højderoret i neutral stilling letter den, hvorved det er nødvendigt med en smule højre sideror for at kompensere for motorens trækken mod venstre. Den reagerer hurtigt på rorene og stiger godt – med maksimal startvægt præsterede den lidt over 4 m/s. Falken er og bliver den arbejds-

hest vi har kendt i årtier – nu bare med væsentlig bedre komfort. En afslappet siddestilling, mindre støjniveau og et væsentligt bedre udsyn takket være den nye hood – nu er længerevarende flyviture en fornøjelse. Hoodens aerodynamisk bedre egenskaber giver sig for alvor udslag i rejseydelsen: med 4.800 rpm ligger hastigheden på 165 km/t, med fuld gas ved 5.300 rpm nås VNE på 190 km/t. Anskaffelsen af den dyre stilbare propel gør virkelig en forskel – ønsker man at anvende Falken som slæbemaskine øger man med en stilbar propel den tilladte vægt man må have på slæb fra 600 til 610 kg.

På den Falke vi fik lov at teste var trimklappen elektrisk og indstillingen kunne aflæses på en LED-skala ved siden af gashåndtaget. Trimmets kan således indstilles meget nøjagtigt, helt ideelt til rejseflyvning. Men holder man sig til pladsrunder foretrækker jeg nu alligevel det gammeldags mekaniske trim som også stadig kan erhverves. Det kan ikke indstilles så nøjagtigt men det er hurtigt at betjene, og man behøver ikke se ned mens man justerer det.

Mht. stall er Falken meget godmodig: Til at starte med føles den slatten i styringen – og ca. 3 km/t over stallinghastigheden begynder den at ryste mærkbart før den staller – her er det let at holde den med forsigtige siderorsudslag. Ved stall med fuld gas reagerer den ligedan, der skal dog gives noget mere højre sideror for at kompensere for motorens trækken mod venstre. Den stikker hurtigt næsen i vejret og fartmålervisningen falder drastisk. Med sin 45 grader rullemanøvreedygtighed på fire sekunder ved 100 km/t er den en fremragende harmonisk motorsvæ-



De nye pedaler kan nemt indstilles så de passer til piloter af alle størrelser.



Sideroret er udformet således at det ikke kommer i karambolage med slæbetøvet.



Betjeningen af Falkens Flettner-trim sker enten manuelt eller elektrisk.

ver også til ren svæveflyvning. Den kortere styrepind kræver alt andet lige flere kræfter, og kredser man langsomt i termikken skal der stadig meget siderorsarbejde til for at kompensere for den sekundære virkning fra de store krængeror. Dens ydeevne som svævefly er naturligvis ikke vildt imponerende. I modsætning til så mange andre moderne TMG'ere med høj planbelastning er det at svæve med Falken nu ligetil, den er god i termikken og sjov at flyve.

Virkingen af bremserne på vingens overside er middelmådige. I udtrykket tilstand øger de stillingshastigheden med 6 km/t og den hastighed flyet er trimmet ud til med 15 km/t. Ved høj hastighed gør de det muligt at flyve stejlt nedad (fx. efter flyslæb), landingshastigheden bør dog altid være 90 km/t (plus modvindskomponent) ellers flyver den alt for langt på groundeffekten. Hjulbremsen er effektiv og let at betjene uden nogen umiddelbar fare for at flyet går på næsen – landing på korte baner er således ikke noget problem.

DEN BILLIGE »ALLROUNDER«

Takket være Scheibes megen omsorg for typen er Falken fortsat det godmodige, lette, håndterbare og billige fly til skoling, flyslæb og hobbyflyvning i klubberne.

Set i forhold til den planlagte EASA ELA1-klasse (fly op til 1000 kg) er fremtidsudsigterne for Falken måske endda endnu bedre. Dette sammen med måden den er konstrueret på, og det store engagement hos Scheibe Aircraft i Heubach sikrer at Falken bliver ved med at be-

vare sin værdi – også på langt sigt. Egon Scheibes fremragende konstruktion vil også i de næste årtier være et karakteristisk syn på vore flyvepladser.

Konstruktion: Lavvinget side-by-side. Kroppen er bygget op af stålrør, vingerne i træ. To hovedhjul med tromlebremser som både kan bremses hver for sig eller samtidig (når luftbremsehåndtaget trækkes helt i bund). Halehjulet sidder direkte på sideroret, til snævre kurver og ved manøvrering i hangaren kan det styres ved hjælp af et håndtag i cockpittet. Luftbremserne er placeret på vingens overside og er fjederbelastede. Flyet er let at skille ad – det gøres efter det velkendte »Scheibe-princip« med en central vertikal hovedbolt og manuel kobling af krængeror og luftbremser. Højderoret forbindes med gevindbolte og sikkerhedsnål. Højderor med Flettner-trim, enten elektrisk eller mekanisk. Ny, stor og mere aerodynamisk hood, som åbner bagud. Den åbnes udefra ved hjælp af et drejhåndtag, løftes vha. et håndtag på selve rammen og skubbes så bagud. Indefra låses den med et håndtag som skubbes fremad. De lave kanter gør det let at stige ombord.

Som standard fås Falken med en 100 PS Rotax 912 S-motor med fast Mühlbauer-propel. (Fås også med 80 hk Rotax 912 eller Limbach-motor) og som slæbefly. Den har en 55-liters benzintank bag bagagehylden, dræn på kroppens underside som dog er noget svært at komme til.

Under bagagehylden mellem sæderne er yderligere et rum med klaplåg til flyets papirer og værktøj. Ved at løsne to

FAKTA

Scheibe Aircraft SF-25C

»Rotax-Falke« 100 hk m. fast propel

Længde	7,60 m
Højde	1,85 m
Spændvidde	15,30 m
Vingereale	18,2 m ²
Egenvægt	448 kg
Max. Startvægt	650 kg
Last	202 kg
Max planbelastning	33,5 kg/m ²
Vne	190 km/t
Rejsehastighed	165 km/t
Mindstehastighed	60 km/t
Max stighastighed	4-5,5 m/s
Max vægt i flyslæb	600 kg
Bedste glid	1:23
Mindste synk	1,15 m/s
Tankindhold	55 liter
Rækkevidde	>600 km
Motor	Rotax 912, 81 kW/100 hk
Propel	Mühlbauer 2 blad fast træpropel

Fås også med Rotax 912 eller Limbach-Motor, 80 hk, stilbar propel og næsehjul.

Fabrikat: Scheibe Aircraft GmbH
D-73540 Heubach
www.scheibe-aircraft.de

skrue kan dette rum tages ud, så kroppen kan inspiceres f.eks. i forbindelse med samling.



Slæbekoblingen er fæstnet med tre skrue og er let at montere. Halehjulet er koblet direkte sammen med sideroret.



Instrumentbrættet, hvis højre side er trukket en anelse indad i cockpittet gør motorinstrumenterne lette at aflæse. Til venstre ved siden af gashåndtaget (sort) der røde håndtag til sikring af hooden.



Det udvendige håndtag til hooden på kroppens venstre side kan aflåses. Takket være flyets lave sider er trinnet på siden af kroppen ikke længere nødvendigt.



DET HANDLER OM

at samle otte internationale partnere og tre amerikanske værn om en fælles vision og mission. En vilje til at udvikle verdens første 5. generations multirole jagerfly udformet til dramatisk at forøge effektiviteten af et lands fly operationer. Og at bygge det mest egnede og økonomisk overkommelige multirole jagerfly, der kan skabe global sikkerhed i de kommende årtier. F-35 Lightning II. Resultater gennem

ENGAGEMENT



T H E F - 3 5 L I G H T N I N G I I T E A M

**NORTHROP GRUMMAN BAE SYSTEMS PRATT & WHITNEY GE ROLLS-ROYCE FIGHTER ENGINE TEAM
LOCKHEED MARTIN**



Tekst og foto: Knud Larsen

Den 23. april var den svenske flyfabrik SAAB klar med en ny version af Gripen flyet.

Under deltagelse af mange hundrede VIP's og pressefolk fra det meste af verden dukkede Gripen Demo frem i en røgfyldt hangar i Linköping.

Gripen Demo er udviklingsflyet der vil føre til Gripen NG (Next Generation), der forventes leveringsklar om 5-7 år. Flyet er et tidligere JAS 39B (tosædet) fra det svenske flyevåben opgraderet til den seneste Gripen D standard. Herefter er det modificeret til Demo-udgaven og har fået 3.500 nye dele.

MOTOREN

En General Electric F414G motor erstatter den nuværende Volvo Aero RM12 (en videreudvikling af GE F404 motoren). Kun få ændringer var nødvendig for at få plads til den nye motor. De udvendige luftindtag er gjort større for at kunne give luft til den kraftigere motor, der kan



Samarbejdspartners navne malet på bagkroppen.

ydre over 22.000 lbs. tryk, hvilket er 25% mere end RM12.

UNDERSTELLET

En af de største ændringer i forhold til Gripen A/B og C/D versionerne er placeringen af hovedhjulene. Understels-

benene er flyttet ud under vingerne. Herved frigives plads i kroppen til mere brændstof, hvilket giver længere rækkevidde.

Placeringen af hovedhjulene har også givet plads til yderligere to ophængningspunkter (hardpoints) under flyet.

RADAR

I et samarbejde med det franske firma Thales har SAAB Microwave Systems udviklet en ny AESA (active electronically-scanned array) radar. Radaren er en kombination af Gripens nuværende PS-05/A og en AESA antenne fra Thales radarprogram.

Sammenlignet med en mekanisk bevægelig antenne er AESA radaren opbygget af mange aktive sende/modtage moduler, så selvom enkelte moduler skulle fejle har det næsten ingen indflydelse på radarens overordnede ydelse og pålidelighed. AESA radaren vil blive prøvefløjet i 2009.

KOMMUNIKATION

Gripen har i mange år været udstyret med et datalinksystem, der kunne kommunikere med jordkontrolcentraler og andre Gripen fly. Nu muliggør det indbyggede satellitkommunikationssystem en ny æra inden for højhastigheds datatransmission. Gripen Demo er også udstyret med bredbånds UHF video datalink så det kan kommunikere med fx Forward Air Controllers (på jorden).

STØRRE TANKE

Ved at flytte hovedhjulene ud ved vingeroden har Gripen Demo fået plads til større interne brændstoftanke. Derud-

over kan den bære to nye 450 US gallons tanke under vingerne. Dette forøger Gripens samlede mængde brændstof med 1.400 kg, hvorved rækkevidden øges til 2.200 nm.

PRØV DET

I begyndelsen af maj besøgte Gripen International Fighter Wing Skrydstrup med en cockpitsimulator for Gripen C/D, hvilket er den version der er i operativ tjeneste i bla. det svenske, tjekkiske og ungarske flyvevåben. Simulatoren var en del af den præsentation som Saab gav forsvarrets og flyvevåbnets eksperter om deres bud på Lockheed F-16's afløser. ■



Bagbords hovedhjuls placering ved vingeroden.



Gripen D fra det sydafrikanske flyvevåben. Sammenlign understellets placering med Gripen Demo.

DE KOMPLETTE SÆT AF FLYV BRUGES FLITTIGT

Tekst: Kim Røssell

FLYV er nu udkommet uafbrudt i 80 år – i sig selv en fantastisk præstation.

En artikel i FLYV fra 1978 blev startskuddet til en omfattende jagt på de komplette sæt af FLYV, der stadig er i privat eje. I artiklen fra dengang nævnes fem komplette sæt, der dengang beroede hos private.

Danmarks Tekniske Museums bibliotek modtog den mangeårige redaktør af FLYV, Per Weishaupt komplette sæt, hvor det i dag bruges som led i museets dokumentationsarbejde.

Dansk Svæveflyvehistorisk Klub (DaSK) har fået overdraget svæveflyveren Gustav-Vilhelm Binderkrantz komplette sæt, hvor sekretær Karsten Thorsmark har det stående og vedligeholder det. En kontakt til Gustav-Vilhelms datter Ulla og Helle kastede ikke umiddelbart lys over hvor samlingen befandt sig. Først efter en kontakt til Johannes Lyng, blev sættet sporet til foreningens sekretær.

Poul Broholms lille museum på brandstationen i Københavns Lufthavn, fik overdraget Adler Jensens komplette sæt. Da jeg nåede så langt, troede jeg den var hjemme, men nej. Desværre forsvandt sættet sporløst engang i 90'erne, og det er desværre ikke lykkedes at lokalisere det. Hvem blandt læserne kan hjælpe?

Også toldinspektør Helge Pilemands komplette sæt er forsvundet sporløst efter Helge Pilemands død i 1988. Helge havde ikke selv børn, men var farbror til Solvej og Arendt som jeg fik kontakt til. De kunne føre mig videre til Frede Boesen, som i dag bor i Spanien. Han solgte det i 1989 til en ejer af et jysk luftfartsselskab, der selv afhentede samlingen i Ros-

kilde Lufthavn. Her slutter sporet – også her har vi brug for læsernes hjælp?

Det sidste sæt i privateje der nævnes i artiklen fra 1978 tilhørte navnkundige Johannes Thinesen i Stockholm. Sættet der frem til 1981 er indbundet i hajskind, blev i 2006 købt af Kim Røssell.

En foreløbig status ved FLYV's 80 års fødselsdag er således, at ét sæt fortsat er privatejet, ét sæt er på museum, ét sæt er foreningsejet og to sæt er desværre forsvundet sporløst.

Eftersøgningen har heldigvis også bragt nye komplette sæt for dagen. For nogle år siden faldt Francis Heiberg på Nørrebro over en komplet samling af FLYV i et antikvariat. For at sikre det for eftertiden, købte han sættet, og afleverede det til flyentusiasterne ved Danmarks Tekniske Museum i Helsingør. Sættet blev suppleret op med numre fra Hans Kofoeds samling, og hver måned afleverer Francis Heiberg personligt det seneste nummer af FLYV i Helsingør, hvor sættet bor i ILS-huset. Her bruges det flittigt som opslagsværk af de mange frivillige guider.

Ingrid og Peter Muus har også i mange år haft et næsten komplet sæt som bliver flittigt brugt i skribentvirksomheden, herunder Ingrid Muus faste månedlige artikel i FLYV »For 70 år siden«. Eftersøgningen har skabt kontakt til Jens Misser i Juelsminde, der har de manglende numre, så måske ser et nyt komplet sæt snart dagens lys?

På FLYV's 80 års fødselsdag kendes i skrivende stund 10 komplette sæt af FLYV, når de sæt der beror hos bibliotekerne tælles med.

KOMPLETTE SÆT

Beror hos	Sæt
Kongelig Dansk Aeroklub	2
Det Kongelige Bibliotek	1
Flyvevåbnets Bibliotek	1
Statsbiblioteket i Århus	1
Frederiksberg Bibliotek	1
Danmarks Tekniske Museum	2
Danmarks Svæveflyvehistoriske Klub v/Karsten Thorsmark	1
Kim Røssell	1
I alt	10

Det er positivt at se, at alle de komplette sæt i dag bruges aktivt i formidlingen af dansk flyvnings historie.

Rigtig mange har bidraget til eftersøgningen, blandt andet Jørgen Nielsen (Cimber Air), Knut Lindau (MUK Air), Jesper Rungholm (DAT), Bent Larsen (Midtfly), Hardy B. Truelsen (Scanaviation), Per Alkærsig, Kaj H. Pedersen (North-West Airservice), Søren Flensted (Flysyn.dk), Peter Bennedsen (Benair), Kenneth Larsen (CAT), Bent Aalbæk-Nielsen (Propel), Tom Weihe (SAS Flyvehistorisk Forening), Carsten Jørgensen (Dansk Flyvehistorisk Forening), Ulrich Schack (Danmarks Flyvehistoriske Selskab), Søren Ibent, Benth Holtug, Hans Kofoed og Knud Larsen. Tak for hjælpen.

Lad ikke historien slutte her. Kender du et komplet sæt, der ikke er nævnt her, eller har du numre, især de tidlige numre, som kan være med til at skabe endnu et komplet sæt, så er du velkommen til at kontakte redaktionen. ■

Gripen – fremtidens kampfly



Saab har igennem generationer udviklet state-of-the-art kampfly. Seneste skud på stammen er Gripen Next Generation, der bliver et nyudviklet, fuldt ud NATO-kompatibelt og ægte multirole kampfly, som effektivt kan løse mange forskellige opgaver – fx forsvare nationale grænser og støtte soldater på internationale missioner.

Gripen Next Generation er et avanceret og højteknologisk kampfly, der lever op til alle Danmarks krav og har en garanteret, fast og kendt pris.

www.gripen.dk



SAAB



NYT AIR SUPPORT DOMICIL

Af B. Aalbæk-Nielsen

Tre bogstaver går igen og igen i den nyeste bygning i lufthavnen i Billund.

Bogstaverne er PPS, og det er ganske enkelt for bogstaverne for Preflight Planning System, der er det hovedprodukt, som bliver til i denne nye bygning, og som derfra ad de elektroniske veje – primært over Internettet – spredes til brugere i stort set hele verden.

Virksomheden bag PPS hedder Air Support A/S, og den har haft hjemsted i Billund gennem det meste af dens levetid siden oprettelsen i 1989. Men det var i lejede lokaler, som for så vidt var udmærkede i de første år, da bemanningen begrænsede sig til stifteren, pilot og softwareudvikler Per Jensen, og fra 1993 desuden sælgeren Jens Pisarski og derudover et meget begrænset personale.

Men det varede ikke længe, før det stod klart, at med PPS-projektet havde Air Support skabt noget, som der var et stort behov for specielt inden for General Aviation, men også i rutetrafikken såvel som i den militære luftfart. Specielt fra 1999 kom der skub i udviklingen, da flere og flere udenlandske selskaber og firmaer fik øjnene op for, hvad PPS kunne betyde for dem og ikke mindst for deres økonomi. Det betød et behov for flere medarbejdere hos Air Support i såvel udviklings-, som i salgs- og supportafdelingerne. Dermed begyndte rammerne i de lejede lokaliteter at stramme til og sætte begrænsninger for den fortsatte udvikling.

Noget måtte nødvendigvis gøres, hvis virksomheden fortsat skulle udnytte de muligheder, der lå åbne for en videre ud-



Dejlige lyse arbejdslokaler med en storslået udsigt over lufthavnsområdet. Foto: BAA-N.

vikling. En vigtig beslutning måtte træffes: Skulle man prøve at lede efter andre og større lokaliteter, som kunne fås til leje? Eller skulle man tage springet og selv bygge nyt? Egentlig følte man sig ikke helt klar til den meget store investering i størrelsesordenen omkring 14 mio. kr., som et nybyggeri ville betyde. På den anden side ville en flytning og etablering et andet sted under alle omstændigheder betyde meget store udgifter. Alene oprettelsen af de nødvendige elektroniske forbindelser til virksomheden ville kræve en investering på omkring en halv mio. kr., og der skulle ikke den store økonomiske sans til for at se fornuften i, at det på langt sigt var bedre at placere den investering i noget, hvor man var sikker på, at det kunne forblive egne lokaliteter, og som gav mulighed for eventuelle fremtidige udvidelser.

NYT DOMICIL

Beslutningen blev truffet. Der skulle bygges nyt. Planer blev udarbejdet, og som man kunne læse i FLYV nr. 5/2007, blev det første spadestik taget den 24. marts sidste år. Og kun lidt mere end et år senere kunne man så den 25. april foretage den officielle indvielse af nybyggeriet, efter at det rent faktisk havde været i brug en lille måned.

Nu har Air Support så de bedst tænkelige rammer for det fortsatte arbejde og med alle muligheder for en udvidelse af aktiviteterne. Den nye bygning ligger inden for hegnet på lufthavnens jord med en storslået udsigt tværs over startbanen og over mod lufthavnens terminal. De mere end 1.500 m² giver de 20 medarbejdere de bedst tænkelige arbejdsforhold i ti store, lyse kontorer, lokaler til de store mængder af computer hardware foruden et indbydende showroom og kantine med helt moderne køkkenfaciliteter.

Det var ikke uden grund, at direktør Per Jensen i sin tale ved indvielsen kunne udtrykke både glæde og stolthed over virksomhedens nye domicil. Men han gav også udtryk for, at det kun var gjort mulig gennem stor opbakning fra flere sider – fra familien og ikke mindst fru Sanne, som i virksomhedens hidtidige forløb havde måttet acceptere perioder, hvor økonomien havde været meget stram. Og ikke mindre en betydelig opbakning og entusiasme fra medarbejdernes side.

NÆSTE PROJEKT - HANGAR

Den grund, som Air Support har fået til rådighed, giver plads for ganske betydelige bygningsmæssige udvidelser. Noget af det, der står øverst på ønskesedlen, er en hangar. I flere år har man haft



Direktør Per Jensen på talerstolen ved indvielsen med fru Sanne ved sin side.
Foto: BAA-N.

FAKTA

- Air Support A/S blev grundlagt i 1989 af pilot og software engineer Per Jensen.
- Virksomheden beskæftiger i dag 22 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 250 kunder i 29 lande over hele kloden. Tilsammen opererer de mere end 2.200 fly.
- Af de ca. 20.000 flyveplaner, der hvert døgn behandles i Eurocontrol, er de 3.700 genereret med brug af PPS
- Gennem det seneste år har tilgangen af nye kunder været mere end 40.
- Alene i dette års første tre måneder er der kommet 9 nye til.

eget fly, en Piper PA-34 Seneca, som ikke overraskende har indregistreringen OY-PPS. Den vil man gerne have under eget tag, og salgs- og marketingchef Jens Pisarski fortæller, at der efterhånden er så stort et træk på dette fly, at der er behov endnu et.

ENORME DATAMÆNGDER

Som nævnt i artiklen har en af de store udgifter i forbindelse med nybyggeriet været etableringen af de omfattende dataforbindelser, som er et af de væsentligste grundlag for aktiviteterne i Air Support.

FLYV har bedt Air Supports datafolk om at forklare dataproduktionens størrelse på en anden og mere forståelig måde end gennem nøgne tal i gigabytes el.lign. Det blev til en opstilling, som også overraskede inden for Air Supports egne mure:

Den viser, at Air Supports kunder i gennemsnit har 15 sider information (A4 papirsider) pr. flyvning. De dækker operationel flight log, ATC flyveplanen, surface weather briefing Taf/Metar/Sigmets, Notam briefing, wind charts, cross section wind charts og – som noget nyt – Significant Weather Charts (se boksen om nyt produkt).

Dataene, der i gennemsnit produceres på PPS Flight Planning og CrewBriefing systemet, er som følger:

- 3.700 briefingpakker/flyvninger produceres pr. døgn med gennemsnitlig 15 sider information hver
- svarende til i alt 55.500 sider A4 papir-informationssider pr. dag
- svarende til i alt 1.665.000 sider A4 papir-informationssider pr. måned
- svarende til 3.330 pakker papir pr. måned med 500 ark i hver
- svarende til 8.325 kg papir pr. måned, da 500 ark vejer godt 2.500 gram pr. pakke!

NYT PRODUKT

På årets EBACE Messe i Geneve i maj præsenterede Air Support et helt nyt produkt.

Det er et computer-tegnet Significant Weather Chart, som Air Supports servere tegner på ca. 20 millisekunder i samme øjeblik, som piloten briefer sig selv på en bestemt flyvning. Det er gjort muligt derved, at Air Support i dag modtager meteorologiske informationer i binære talkoder for hele verden fra World Area Forecast Centre i London. Disse koder kan i en computer automatisk omsættes til et kort med bl.a. farveangivelser på. Hos Air Support kan man tillige indlægge flyets ATC rute gennem luftvejs-systemet på Significant Weather kortet, hvilket er til stor fordel for kunderne. Kortet er endvidere tidsmæssigt relateret til flyets start-tidspunkt, således at fronter og f. eks jet-strømmes effekt på en flyvning bedre kan vurderes. Piloten vil således på en længere flyvning med vanskelige vejr forhold kunne få et vejrkort regnet ud fra start-tidspunktet og et andet regnet ud fra landings-tidspunktet på destinationen. Herved kan piloten direkte aflæse vejr-systemets udvikling og bevægelse undervejs.

SIGNIFICANT WEATHER
FIXED TIME PROGNOSTIC CHART
ROUTE LPPT - EKBI
FL 150-450
VALID 1800 UTC 29 APR 2008
BASED ON WAFS LONDON DATA
Processed by AIR SUPPORT A/S Denmark
Generated: 29-04-08 10:10:33 UTC
Projection: Lambert

CB IMPLIES TS, GR, MOD OR SEV TURBULENCE AND ICE
UNITS USED: HEIGHT IN FLIGHT LEVELS
CHECK SIGMET, ADVISORIES, ASHTAM
AND NOTAM FOR VOLCANIC ASH

IN-CLOUD TURBULENCE, IN-CLOUD ICING and CB AREAS

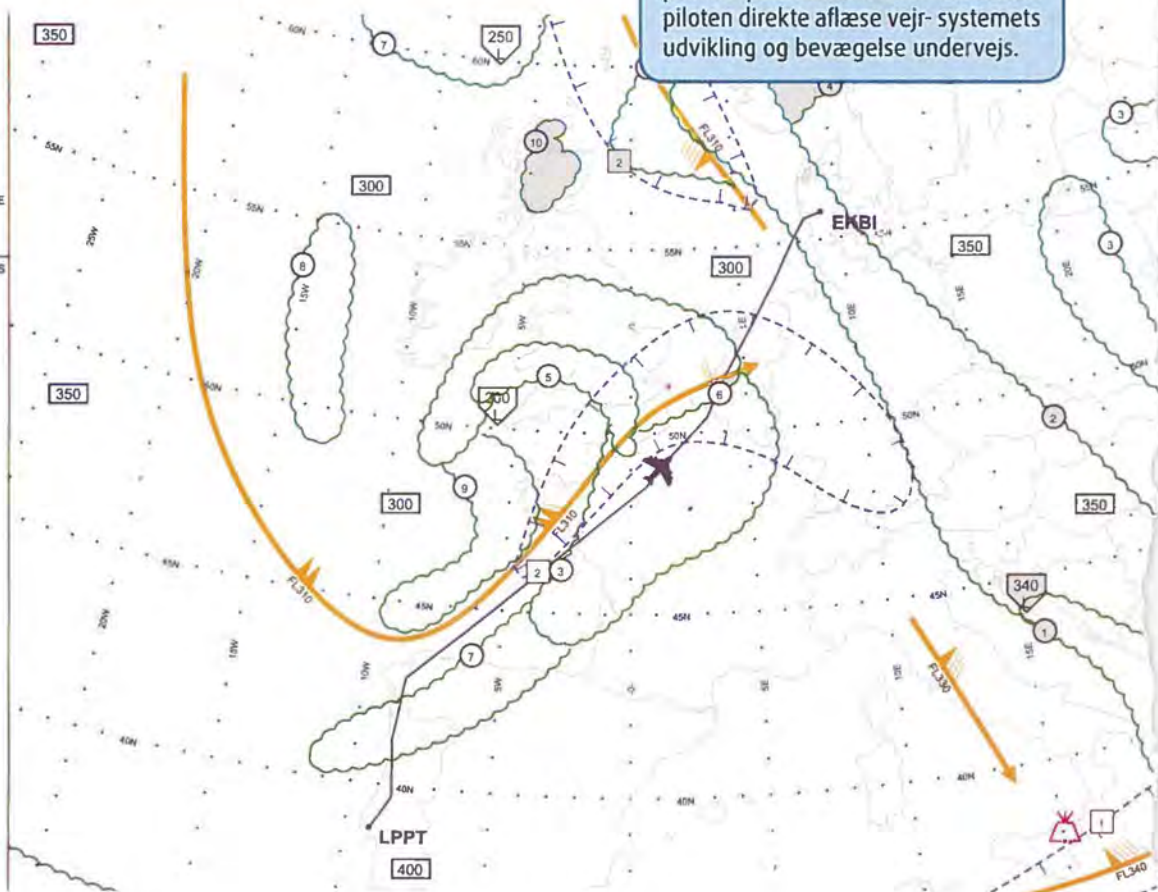
- | | |
|---|----------------------|
| ① | ISOL EMBD CB XXX/320 |
| ② | XXX/170 XXX/170 |
| ③ | XXX/180 XXX/180 |
| ④ | XXX/130 XXX/130 |
| ⑤ | ISOL EMBD CB XXX/220 |
| ⑥ | XXX/160 XXX/160 |
| ⑦ | XXX/140 XXX/140 |
| ⑧ | OCNL CB XXX/230 |
| ⑨ | OCNL CB XXX/200 |
| ⑩ | OCNL CB XXX/250 |
| ⑪ | XXX/150 XXX/150 |
| ⑫ | 110/220 110/220 |

CAT AREAS

- | | | | |
|---|---------|---|---------|
| ① | 280/390 | ② | 250/360 |
|---|---------|---|---------|

VOLCANIC ERUPTIONS

- ▲ ETNA 37.7N 15.0E



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 5th - 7th of August 2008. NEAR is your best choice in Europe!



Phone + 47 70 18 93 00

Fax +47 70 18 93 01

SU supported
www.nearas.no
Email: post@near-as.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 5th - 7th of August 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



Trike – her som Flying Inflatable Boat (FIB). I baggrunden ses en Eurostar.

UL-FLYVNING

Tekst og foto: Hans Havsager, formand for DULFU

Flyvningens udvikling inden for de sidste ca. 100 år nævnes ofte som billedet på den enorme, tekniske udvikling, der er foregået i denne periode.

I hvert fald i dansk sammenhæng og sammenlignet med andre former for fritids- og sportsflyvning, kan man sige, at udviklingstakten for UL har været endnu kraftigere.

Med inspiration fra udlandet var der en del mennesker – nok især dragepiloter – som i starten af 1980'erne ønskede at få motor på deres drager. Og der var også andre former for meget lette, motoriserede fly, der lokkede.

Det gav stødet til, at ca. 25 mennesker tog initiativ til oprettelse af Micro 82, som formelt blev stiftet den 27. november 1982. Medlemstallet kom ved starten op på 56.

Navnet blev ændret på 1-årsdagen til Dansk Ultralet Flyver Union (DULFU), som vi også bruger i dag. På det tidspunkt var medlemstallet oppe på små 190.

Der blev pænt og ordentligt taget kontakt til SLV, som i 1983 gav den første tilladelse til anvendelse af ultralette fly – som en forsøgsordning. Det var med nogen betænkelighed, man gav tilladelsen. Den blev givet til en række navngivne personer.

Flyets tomvægt måtte ikke overstige 150 kg. Flyvehøjden måtte ikke overstige 100 meter, og flyvningen skulle foregå inden for afgrænsningen af bestemte flyvepladser. Den sidstnævnte restriktion blev dog hurtigt lempet. Tomvægtsgrænsen blev i 1988 ændret til 175 kg og nogle år senere til 210 kg.

Og fra 2001 blev ultraletflyvningen i Danmark omfattet af de definitioner og krav, der var blevet gængse i en stor del af verden i øvrigt, fordi de var undergrænsen for ICAOs virkeområde: En maksimal take-off vægt på 450 kg for to-sædede fly.

Og over tiden er de operationelle regler



Challenger.

for anvendelse af UL-fly ændret, sådan at der i dag må flyves i op til 9.500 ft. og i øvrigt med få afvigelser fra de regler, der gælder for VFR-flyvning i øvrigt.

Udviklingen i flytyper har været enorm og har løbende lagt pres på vægtgrænserne. I starten var der primært tale om trikes ledsaget af et antal Quicksilver, som i hvert fald dengang nærmest kunne betegnes som en mellemform mellem de vægtskiftestyrede trikes og rorstyrede fly.

Fuldt rorstyrede fly kom først på banen, da vægtgrænsen kom op på 175 kg tomvægt. Det var primært amerikanske Challenger og Rans-fly. Og udviklingen tog rigtig fart da vægtgrænsen kom op på 210 kg. Der kom mange flere rorstyrede flytyper på banen, men der var stadig tale om selvbyggede fly med 2-taktsmotorer.

Med de muligheder, MTOM-grænsen på 450 kg giver, er udviklingen gået i retning af fly med 4-taktsmotorer, som i stigende grad købes færdigbyggede – som f.eks. Eurostar'en.

Mange jubler over, at der nu er tale om fly, der ofte har bedre præstationer end almindelige sportsfly, mens andre begræder, at det ikke er nært så sjovt som i de gamle dage med Quicksilverne.

Men Quicksilverne fås faktisk stadig som fabriksnye. Og glæden ved den helt lette flyvning i nær kontakt med naturen og elementerne vil uden tvivl også kunne opnås med de motoriserede paratrikes, som nu er en del af DULFU.

Antalsmæssigt udgør de rorstyrede fly i dag ca. en 80% af flyflåden på ca. 200 fly, og trikes resten.

Selve den lette og umiddelbare flyvning har selvfølgelig altid været en væsentlig del af attraktionen ved UL.

Men selvfølgelig har det også spillet en væsentlig rolle, at der er tale om en

flyvning, som almindelige mennesker økonomisk kan komme i nærheden af.

Tre forhold er væsentlige for det forhold: Billige fly, der ofte er bygget af samlesæt af ejeren, muligheden for selv at vedligeholde flyene og DULFUs administration af reglerne.

Det sidste har gennem årene været unionens væsentligste opgave. SLV har vist DULFU den tillid i stigende grad at uddelegere opgaverne med UL-flyvningen til DULFU.

Og situationen er i dag, at UL-flyvningen i Danmark er blandt de europæiske lande, hvor der er uddelegeret mest til administration i unionen.

Bortset fra yderligere krav, som DULFU har anset det for nødvendige at stille, fastsættes reglerne naturligvis af SLV, men i samarbejde med DULFU.

Men faktisk administrerer DULFU alle styringsopgaver med UL-flyvningen, bortset fra godkendelse af kontrollanter og udstedelse af certifikater (på baggrund af indstilling fra DULFU).

Det vil sige, at unionen tager sig af godkendelse og kontrol af fly, hele uddannelsen og kontrol med piloternes rettigheder.

Og det bliver gjort smidigt og billigt – primært fordi det meste af opgaven udføres vederlagsfrit af bestyrelsens medlemmer.

DULFU er derfor også meget bevidst om, at bevarelse af SLVs tillid til unionen er afgørende for UL-flyvningens succes. Og det er en opfattelse, som langt de fleste af unionens medlemmer deler.

Sådan har det ikke altid været. Der var et stærkt stigende medlemstal i DULFUs første år.

Men desværre udviklede der sig i de første år også en stigende grad af respektløshed for gældende regler – og for den sags skyld også for unionens økonomiske velbefindende.

Den manglende respekt for reglerne gjorde, at SLV omkring 1990 trak en streg i sandet: nu skulle den udvikling ændres, eller også blev der sat en stopper for UL-flyvningen.

Vi forsikrer også Balloner Svæve- og Motorsvævefly

Flyver du ballon eller svævefly, kan vi på forsikringen tilbyde en række kombinationer som gør, at du kun betaler for den forsikring du har behov for.

Vælger du f.eks. en højere selvrisiko eller har du som piloter, som flyver dit luftfartøj ikke haft skader i en længere periode, vil du opnå en god rabat. Flyver du ikke hele året vil du i stilstandsperioden få en reduceret præmie

Ved forsikring af balloner kan du blandt andet vælge, at kaskoforsikre hylsteret alene, få meddækket værdien af traileren eller højere selvrisiko på ansvarsforsikringen.

Ring til os og få et prischek på din flyforsikring.



Filial af Sirius International Forsikringsaktiebolag (Publ), Sverige

Sirius Aviation Insurance
Løngårdsvej 53, 2300 København S
Telefon: +45 88 807 100
e-mail: aviation@SiriusGroup.com
Web.: SiriusAviationInsurance.com

SIRIUS

AVIATION INSURANCE

2

Mange har medvirket til, at den ændring blev foretaget med succes, men ét navn bør nævnes, nemlig John Carlsen. Han havde respekt i SLV fra sin tid som formand for drageflyverne, og da han som nyvalgt formand for DULFU fik til opgave både at retablere SLVs tillid og rette unionens økonomi op, var det støttet af respekt for ham fra SLV – og opbakning, når der var behov for det.

Øget uddelegering til DULFU ved seneste revision af reglerne for UL-flyvning kan kun ses som udtryk for, at tilliden er reableret og styrket – noget der også mærkes i det løbende, positive samarbejde med SLV.

Og vi oplever også, at respekten for UL-flyvningen som sådan fra andre grene af fritids- og sportsflyvningen er der – og en stærkt stigende interesse for denne form for flyvning.

Unionens medlemstal steg stærkt i de første år for derefter at falde – som det også er sket for andre former for flyvning. La-

vest var medlemstallet i 2004 med knap 400 medlemmer.

Siden da er tallet – som det eneste fritidsflyvningsområde – steget støt, og i 2007 var det oppe på 441.

Og forventningen er, at kombinationen af meget mere interessante fly, moms på fly og afgift på brændstoffet vil medføre en stærkt øget vækst. Den vil komme både fra nytildgang af piloter og fra piloter på områder, hvor de øgede udgifter slår meget hårdere igennem.

Vi tror på den vision, som er formuleret i DULFU: UL-flyvningen bliver den foretrukne form for motoriseret sports- og fritidsflyvning.

DULFU er med i arbejdet på europæisk plan med påvirkning af regelfastsættelsen for flyvningen i regi af EASA.

Vi havde i den forbindelse håbet på, at der – til supplement af den gældende UL-ordning – ville blive skabt en europæisk ordning i lighed med den amerikanske LSA-ordning (Light Sport Aircraft) med en vægtgrænse på 600 kg (MTOM) for

tosædede fly. Det ser ikke ud til at blive tilfældet i hvert fald de første 5 år.

Til gengæld har vi fået nogenlunde sikkerhed for, at gældende ordning med en grænse på 450 kg og regulering i nationalt regi bevares i samme tidsrum – og det lever vi da også helt fint med.

Vi skal imidlertid være meget bevidste om udviklingen. Der er flere røster i retning af, at man ikke skal regne med evig levetid for 450 kg-ordningen. Vi skal derfor være forberedte på, at en ordning i lighed med LSA meget vel ikke kun vil komme til supplere gældende ordning, men vil komme til erstatte den.

DULFU vil medvirke i bestræbelsen på, at en LSA-lignende ordning – som denne – vil blive baseret på enkle, ukomplicerede motoriserede fly, selvadministration og selvvedligeholdelse, så almindelige mennesker har råd til at flyve i flyene.

Og en sådan ordning vil DULFU være parat til at tage sig af. ■

Klar til sommer...?

Kontakt os gerne for mere information om de enkelte fly. Vi glæder os til at tale med dig...!



Ring til os og få mere at vide om det nye medlem af Piper-familien: PiperJet'en!

- se flere fly til salg på vores hjemmeside



2004 Piper 6XT, reg. no. N30XT
SOMMERPRIS: USD 440,000



2007 Piper Malibu Meridian, OY-PKC
Pris: USD 2,023,100.

Se vores nye, flotte hjemmeside og tilmeld dig nyhedsbrevet - så er du opdateret!

 AIR ALPHA

Air Alpha Aircraft Sales A/S, Odense Lufthavn, Danmark, Tlf. +45 65 954 954, sales@airalpha.com, www.airalpha.com



MICHAEL 25 ÅR - LINIE PILOT

PIA 24 ÅR - LINIE KONTROLTÆVARSUNG

MIGD 24 ÅR - LINIE TEKNISK OFFICER

SØREN 23 ÅR - LINIE EGMANT SUPPORT

KOM TÆT PÅ EN LEDERUDDANNELSE FOR LIVET
SOM OFFICER I DET DANSKE FLYVEVÅBEN

STUD.LUFT

TIRSDAG D. 19. – ONSDAG D. 20. AUGUST 2008

FAKTA OM ARRANGEMENTET

STED: FLYVESTATION KARUP . VARIGHED: 2 DAGE (INKL. OVERNATNING)
TILMELDINGSFRIST: TIRSDAG D. 5. AUGUST 2008

Husk: Tilmelding er påkrævet. Det er gratis at deltage i arrangementet.
Du får mad og drikkevarer -- og der arrangeres overnatning for deltagerne.
Der er mulighed for transport til Flyvestationen fra udvalgte opsamlingssteder over hele landet.

VI GENTAGER
SUCCESEN
tilmeld dig on-line lige nu på
www.studluft.dk

HUSK TILMELDINGEN
SMS-REMINDER
Så husker du at få dig meldt
til, inden tidsfristen udløber..!
SEND SMS MED TEKSTEN
"FLV" TIL 1204
Det koster 2 kr. + almindelig SMS-tekst
Ingen fortrædelsestid på SMS.

HAR DINE KARRIEREDRØMME VINGER?

Tag med 48 timer bag facaden på Flyvevåbnets Officersuddannelse

Drømmer du om en anderledes karriere, og er du i gang med – eller har gennemført – gymnasiet, hf, htx eller hhx? Så kan du nu teste, om en lederuddannelse i Flyvevåbnet er noget for dig.

Meld dig til vores STUD. LUFT-arrangement og glæd dig til 48 intense timer, hvor du oplever Flyvevåbnet helt tæt på, hører mere om vores attraktive lederuddannelse, ser nærmere på

de mange karrieremuligheder og møder andre ambitiøse unge med samme drømme som dig. Hvem ved, måske bliver du for alvor tændt på en af Danmarks stærkeste lederuddannelser?

Læs mere om arrangementet og tilmeld dig on-line på:
www.studluft.dk



Forsikringsbehovet er der.
Foto: Lars E. Petersen.

SKÆRPET KONKURRENCE GIVER BILLIGERE FLYFORSIKRING

Af Arne Panduro

Mens landets flyejere og piloter i en år-række har måttet finde sig i markant stigende udgifter på alt, er der nu udsigt til en mærkbar lettelse af udgiften til forsikring for mange. Udsigten til en skærpet konkurrence fra nye selskaber som Sirius Aviation Insurance og Allianz samt faldende udgifter til skader er blandt årsagerne til, at motorflyverne kan se frem til intet mindre end 'Europas billigste flyforsikring.'

Det var i hvert fald meldingen på Dansk Motorflyver Unions repræsentantmøde i Odense, da forsikringsmægler Torben Lund Simonsen fra Forsikringsmæglerne på Roskilde Lufthavn præsenterede en dugfrisk aftale mellem DMU og landets største selskab på flyforsikring, QBE Nordic Aviation Insurance, QBENAI.

Den kommer kun et par år efter af DMU indgik en lignende aftale med Inter Hannover, som nu er opgivet. Selv om den skulle give DMU-medlemmer særlige fordele viste det sig, at de i en række tilfælde fik et ringere tilbud via aftalen, end man havde i forvejen. Derfor fik aftalen aldrig den store popularitet, og den var dermed heller ikke med til at skaffe flere medlemmer til DMU som forventet.

Derfor var det med stor glæde, at formanden for DMU, Knud Nielsen, anbefalede den nye aftale med QBENAI, som han betegnede som 'unbeatable'. »Med denne aftale kan jeg slet ikke forstå, at nogen har råd til at sige nej til at være medlem af DMU. Jeg vil selv kunne spare syv gange det årlige kontingent til DMU med denne aftale,« sagde Knud Nielsen.

Indtil nu har omkring halvdelen af landets motorflyvere faktisk ment, at de havde råd til at undvære DMU, der ved årsskiftet havde 1061 medlemmer. DMU håber nu, at den nye aftale både skaffer medlemmerne bedre forsikringsaftaler og mange nye medlemmer.

Aftalen bryder på flere punkter med de seneste mange års forsikringer. Mest iøjefaldende for flyejere er nok kaskopræmien, der ikke som hidtil er lidt af en forretningshemmelighed, men både er fast og lav. Kaskoraten er således på 1,5 pct. af forsikringssummen op til en forsikringsværdi på en mio. kr. – altså eksempelvis en årlig kaskopræmie på 15.000 kr. for et fly til en mio. kr.

Et andet interessant element i aftalen er en meget lav selvrisko på 5.000 kr. for

kaskoskader. Medmindre piloten ikke er medlem af DMU, eller skaden sker under PPL-skoling – så koster det 25.000 kr. i selvrisiko.

Aftalen gør også op med det hidtidige princip om, at piloter med lav erfaring skal betale mere end de rutinerede, ligesom der har været højere præmier, hvis et fly havde flere ejere. Nu kan der være et ubegrænset antal ejere/piloter på et fly uden at det betyder en højere præmie til kasko. Endelig sker der ingen reduktion i dækningen i forhold til gangtid, som ellers hidtil har ladet flyejere tilbage med en del af regningen for en skade på et fly med mange timer på motoren.

Direktør Claus Bang Hansen fra QBENAI anslår, at besparelsen på den nye ordning vil ligge i omegnen af 20 pct. på kaskoen for et typisk motorfly med op til fire sæder. Han angiver et fald i skaderne i den senere tid som hovedårsagen til, at selskabet nu er i stand til at tilbyde billigere forsikringer. Samtidig ser han en mulighed for at få flere motorfly til at tegne kasko – i øjeblikket har kun ca. 75 pct. af de 4-450 danske motorfly kaskodækning.

»Hvis vi kunne få de sidste 25 pct. til at tegne kaskoforsikring, ville det hjælpe på den samlede ordning, og vi håber da, at mange dem ikke ønsker fortsat at flyve med den betydelige risiko, det trods alt er at undvære kaskoen,« siger han.

QBENAI er den største spiller på det danske marked for flyforsikring med knap to tredjedele af den samlede forsikringspræmie, som anslås til 45-50 mio. kr. årligt, når man også regner fly fra mindre flyselskaber samt firmafly med. De privatejede sports- og fritidsfly udgør kun en mindre del heraf, men der er ingen præcis opgørelse af præmiesummen.

Inter Hannover er fortsat det næststørste selskab for mindre flyejere i Danmark med en markedsandel på en lille tredjedel. Selskabet har ikke kontor i Danmark, men har især sikret sin position via forsikringsmæglere.

De øvrige selskaber deles om de sidste ca. 10 pct., og heriblandt er Sirius Aviation Insurance, der blev etableret tidligere i

år med en klar ambition om at komme ind i varmen blandt ejerne af de mindre fly. Firmaet er i gang med at tegne nye policer og har allerede i udgangspunktet et indgående kendskab til branchen, idet det ledes af tidligere salgsschef i QBENAI, Hans Jørn Christensen.

»Vi er først lige ved at komme i gang, men det er da klart, at vi vil være konkurrencedygtige med de øvrige på markedet. Vi har nogle solide kræfter i ryggen, så det jeg sikker på nok skal lykkes,« siger Hans Jørn Christensen.

Foreløbig er selskabet godt i gang med markedsføringen, og der er allerede indgået en aftale med DMU Sport om et sponsorat. Sirius bliver hovedsponsor ved traditionsrige flyrally, som AirBP ellers har lagt navn til i over 25 år. Rallyet vil hedde Sirius Air Rally, når det afvikles næste gang i september. Desuden vil der falde lidt af til DMU Sport hver gang et DMU-medlem tegner en forsikring hos Sirius.

»Forsikring og indsatsen for at styrke sikkerheden i flyvning hænger tæt sammen, og derfor finder vi det naturligt, at vi er med i dette arbejde,« siger Hans Jørn Christensen, der samtidig satser på at udvide aktiviteterne for en bedre sikkerhed.

AirBP er dog fortsat med som hovedsponsor ved DM i præcisionsflyvning, der netop er afviklet i Skive.

Sirius er dog ikke alene om at styrke markedsføringen i år. Selv om QBENAI er størst i branchen i Danmark erkender direktøren, at der fortsat kan være en del forvirring om, hvem der står bag navnet – som i sig selv kan være svært at slå fast.

»Der har sket en række ændringer i de senere år, og det kan måske være lidt svært at holde styr på. Derfor vil vi gerne gøre lidt ekstra for at slå navnet fast,« siger Claus Bang Hansen.

Et led i denne kampagne er en invitation til alle piloter til en hæsblæsende tur med en MiG-29 i nærheden af Moskva – til en værdi af ca. 50.000 kr. Det bliver dog ikke nødvendigvis en dansk pilot, der får oplevelsen – invitationen gælder også finske og svenske piloter.

QBE Nordic Aviation Insurance er det nye navn efter at Australiens største forsikringselskab overtog Nordisk Flyforsikring, der blandt andet var ejet af Codan og Tryg. Disse selskaber er nu helt ude af flyforsikring. Det australske selskab dækker over en vidt forgrenet koncern med en markedsværdi i omegnen af 100 mia. kr.

Selskabet er dog oppe imod flere af de virkeligt store drenge i klassen. Selv om danske flyejere skal via Stockholm for at få forsikret i Inter Hannover, er der tale om en tysk forsikringskæmpe, hvis modeselskab, genforsikringselskabet Hannover Re er blandt de fem største i verden.

Det danske Sirius Aviation Insurance er en filial af moderselskabet i Stockholm, som betegner sig som det største reassurance selskab i Skandinavien. Bag dette selskab står dog endnu en milliardkoncern, nemlig White Mountains Insurance Group Inc. med adresse på Bermuda.

Som om det ikke var nok er endnu en spiller – den største af alle – nu på vej ind på det danske marked. Det er ikke alene Tysklands, men verdens største forsikringskæmpe, Allianz, der for nylig åbnede et en filial af sit industriforsikringselskab Allianz Global Corporate & Specialty i Danmark. Med en omsætning på 768 mia. kr. på verdensplan er det rigeligt til at imponere de fleste.

Selskabet vil også fra 2009 begynde at tegne fly- og søkasko i Danmark. Det

NYTTIGE LINKS

Dansk Motorflyver Union: www.flyvdmu.dk

Forsikringsmæglerne i Roskilde Lufthavn: www.simons1.dk

Sirius Aviation Insurance: www.siriusaviationinsurance.com

QBE Nordic Aviation Insurance: www.qbenai.com

Inter Hannover, Sverige: www.inter-hannover.se

bekræfter direktør Stig Jensen over for FLYV. »I første omgang drejer det sig om firmaejede fly, men i Tyskland og andre steder tegner vi også privatejede fly. Det sker dog via et andet selskab, men jeg vil da bestemt ikke udelukke, at vi også vil begynde at interessere os for det private marked,« siger Stig Jensen.

Foreløbig er det dog helt andre tal end forsikringsselskabernes milliarder, der har interesse for de danske piloter og flyejere. For nogle få hundrede kroner i kontingent til DMU er der mulighed for en noget større besparelse. Man skal dog selv gøre en indsats – også selv om man allerede har et fly forsikret i QBENAI. Og her skal al kontakt gå via forsikringsmæglerne i Roskilde.

Men under alle omstændigheder er det måske en god ide at shoppe lidt rundt, hvis man vil finde det bedste tilbud. (Se linkene på side 25)



**HUSK!
ADRESSEÆNDRING**

Ændrede procedurer hos Post Danmark gør at det er vigtigt at du husker at melde adresseændring, ellers risikerer du at FLYV udebliver.



Give us a click and we'll give you a kick...

Nu kan du vinde dit livs drømmetur i et russisk MIG 29 jagerfly.

Klik ind på www.qbenai.com
– bryd lydturen med QBENAI

QBE Nordic Aviation Insurance leverer forsikringer til luftfartsbranchen, lige fra modelfly til forretningfly. Ønsker du at forsikre dit fly, din helikopter eller dit værksted, så finder vi den løsning, der bedst afdækker dine forsikringsbehov.

www.qbenai.com



QBE Nordic Aviation Insurance A/S • Vester Farimagsgade 7, 4. • DK-1606 København V • Tlf. 33 45 03 00 • E-mail: info@qbenai.com • Fax 33 13 06 01

Jeppesen FliteStar

VectorPlus Technology

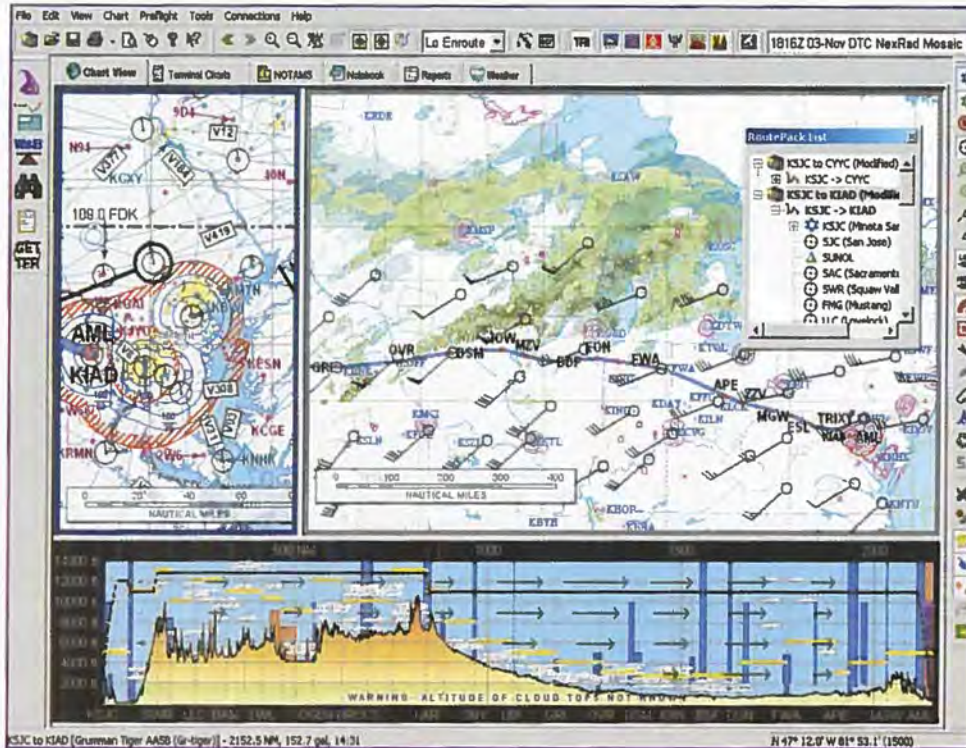
Allows you to select high or low altitude Jeppesen enroute chart themes, or VFR and high contrast background maps.

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



DMU-TUR 2008 MED ROVS REISER TIL LYDD

Tekst og foto: Kirsten og Erik Langhorn

Sidste år gik turen til Gotland og Visby, som danskerne med Valdemar Atterdag indtog i 1361. Kent, som turen gik til i år, havde også spor tilbage til bl.a. de danske regenter: 1013 erobrede Svend Tveskæg hele England. England var dansk lige indtil 1066, hvor normannernes Vilhelm Erobreren erobrede det ved slaget ved Hastings.

Vejret i Danmark var ikke optimalt, kun Sydvestjylland havde flyvejr, men det lykkedes halvdelen af de 32 tilmeldte fly at nå til Groningen til kl. 14 hvor Henning Romme holdt briefing om turen til Lydd. Flyvningen gennem Holland varierede med sol, regn og tordenbyger, men bedres da vi nærmede os kanalkysten og på finalen var vejret perfekt.

Da vi landede i Lydd var flyvepladsen klar med tankning, paskontrol og betaling så ingen skulle vente. Det lykkedes de fleste fly at komme af sted fra Dan-

mark i løbet af dagen så da Lydd lukkede kl. 18.30 var 30 fly ankommet. De to resterende ankom fredag.

I Ashford blev vi indlogeret på et rigtig dejligt hotel – Holiday Inn – dejlige værelser, dejlig have og omgivelser, bar og restaurant. Nogle spiste aftensmad på hotellet, andre gik godt én kilometer ind til centrum, hvor der var adskillige restauranter – vi havde fået udleveret en liste på forhånd.

Efter en stor engelsk morgensmadsbuffet var vi klar fredag kl. 9.30 til at tage med »vore« busser ud på sightseeing. Første stop var Brenzett Aero Museum, som ligger tæt ved lufthavnen i Lydd. Museet ligger hvor der under Anden Verdenskrig var landingsbane for Mustang jagere – området her i Sydøstengland har jo i årtusinder været særdeles centralt territorium – senest under Anden Verdenskrig.

Udstillingen rummede et stort antal effekter, mange doneret af frivillige. Museumsbygningen var under krigen Hostel for the Women's Land Army. Meget søde og hjælpsomme frivillige museumsfolk servicerede os under besøget.

En køretur i busserne til det eksklusive golfhotel London Beach Hotel i Tenterden, hvor kaffe/te og sandwiches stod klar til at blive indtaget på den solrige terrasse eller spisesalonen – begge med pragtfuld udsigt over landskabet og golfbanen lige udenfor.

Igen en lille tur i busserne til næste seværdighed: Tenterden Railway Station. En veteranbane, som holdes ikke blot i gang men i superstand og konstant udvikling af ca. 200 frivillige – og med en støtteklub med flere tusind medlemmer. Vi skulle egentlig have haft en køretur i veteranogene, men de havde knap åb-

net for sæsonen. Stationsanlæg, passagervogne, inventar, dampmaskiner – alt restaureres, holdes og plejes. Togene kører i sommerhalvåret, man kan bestille plads i spisevognene – også til selskaber – hvis man bestiller et par år i forvejen – maden tilberedes i togene. Meget imødekommende og informative frivillige servicerede os under besøget. Virkelig interessant og imponerende.

Undervejs i busserne nydes det smukke nu kuperede landskab og de skønne gamle engelske landsbyer til dagens sidste seværdighed: Byen Battle nær Hastings, hvor Wilhelm erobrede England i 1066. En gåtur gennem byen til ruinerne af det kloster, som Wilhelm byggede i taknemmelighed over at have vundet slaget.

En dejlig dag med historiens vingesus om ørerne – om aftenen fandt vi i smågrupper restauranter i Ashford, hvor vi hyggede os med aftenmad og hinanden.

Lørdagen var sidste hele dag i Kent, hvor den sidste store attraktion ventede: Katedralen i Canterbury. Vi tog individuelt toget til Canterbury, hvor der var arrangeret guidede ture for os tidligt på eftermiddagen. Derefter så vi udstillingen om Chaucers Canterbury Tales. Der var også tid til individuel sightseeing og shopping – og nogle af os nåede lige en gang fish and chips.

Om aftenen var der festmiddag på hotellet – rigtig traditionel engelsk middag med oksesteg og yorkshirepudding.

Søndag morgen kl. 9.30 kørte vi til lufthavnen og efter at Henning Romme havde holdt en kort briefing om et perfekt flyvevejr kunne alle fly starte turen tilbage med en optankning i Groningen.

Planlægningen af flyvningen, mellem-landing og modtagelsen i Lydd forløb forbilledlig, og det varierede program der var lagt for os under opholdet vidner om et meget stort forarbejde. Tusind tak til Røvs og Henning Romme. ■



Kent & East Sussex Railway.



Canterbury Cathedral.



Briefing på jernbanemuseet.

KALENDER 2008

Dato	Begivenhed	Information
31/5-1/6	36. Fête Aérienne, La Ferté-Alais, Frankrig	(www.ajbs.fr)
7-8/6	Biggin Hill Air Fair, Biggin Hill, England	(www.bigginhillairfair.co.uk)
8/6	Flyvevåbnet Åbent Hus, FSN Karup	
12-15/6	41. KZ Rally, Stauning	(www.kzclub.dk)
13-15/6	Aero Expo London, Wycombe Air Park, England	(www.expo.aero)
13-15/6	Quebec Int'l Air Show, Jean-Lesage Airport, Quebec City	(www.quebecairshow.com)
14/6	Swedish Ultraflyers Fly-in, Frölunda (ESVF), Sverige	(www.swedishultraflyers.se)
21-22/6	Air-Britain Classic Fly-in, North Weald	(www.air-britainflyin.co.uk)
28-29/6	Luxembourg Air Show, Bitburg Airport	(www.airshow.lu)
5/7	RNAS Yeovilton Int'l Air Day, Yeovilton	(www.royal-navy.mod.uk)
9-11/7	Pioneers of Aviation Air Show, Le Mans Airport, Frankrig	(www.wright2008.com)
12-13/7	Flying Legends Air Show, Duxford, England	(www.duxford.iwm.org.uk)
12-13/7	Royal Int'l Air Tattoo, Fairford, England	(www.airtattoo.com)
14-20/7	Farnborough Int'l Air Show, Farnborough, England	(www.farnborough.com)
18-19/7	Wheels and Wings, Varberg, Sverige	(www.wheelsnswings.se)
18-20/7	Tannkosh 2008, Tannheim, Tyskland	(www.tannkosh.de)
25-27/7	Int'l Helidays, Weston Sea Front, Weston-super-Mare	(www.helicoptermuseum.co.uk)
26/7	Airshow, Nat. Museum of Flight, East Fortune, Scotland	(www.nms.ac.uk/airshow)
26/7	Wallop 08, Museum of Army Flying, Middle Wallop	(www.flying-museum.org.uk)
28/7-3/8	EAA Air Venture, Oshkosh, USA	(www.airventure.org)
2-3/8	Fly-in, Visingsø, Sverige	(via www.jfk.nu)
7-10/8	Bristol Int'l Balloon Fiesta, Ashton Court, Bristol	(www.bristolfiesta.co.uk)
8-10/8	Fly-in, Siljansnäs, Sverige	(www.siljansnasfk.com)
15-18/8	Fly-in, Schaffen Diest, Belgien	
22-24/8	Internationale Bodensee Airshow, St. Gallen-Altenrhein, Schweiz	(www.ibas08.ch)
30-31/8	Flugplatzfest, Flugplatz Bielefeld, Tyskland	(www.flugplatz-bielefeld.de)
4-6/9	Oldtimer-Fliegetreffen Hahnweide, Tyskland	(www.oldtimer-hahnweide.de)
5-7/9	Guernsey Int'l Air Rally, Guernsey	(www.guernseyaeroclub.com)
5-7/9	Air Magdeburg, Magdeburg, Tyskland	(www.air-magdeburg.de)
6-7/9	Dakota Fly-in, Aviodrome, Lelystad, Holland	(www.aviodrome.nl/english)
10-14/9	45. Reno Air Races, Reno Stead Airport, Nevada	(www.airrace.org)
4-5/10	Australian Defence Force Air Show, RAAF Amberley, Queensland	
5/10	Duxford Autumn Air Show, IWM Duxford	(www.duxford.iwm.org.uk)
6-8/10	NBAA, Orlando, Florida	(www.nbaa.org)
4-9/11	Airshow China 2008, Zhuhai, Guangdong, Kina	

- OG 2009

Dato	Begivenhed	Information
2-5/4	AERO Friedrichshafen, Tyskland	(www.aero-friedrichshafen.com)
15-21/6	Paris Air Show, Le Bourget (Paris), Frankrig	(www.paris-air-show.com)
27/7-2/8	EAA AirVenture, Oshkosh, USA	(www.airventure.org)
23-23/8	3. International Bücker Fly-In, Kestenholz, Schweiz	

– Se også www.airshowbuzz.com, 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. – Også EAA's nye on-line kalender giver meget detaljerede oplysninger om arrangementer i USA (www.eaa.org).

– The Red Bull Air Race besøger også i 2008 en række lande og byer verden over. De nærmeste i forhold til Danmark er Stockholm (5-6. juli), Rotterdam (19-20. juli) og London (2-3. august). Se mere på www.redbullairrace.com.

– Shuttleworth Collection, Old Warden Aerodrome har air show den første søndag i hver sommer- og efterårsmåned (www.shuttleworth.org).

Oversigten bringes uden ansvar for ændringer, aflysninger etc.

Airbus A321 OY-VKA i
ny bemaling (firmafoto).



FRA FLYING ENTERPRISE TIL ... **THOMAS COOK AIRLINES**

Af Knud Larsen

Skandinaviens største charterflyselskab, det dansk-registrerede MyTravel Airways A/S, fik den 10. maj nyt navn. Fremover hedder selskabet Thomas Cook Airlines Scandinavia og synliggør dermed en sammensmeltning af de to rejsegiganter MyTravel Group plc og Thomas Cook AG, som reelt fandt sted i juni i fjor.

Den nye rejsekoncern sender hvert år ca. 19 millioner europæere på ferie og tæller i dag ca. 33.000 ansatte – heraf de ca. 2.500 i Skandinavien. Ca. 1.000 af dem er ansat i flyselskabet – heraf de ca. 450 i Danmark, hvor ca. 180 arbejder i selskabets hovedkvarter i Dragør. Flyselskabet er søsterselskab til bl.a. Spies og Tjæreborg Rejser.

- Navneændringen bliver mest synlig på flyene, idet vores 11 fly i England skal ommales med 234 liter hvid grundfarve og nyt Thomas Cook-logo. Pris: 850.000 kr. for vores Airbus A330-fly, mens prisen for de mindre A320/321-fly er på ca. 500.000 kr., fortæller direktør Tom Clausen. Flyene ommales i et specielt malerværksted i Filton i England.

NY FARVE

- Det meget stramme trafikprogram tilla-

der ikke, at vi sender alle de ni fly, som vi råder over denne sommer, til maling på en gang. Inden selve navneskiftet er to A321-fly, OY-VKA og OY-VKD, klar i de nye farver. De store fly, A330-300, skal sidst på året til Indonesien og traditionen tro flyve pilgrimme til Mekka. Først når de vender hjem herfra, kan malerne finde penslerne frem, siger direktør Tom Clausen fra Thomas Cook Airlines Scandinavia.

NY MAD

Samtidig med navneskiftet indfører flyselskabet et helt nyt madkoncept. Normalt fremstilles flymad på samleband i store cateringsselskaber, men fra og med sommertrafikken har Thomas Cook Airlines Scandinavia lavet en madaftale med flere mindre firmaer, der skal levere hver deres del af indholdet på nydesignede madbaker til ca. 2 millioner skandinaviske gæster – heraf ca. 500.000 danskere.

STOLE UD

Til vinter bliver det mere komfortabelt at flyve oversejsk med Thomas Cook Airlines Scandinavia. På Airbus A330-fly, der bl.a. flyver til Phuket og Goa, fjerner man

37 flystole for at give bedre benplads til alle. De 274 gæster på SunClass vil fremover få 84 centimeter benplads mod 74-76 centimeter i dag, mens de 49 gæster på RoyalClass får 90 centimeter. ■

FAKTA

1961: Scanair blev etableret af SAS i 1961 og fik base i Danmark. I 1965 blev hovedkvarteret flyttet til Stockholm.

1965: Simon Spies opkøber det konkursramte Flying Enterprise og omdøber det til Conair. I 1967 gik selskabet over til jetfly med købet af tre Boeing-fly.

1994: Premiair blev etableret ved en sammenlægning af Conair og Scanair. Selskabet får hovedkvarter i København.

2002: I maj skifter Premiair navn til MyTravel Airways.

2008: Med virkning fra 10. maj hedder MyTravel Airways nu Thomas Cook Airlines Scandinavia.

OSCAR YANKEE

Af Lars Finken

TILGANG						
OY-	Type	Bygget	Fabr.nr.	Reg.dat	Ejer/bruger	Ex
OY-ATF	DHC-1 Chipmunk Mk.22	1950	C1/0256	M 25.10.2001	Erik Steen Christoffersen, Charlottenlund	HB-TUE
OY-CJN	Hawker 400XP	2007	RK-530	23.4.2008	Airon Air ApS, København	N530XP
OY-CMN	Jodel D.112 (modificeret)	1996	S55/FR.1501	M 31.10.1996	Ejgil Bohn Jespersen, Ejstrupholm	
OY-CMP	Ultimate 10-200	1994	8710-200/040	M 19.1.1995	Paul Münsberg, Slangstrup	
OY-CUE	Druine D.31 Turbulent	1988	329	M 23.9.2002	Kræn Jensen Vanggaard Hjortlund, Brønderslev	OY-CUE
OY-DAA	S.A.I. KZ III U-2	1946	89	M 5.11.2005	Niels Kristensen, Ringsted	OY-DAA
OY-FEE	Lancair O-235	2007	8804	M 1.8.2007	Fritz Ejnar Erhald, Dreischor, Holland	
OY-FHV	Cessna 172S Skyhawk SP	2004	172S9701	30.4.2008	Martin Bugge Skibsted, Saksøbing	N781MK
OY-FLV	DHC-1 Chipmunk Mk.21	1953	C1/0878	M 5.9.2003	Danmarks Flymuseum, Skjern	P-143
OY-HHD	Robinson R44 Raven II	2008	12189	23.4.2008	K.M.M. Invest af 1972 ApS, Lintrup	
OY-HKO	Robinson R44 Raven II	2008	12226	23.4.2008	Evergreen Helicopters ApS, Kokkedal	
OY-HNN	Robinson R44 Raven II	2008	12154	5.3.2008	JAMA 2000 ApS, Skibby	
OY-HPC	Robinson R22 Beta	2008	4294	23.4.2008	Bilair Flight Center ApS, Billund	
OY-HPL	Robinson R22 Beta	2008	4284	23.4.2008	Klaus Svoboda, Jordrup	
OY-HYB	Robinson R44 Raven II	2008	12162	5.3.2008	Hans Jørgen Hybschmann, Ringsted	
OY-HYR	Robinson R22 Beta	2008	4292	23.4.2008	Aarhus Helicopters ApS, Århus	
OY-IIL	Giles G-200	2005	9706-9	M 21.10.2005	Lennart Wahl, Gadstrup	
OY-JCP	Lancair 320	2000	0391	M 2.3.2001	John C.P. Andersen, Ringsted	
OY-JEL	Giles G-202	1999	9705-031	M 12.8.1999	Lars Najbjerg, Them	
OY-JIB	Dyn'Aéro MCR 01 ULC	2001	163	M 31.5.2002	Jørgen Ib, Assens	
OY-JXH	Schleicher ASH 26E	1995	26047	11.3.2008	ASH 26 Gruppen (+), Rønnede	D-KALH
OY-JXK	DG 808C	2007	8-370B269X33	13.3.2008	Klaus Degner (+), Dragør	D-KKJD
OY-KVP	Learjet 40	2006	45-2064	4.4.2008	Partnerselskabet OY-KVP, Kokkedal	N540LH
OY-KZI	KZ-1 (replica)	1986	8605-2	M 16.12.1988	Danmarks Flymuseum, Skjern	
OY-LEK	Van's RV-8A	2005	9711-80374	M 18.8.2005	Claus Flarup Wintop, Rhode St. Genèse, Belgien	
OY-LPJ	F.24W-41A Argus (UC-61A-FA)	1943	834	M 31.8.2006	Lars Overgaard Rasmussen (+1), Rønde	D-EHIB
OY-MRU	Boeing 737-73S	1999	29079	7.4.2008	Sterling Airlines A/S, Dragør	D-AHIF
OY-NIF	Pulsar	1998	0591-220	M 25.5.1998	Kurt Flemming Hjelmsted Nielsen, Værlose	
OY-NMX	Schempp-Hirth Ventus bT	1985	40/131	19.3.2008	Ventus bT Gruppen OY-NMX (+), Bagsværd	D-KCHS
OY-OBP	Pulsar XP 912	2001	9712	M 18.12.2001	Ole Jørgensen (+), Viborg	
OY-OIV	Jurca MJ5-G2 Sirocco	1997	8203-101	M 1.4.1997	Arne Bæk, Odder	
OY-PIA	Dyn'Aéro MCR 4S	2007	0603-82	M 6.6.2007	Peder Thuesen (+), Herning	
OY-PTL	Cessna F.172P Skyhawk	1986	F17202240	11.4.2008	SisTronic v/Svend Lars Jensen, Tåstrup	SE-IPI
OY-RJI	CL-600-2B19 Series 100	1995	7093	28.3.2008	Cimber Air - Leasing A/S, Sønderborg	D-ACLT
OY-RJJ	CL-600-2B19 Series 100	2003	7784	5.3.2008	Cimber Air - Leasing A/S, Sønderborg	HA-LNC
OY-RVI	Van's RV-6A	2003	9412-23650	M 9.5.2003	Palle Ejler Skovgaard Hansen, Smørum	
OY-RVS	Van's RV-8	2004	81624	M 19.5.2004	Jørn Møller, Holeby	
OY-SSF	Cessna 172S Skyhawk SP	1999	172S8190	30.4.2008	Martin Bugge Skibsted, Saksøbing	N369LP
OY-VRV	Van's RV-4	2003	9505-4017	M 9.5.2003	Leif Pedersen, Hundested	
OY-XUK	DG 1000T	2007	10-97T29	26.3.2008	Niels Sundberg, Billund	

SLETTEDE

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-CKW	Dassault Falcon 2000	16.4.2008	Air Alsie A/S, Sønderborg	Solgt til Frankrig
OY-HDT	Aérospatiale AS.332L Super Puma	28.4.2008	CHC Denmark ApS, Esbjerg	Solgt til Tyskland
OY-MRX	Glasflugel Standard Libelle	29.4.2008	Morten Habekost Jensen, Gesten	Havareret
OY-PHN	Dassault Falcon 100	26.3.2008	Pharma Nord ApS, Vejle	Solgt til Spanien
OY-SAX	Stemme S 10VT	10.4.2008	Svævefly, Nykøbins M	Solgt til Tyskland
OY-TAC	Cessna U206C Super Skywagon	1.4.2008	Peter Kristian Svenningsen Pedersen, Århus	Tvangsletning
OY-TEI	Piper PA-28-181 Archer III	5.3.2008	Bema Trading ApS, Grenaa	Solgt til Frankrig
OY-VKI	Airbus A330-343	30.4.2008	MyTravel Airways A/S, Dragør	Omregistreret C-GVKI
OY-XKM	Schleicher ASW 20	12.3.2008	Anders Mølgaard, Kokkedal	Solgt til Sverige
OY-XNF	Schleicher ASW 20L	13.3.2008	Svend Andersen, Holbæk	Solgt til Slovakiet

EJERSKIFTER

OY-	Type	Dato	Ny ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-ACS	Piper PA-22-108 Colt	29.4.2008	Ulrik Groth Kisby, Holeby	Dan Philip Hove-Christensen, Nakskov
OY-AZC	Cessna F.150L	4.3.2008	Aarhus Flight Academy ApS, Aarhus	Eagle Luftfoto, Sønderø
OY-AZK	Cessna F.172M Skyhawk	16.4.2008	Jakob Reenberg Tolversen (+), Skævinge	Tom Fisker (+), Frederikssund
OY-BRY	Piper PA-28-181 Archer II	28.3.2008	Claus Reesen Steenstrup, København (+)	Anders Jesper Hansen, Lundby
OY-BUJ	Cessna 182P Skylane	28.3.2008	Anders Jesper Hansen, Lundby	Unicare Nordic A/S, Ballerup
OY-BYZ	Cessna F.337F Super Skymaster	29.4.2008	Prop Express Scandinavia ApS, Esbjerg	Danish Air Transport K/S, Vamdrup
OY-CFN	Piaggio FW P.149D	16.4.2008	Bardin ApS, Sønderborg	Hviol I/S, Frederikssund
OY-CKK(2)	Cessna 560XL Citation XLS	16.4.2008	Kirkbi Invest A/S, Billund	Lego Holding A/S, Billund
OY-CSE	Cessna 152	15.4.2008	OY-JRI ApS, Vamdrup	Skyfly ApS, Vojens
OY-CSV	Piper PA-28R-201 Arrow III	13.3.2008	Danfly – Aircrafts ApS, Vojens	Skyfly ApS, Vojens
OY-HNN	Robinson R44 Raven II	15.4.2008	Tonny Brohus Christiansen, Hillerød	JAMA 2000 ApS, Skibby
OY-JCP	Lancair 320	M 30.5.2003	Per Holger Kristensen, Tureby	John C.P.Andersen, Ringsted
OY-RPJ	Cessna F.172M Skyhawk	28.3.2008	Corsair ApS, Roskilde	Ikaros Fly ApS, Roskilde
OY-TBK	Piper PA-28R-201 Arrow III	28.3.2008	Danfly – Aircrafts ApS, Vojens	Jensen Aircraft, Haderslev
OY-XSG	Scheibe SF 25B Falke	9.4.2008	Foreningen Falkegruppen OY-XSG, Karlslunde	Ove Peter Olsen (+), Glumso

Denne gang er også medtaget experimentalfly, som kun er midlertidigt registreret (vist ved et "M" før registreringsdatoen). Det er meningen fremover at opdatere disse, idet de normalt flyver med midlertidig registrering i årevis. ■

RETTELSE OG TILFØJELSE

FLYV marts 2008
 OY-API solgt som UR-DND.
 OY-XIN solgt som PH-1418.



RETTELSE

Rettelse – KDA repr.møde

På det i april måned afholdte repræsentantskabsmøde afgik Aksel C. Nielsen efter 16 år som formand for KDA og ikke som det anførte.

Protektor: Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen
Præsident: Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille
Formand: Hans Havsager

GENERALSEKRETARIAT

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Åbningstider mandag til fredag kl. 09.00-16.00
E-mail: kda@kda.dk

KDA HUSET

	Telefon	E-mail
Anders Madsen, generalsekretær	4614 1503	am@kda.dk
Knud Larsen, redaktør af Flyv	4614 1502	flyv@kda.dk
Birgit Eldov, bogholder	4614 1506	be@kda.dk
Internet adr.:	www.kda.dk	
Telefax	4619 1316	

KDA PILOTSKOP

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	pilotshop@kda.dk
Telefax	4619 1316	

KDA'S BESTYRELSE

	Telefon
Hans Havsager (formand)	46480608
Jens Feldborg	32507898
Niels Jensen	29432967
Søren Pedersen	48289196
Per Wistisen	
Kim Jensen	
Ole Kobberup	51226234

DANSK BALLON UNION

Henning Sørensen
Kronhjortvej 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
Hvidorevej 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

FRITFLYVINGS-UNIONEN

Karsten Kongstad
Degnebakken 22, Vigersted
4100 Ringsted
Internet adr.: www.ffu.dk
E-mail: kk@ringsted.dk

LINESTYRINGS-UNIONEN

Ole Bjerager
Ryungårdsvej 58
2770 Kastrup
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

REFERAT

Kongelig Dansk Aeroklub's ordinære repræsentantskabsmøde lørdag den 12. april 2008 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 (se tabellen til højre).

DAGSORDEN

1. Valg af dirigent
2. Aflæggelse af årsberetning
3. Forelæggelse af årsregnskab til decharge (tidligere fremsendt)
4. Behandling af forslag fra medlemmerne (der er ikke indkommet forslag.)

Union	Stemmer
Dansk Ballon Union	1
Dansk Hanggliding og Paraglider Union	7
Dansk Motorflyver Union	11
Dansk Svæveflyver Union	18
Dansk Ultralet Flyve Union	5
RC-Unionen	1
Der var ikke repræsentanter fra:	
Dansk Faldskærms Union	14
Fritflyvnings-Unionen	1
Dansk Kunstflyver Union	1
Dansk Nul G Klub	0
Linestyings-Unionen	1
Repræsentant for direkte medlemmer (Valgt på formøde kl. 10.00) Søren Pedersen	4
Bestyrelsen for KDA har én stemme for hvert bestyrelsesmedlem	7
Total antal stemmer	71
Antal stemmer tilstede	53

5. Behandling af forslag fra bestyrelsen herunder forelæggelse af budget samt godkendelse af kontingent for indeværende år.
6. Valg
 - 6.1 Valg af formand
 - Aksel C. Nielsen er på valg i 2008 og genopstiller ikke.
 - 6.2 Valg af bestyrelsesmedlemmer.
 - Vagn Jensen er på valg og genopstiller ikke.
 - Niels-Christian Levin Hansen er på valg og genopstiller ikke.
 - Jens Feldborg er på valg og genopstiller for en periode på ét år.
 - Søren Pedersen er på valg og genopstiller.
 - 6.3 Valg af 2 suppleanter
 - 1. suppleant skal vælges
 - 2. suppleant skal vælges
 - Knud Nielsen er på valg og genopstiller.
 - Palle J. Christensen er på valg og genopstiller.
 - 6.4 Valg af 2 revisorer, jf. § 18
 - Medlemsrevisor Bent Holgersen er på valg og villig til genvalg.
 - Reg. Revisor Bent Madsen er på valg og villig til genvalg.
7. Eventuelt

KDA's formand Aksel C. Nielsen bød velkommen særlig velkomst til Per Veingberg fra SLV, præsidiemand Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille samt to tidligere generalsekretærer, nemlig Henrik Knudtzon og Jørn Vinther.

Generalsekretær Anders Madsen nævnte at der til mødet var kommet afbud fra protektor H.K.H. Prinsgemalen. Formanden foreslog at repræsentantskabet sendte vor protektor de varmeste hilsener. Dette blev besluttet, hvorefter der afgik en hilsen til Amalienborg per telefax.

Til stede var bestyrelsen, dog med afbud fra Niels-Christian Levin Hansen, samt repræsentanter fra Dansk Ballon Union, Dansk Hanggliding og Paraglider Union, Dansk Motorflyver Union, Dansk Svæveflyver Union, Dansk Ultralet Flyve Union og RC-Unionen.

Der var ingen repræsentanter fra Dansk Faldskærms Union, Fritflyvnings-Unionen, Dansk Kunstflyver Union, Dansk Nul G Klub og Linestyrings-Unionen.

De direkte medlemmer blev repræsenteret af Søren Pedersen. Dernæst indledte formanden repræsentantskabsmødet med dagsordenens første punkt.

1. Valg af dirigent

Bestyrelsen foreslog Bent Holgersen, der valgtes uden modkandidater.

Bent Holgersen konstaterede, at repræsentantskabsmødet var rettidigt og lovligt indvarslet og at repræsentantskabsmødet var beslutningsdygtigt.

2. Aflæggelse af årsberetning ved formanden

Årsberetningen var udsendt tidligere, hvorfor Formanden ønskede at knytte følgende mundtlige bemærkninger til denne. Året 2007 har på flere måder været skelsættende. Som det fremgår af beretningen har KDA været stærkt engageret på

det internationale plan i relation til FAI. Det har været ressourcekrævende og har stillet krav til både en ekstraordinær indsats af frivillige, men især til generalsekretæren.

Bestyrelsen har været enig i, at vi som led i markeringen af KDA's 100 års jubilæum, skulle satse på at få værtskabet for FAI's General Conference og World Air Games, som skulle gennemføres i samarbejde med SportEventFyn, der havde det økonomiske ansvar. Selvom vi ikke kom igennem med en FAI General Conference eller et World Air Games, er anstrengelserne ikke spildt. Vi har høstet nogle erfaringer med hensyn til at tiltrække internationale arrangementer og i tillæg hertil, fået skabt relationer til vigtige samarbejdspartnere. Det gælder ikke mindst til Kulturministeriet og Idrætsfonden Danmark, som nu er Sport Event Danmark. Det er helt tydeligt, at de i dag har større kendskab til unionernes virksomhed og til organisationen KDA.

I relation til FAI har KDA – ifølge de tilkendegivelser vi har fået – placeret sig som en af de nationale aeroklubber, der står respekt om.

På andre felter har der også været ageret i det internationale regi. Danmark har igen i 2007 høstet stor anerkendelse for det arbejde, der er udført i både EAS og EASA.

Der er grund til at sige en varm tak til Jørn Vinther og Helge Hald, der har arbejdet i EASA-regi og ikke mindst til Per Wistisen, der er engageret i EAS's bestyrelse som observatør og som nu, som den første dansker, er medlem af EAS's bestyrelse og valgt som EAS's treasurer-general. Tillykke Per med den flotte placering.

Det er helt klart, at uden en stor frivillig indsats har vi ikke haft mulighed for at kunne skaffe os indflydelse på udformningen af de regler, der regulerer vore aktiviteter.

På de interne linier har der været arbejdet med Perspektivplanen, både i bestyrelsesregi og på formandsmødet. Som bekendt formuleredes der oprindeligt fire fokusområder: Luftrum, kommunikation, miljø og uddannelse, der senere ændredes til Perspektivplanen.

Tanken med Perspektivplanen var at udarbejde et idéoplæg, set fra brugernes platform, som skulle give nogle pejlemærker m.h.t. til hvor KDA skulle bevæge sig hen på kort og på længere sigt.

Selvom alle områder ikke er prioriteret lige højt kan vi konstatere, at der arbejdes med alle fire fokusområder. Perspektivudvalget pegede bl.a. på den mulighed, at KDA-huset i højere grad kunne fungere som facility-house. D. v. s. løse administrative opgaver for unioner. Dette har DHPU benyttet sig af, idet deres sekretariatsfunktion nu ligger i KDA-huset.

Perspektivplanen skal ikke betragtes som et statisk værktøj, men derimod et værktøj, der løbende skal justeres for at kunne virke fremadrettet.

Karakteristisk for KDA's generalsekretærer gennem de senere år, har været at de har ydet en arbejdsindsats, der har ligget langt ud over deres honorering, hvilket også har været tilfældet med den nuværende. Det er derfor meget tilfredsstillende, at vi nu kan honorere en generalsekretær på fuld tid, vel vidende at de 37 timer om ugen ikke rækker.

Som jeg tidligere har lovet repræsentantskabet, så vil jeg i år indfri løftet om ikke at stille op til genvalg. Jeg vil derfor benytte lejligheden til at takke for tilliden og samarbejdet med

bestyrelserne. Og det gælder ikke mindst administrationen og særligt generalsekretæren.

Der har været perioder, hvor modvind og fejlvisning på kompaset har gjort, at vi ikke altid har kunnet holde flyveplanen.

Det er min vurdering at KDA i dag i højere grad følger kursen. Held og lykke med det i fremtiden. Dirigenten åbnede herefter for kommentarer til beretningen. Der var ingen bemærkninger til beretningen, som herefter blev godkendt.

3. Forelæggelse af årsregnskab til decharge

Dirigenten gav ordet til generalsekretæren der startede med en kort gennemgang af regnskabet for KDA Service ApS, som udviser et overskud på kr. 83.497. Året har været præget af travlhed med indsættelse af nye medarbejdere på halvdelen af posterne, men resulterede i en omsætningfremgang på kr. 416.500. Ældre varer er ekstraordinært afskrevet med ca. kr. 56.000. Vor nye annoncepartner som arbejder med salg af annoncer til FLYV har som forventet haft en god start – og vi kan se en forøgelse af annonceomsætningen. På sigt (i indeværende år) burde dette kunne generere en økonomi i FLYV, som kan resulterer i flere sider i magasinet. Det er målsætningen at fordelingen af stof og annoncer ikke ændres mærkbart, men at et øget annoncesalg resulterer i flere sider og mere stof i bladet.

På et KDA Service ApS bestyrelsesmøde i marts 2008, hvor årsresultatet kendtes, blev det besluttet at udlodde udbytte fra selskabet til KDA på kr. 100.000.

KDA's resultat for 2007 udviser overskud på kr. 98.030. Der har i året 2007 være et mindre tilskud fra Undervisningsministeriets konsulentordning (Uddannelsesstyrelsen) og tilskudsbeløbet er faldet fra kr. 20.983 til kr. 13.118. Der er aktivt gjort en stor indsats fra sekretariatets side på at sikre at alle luftsportsudøvere som deltager i konkurrencer og flyver diplombetingelser har gyldig sportslicens. Indtægterne her er således steget fra kr. 42.120 til kr. 55.272 i 2007.

Driftsmæssige omkostninger er steget fra kr. 218.510 til kr. 242.094 – den største stigning ses på mødeområdet, hvor udgifterne er steget fra kr. 89.041 til kr. 106.500.

Det samlede resultat er således et overskud på kr. 98.030 i KDA og overskud på kr. 83.497 i KDA Service ApS. Egenkapitalen udgør herefter i alt kroner 1.046.230. Jubilæumsfonden udgør kroner 149.505.

Resultat anses for tilfredsstillende. 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 2008 var blevet behandlet af alle unioner på formandsmødet i oktober. En efterfølgende behandling af bestyrelsen resulterede i det nedenstående forslag til fremlæggelse på repræsentantskabsmødet.

Generalsekretæren redegjorde kort for udgifter og indtægter i budgettet. Budgettet bygger på et uændret kontingent og uændret pris på FLYV, som anført nedenfor.

KDA KONTINGENT

	2008	2007
Direkte medlemmer aktive incl. FLYV	635,-	635,-
Direkte medlemmer passive incl. FLYV	600,-	600,-
Direkte medlemmer juniorer incl. FLYV	445,-	445,-
Direkte medlemmer firma incl. FLYV	958,-	958,-
Æresmedlemmer (3 stk.) incl. FLYV	0,-	0,-
Unionsmedlemmer fuldt kontingent	117,-	117,-
Unionsmedlemmer reduceret kontingent	50,-	50,-

I oktober måned 2007 besluttede formandskabet budgetforslag for 2008, men da økonomien samlet set er god for 2007 besluttede bestyrelsen på et møde i marts, ekstraordinært at afsætte kr. 150.000 til særlige projekter.

Det justerede budget ser således ud (tidligere fremsendt):

KDA BUDGET 2008

Opstillingsformen svarer til årsregnskabs-aftæggelsen, hvorfor tallene er direkte sammenlignelige. Kr. 1000	Budget 2008	Note	Aktuelt 2006
Medlemskontingenter	627,3	1, 2	555,0
Abonnementsindtægter FLYV	949,0	2	933,4
Andre indtægter	151,5		127,1
Overskud udlodtet fra selskabet	100,0	10	
Ejendomsindtægter	273,3	6	245,6
Indtægter i alt	2.101,0		1.861,2
Omkostninger FLYV	-942,0		-931,6
KONTINGENTER IALT	-90,0		-90,7
MØDER/KONFERENCER IALT	-75,0	4,5	-89,0
Særlige projekter	-150,0		
Bøger	-8,0		-5,9
UDVALG IALT	-54,0	3	-32,8
Driftsmæssige omkostninger i alt	-377,0		-218,5
Personaleomkostninger	-380,0		-355,4
Andre omkostninger	-137,0	8	-91,8
Ejendomsomkostninger	-188,3	7	-175,0
Afskrivninger	-47,4		-47,4
Omkostninger i alt	-2.071,6		-1.819,8
Resultat før renter	29,5		41,5
Renter	-15,5	9	-21,0
Årets resultat	14,0		20,5

FLYV

	2008		2007	
	Pris pr. år	Pris pr. nr.	Pris pr. år	Pris pr. nr.
DSvU, DMU	312,50	26,04	312,50	26,04
RC-DK, DBu, DKFU, DFU, DDU, CLU, FFU, DMU	375,00	31,25	375,00	31,25
Abonnement	475,00	39,58	475,00	39,58
Løssalg på museer o.l.	540,00	45,00	540,00	45,00

KDA vil foretage opkrævningen for FLYV direkte hos medlemmerne fra RC-Unionen, Dansk Ballonunion, Dansk Kunstflyver Union, Dansk Faldskærms Union, Dansk Ultralet Flyve Union, Dansk Hanggliding og Paragliding Union, Linestyingsunionen og Fritflyvnings-Unionen.

SPORTSLICENSER

	2008	2007
Vejledende pris/unionspris. Alle medlemmer.	140,-	140,-

Note/Bemærkning

- 1 Der er i budgettet taget udgangspunkt i uændrede kontingenter, og et nogenlunde uændret antal medlemmer. Der forventes dog at nogle medlemmer vil vandre fra DMU til DULFU når/hvis udgifterne til privatflyvning stiger.
- 2 Flyv andel af kontingent for direkte medlemmer er fratrukket denne post. Beløbet indtægtes under abonnementsindtægter FLYV. Dette giver et tydeligere billede af de reelle kontingenter og de reelle FLYV abonnementsalg.
- 3 Det forventes ikke at de afsatte midler til udvalgs-aktiviteter bliver udnyttet fuldt ud i indeværende år. Derfor er budgettet for 2008 lidt mindre end i 2007.
- 4 Der er budgetteret med 6 bestyrelsesmøder i 2008.
- 5 Budgettet for repræsentantskabsmødet er baseret på gennemsnit over de sidste par år.
- 6 KDA har en lejeindtægt fra KDA Service ApS og fremmed lejer på i alt kr. 273.000. Når udgifterne er betalt er der på ejendommen et overskud på kr. 85.000. Der er i budgetteringen af lejeindtægter beregnet stigninger i lighed med det forventede pristalsregulering på 2,5%. Beløbet indeholder desuden en egenlejeindtægt på kr. 60.000. Posten modregnes i ejendomsomkostninger under udgifter (se note 7).
- 7 Forsikringer, vand og energi forventes at stige mere end pristallet. Beløbet indeholder egenleje på kr. 60.000.
- 8 Administration, porto, kørsel, kontorartikler annoncer, reklame, forsikringer, telefon/fax etc. + revisor kr. 30.000
- 9 Renteudgifter til kreditforeningslån kan spares, såfremt vi vælger at indfri lånet kontakt.
- 10 KDA Service ApS har genereret et overskud, hvoraf kr. 100.000 udloddes til selskabets anpartshavere, som er Kongelig Dansk Aeroklub. 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.

Dirigenten satte budget- og kontingentforslaget til afstemning. Forslaget blev enstemmigt vedtaget.

6. Valg

6.1 Valg af formand for bestyrelsen

Aksel C. Nielsen er på valg 2008 og ønsker ikke genvalg. Præsidiemand Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille takkede formanden for den lange indsats i KDA's bestyrelse og mange år som formand og overrakte på vegne af KDA, Aksel

Nielsen KDA's ærestegn for den lange indsats for KDA, dansk privatflyvning, dansk luftsport og FAI.

Hans Havsager – DULFU blev af formanden foreslået som ny formand, hvilket Hans Havsager accepterede. Hans Havsager blev uden modkandidater valgt ved akklamation.

6.2 Valg af bestyrelsesmedlemmer

Jens Feldborg takkede Vagn Jensen for en lang indsats i KDA's bestyrelse. Desværre var Niels-Christian Levin Hansen ikke tilstede, men der skal også lyde en tak til Niels-Christian for arbejdet i bestyrelsen.

Jens Feldborg – DSvU blev genvalgt for ét år. Søren Pedersen blev genvalgt for to år, Kim Jensen – DMU, Ole Kobberup – DFU og Per Wistisen – DSvU blev valgt for to år.

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. Eventuelt

Dato for Formandsmøde er foreslået til 18. oktober 2008. Såfremt dette ikke kolliderer med andre store vigtige arrangementer fastholdes datoen.

Under punktet blev det nævnt, at KDA bør tilføres øgede professionelle ressourcer. Formanden nævnte at generalsekretæren pr. 1. juni 2007 overgik fra halv tid til fuld tid.

KDA har etableret en Task Force i området lovgivning. Gruppen består af: Helge Hald, Jørn Vinther, Merete Strandberg, Per Wistisen og Anders Madsen. Opgaver i sekretariatet prioriteres således at EASA og EAS opgaver løses med høj prioritet.

Niels Jensen redegjorde for det nye FLYV-koncept. Der er bl.a. udviklet et nyt design, som igangsættes med juninummet, hvor FLYV har 80 års jubilæum. Den redaktionelle linie tilrettes mod mere blandet stof, samt f.eks. personportrætter o. s. v.

KLUBPOKALEN

Formanden redegjorde for tildelingen af SAS-pokalen for klubbedere for år 2007 til John Carlsen fra Dansk Ultralet Flyve Union. John Carlsen har igennem en lang årrække været primus motor i f.eks. Dansk Hanggliding og Paragliding Union og senere lagt en enorm indsats i Dansk Ultralet Flyve Union. John Carlsen var desværre ikke i stand til at deltage i mødet, hvorfor pokalen overrakte på Dansk Ultralet Flyve Unions repræsentantskabsmøde nogle uger tidligere.

SPORTSPOKALEN

Formanden nævnte at Ole Arndt fra Dansk Svæveflyver Union tildeles pokalen for 2007. Desværre var Ole Arndt heller ikke i stand til at deltage i mødet, hvorfor pokalen fysisk overrækkes til Ole Arndt senere. Ole Arndt har i gennem en lang årrække været aktiv konkurrencesvæveflyver og deltaget i utallige Danmarksmesterskaber. Ole har bl.a. som den første fløjet 500

km i PW5 (World Class Glider) og de sidste år præsteret flere Danmarksrekorder i svæveflyvning.

Formanden havde følgende afsluttende bemærkninger: På bestyrelsens vegne vil jeg takke for fremmødet og for debatten og jeg vil ønske KDA held og lykke fremover og sige alle tak for samarbejdet igennem mange år.

Tak til dirigenten.

KDA modtog ved mødets afslutning hilsen fra vor protektor H.K.H. Prinsgemalen, som siger hjertelig tak for den varme hilsen.

Dirigenten afsluttede repræsentantskabsmødet kl. 12.30.

sign.
Bent Holgersen
Dirigent

sign.
Aksel C. Nielsen
Formand

FAI DIPLOM TIL JØRN VINThER

På Dansk Ballonunions generalforsamling den 9. marts fik unionens næstformand Jørn Vinther overrakt FAI's Paul Tissandier Diplom for sin store indsats for både europæisk og dansk ballonflyvning. Jørn Vinther begyndte sin flyvemæssige karriere i Flyvevåbnet og fortsatte som luftkaptajn i SAS frem til 2000. I 1993 erhvervede han certifikat til varmluftballon. Siden 1995 har han været medlem af unionens bestyrelse og redaktør af Ballonnyt. Siden 2000 har han været medlem af Rådet for Større Flyvesikkerhed og fra 2000-2005 generalsekretær i Kongelig Dansk Aeroklub. Senest har han deltaget i EASA-arbejdsgrupper om nye certifikatregler mm.



Jørn Vinther (tv.) får overrakt Tissandier Diplomet af KDA's formand Aksel C. Nielsen.

EUROPE AIR SPORTS

Den årlige generalforsamling i Europe Air Sports blev afholdt i Köln den 16. marts 2008. Efter formandens beretning blev regnskab for 2007 og budget for 2009 godkendt. Følgende nye medlemmer (organisationer) blev godkendt: EFLEVA (European Federation Light Experimental and Vintage Aircraft), EPFU (European Powered Flying Union), som Dansk Motorflyver Union er medlem af og EPU (European Parachuting Union).

Efter generalforsamlingen ser den nye 10-mands bestyrelse således ud (alle opstillede blev enstemmig valgt): Formanden Sir John Allison blev genvalgt for et år og Per Wistisen blev valgt

til Treasurer-General (kasserer). Per Wistisen er også næstformand i Dansk Svæveflyver Union og medlem af KDA's bestyrelse. Europe Air Sports bestyrelsesmedlemmer repræsenterer forskellige luftsportsgrene og lande i Europa.

Læs mere på www.europe-airsports.fai.org

DANSK MOTORFLYVER UNION

Repræsentantskabsmøde og flyforsikring gennem DMU

Tekst og foto: Kim Jensen, DMU

En god og billig flyforsikring var blot en af de mange positive ting, der kom frem under Dansk Motorflyver Union's repræsentantskabsmøde, hvor der også var tid til at høre om de nye EASA certifikat regler.

Lørdag den 26. april havde Dansk Motorflyver Union (DMU) inviteret medlemsklubberne til det 25. repræsentantskabsmøde i Odense Lufthavn.

Tilfældigvis samme dag som man i avisen kunne læse, at blot en køber havde meldt sig til at overtage lufthavnen fra de kommuner, der ejer den. Odense kommune var dog, ifølge avisartiklen, positive i forhold til udsigterne til et salg af lufthavnen, så der krydses fingre for, at mange flere DMU repræsentantskabsmøder kan holdes på denne dejlige centrale lufthavn.

Forud for repræsentantskabsmødet havde DMU's bestyrelse udsendt en fyldig skriftlig beretning, der kan downloades på DMU's hjemmeside (www.flyvdmu.dk). I forhold til beretningen, og de andre formelle punkter der jo altid er på dagsorden, skal der tilføjes, at flere medlemmer er en nødvendighed, hvis vi skal sikre, at DMU har ressourcer nok til til stadighed at sikre, at det er muligt for os at gøre det, vi helst vil hele tiden nemlig flyve.

Så kære flyvekolleger husk at spørge dem, du møder på din vej, om de nu også er medlemmer. Og hvis ikke så husk også at fortælle dem, hvor vigtigt det er at være medlem af DMU, og ikke mindst at oplyse dem om hvordan de kan blive medlemmer. Dette er en fælles opgave og ikke kun en bestyrelsesopgave.

På repræsentantskabsmødet havde bestyrelsen inviteret Jørn Vinther til at fortælle om de kommende EASA certifikatregler.

Jørn Vinther sidder som ekspert i to arbejdsgrupper i EASA og er derigennem med til at påvirke de regler, der i den nærmeste fremtid vil komme til at berøre os alle.

En grundig gennemgang af Jørn Vinthers oplæg er ikke muligt på denne plads, men en opfordring til at man i alle flyveklubberne holder en aften om EASA reglerne skal der lyde, og mangler I en oplægsholder så kontakt DMU's sekretariat, så er jeg sikker på, at de vil gøre alt, de kan, for at hjælpe jer.

Den sidste plads, der er bevilliget til dette indlæg, skal bruges på at fortælle om den nye forsikringsaftale, DMU i samarbejde med Forsikringsmæglerne på Roskilde Lufthavn har indgået med QBE Nordic Aviation Insurance (QBE). Brochuren om aftalen blev frisk fra trykkeriet delt rundt, og så gik Torben Lund Simonsen, fra Forsikringsmæglerne, ellers i gang med at gennemgå aftalen med en indledende bemærkning om, at »bedre og billigere forsikring for fly findes ikke i Europa«.

Nu var det jo store ord, Torben Lund Simonsen, tog i sin mund. Men ingen tvivl om at alle, efter gennemgangen af aftalen, var overbeviste om, at dette var sandheden. Det er lykkedes DMU at få en aftale med QBE for DMU-medlemmer, der dels betyder, at præmien for kaskoforsikringen kun er 1½ % af forsikringssummen, selvrisikoen er kun 5.000 kr. på kaskoskader, der tillige er uden bonustab, og der kan ikke gøres underforsikring gældende, og der foretages ikke reduktion for gangtid for motor, propeller eller magneter ved skader.

Eneste betingelse for at være med i denne fordelagtige forsikringsaftale er, at flyejere – og piloter – er medlem af DMU. På DMU's hjemmeside kan du downloade en brochure, der i flere detaljer gennemgår aftalen, og du kan altid høre mere om den ved at kontakte Forsikringsmæglerne. Hvordan du kan gøre det, kan du se på deres hjemmeside (www.simonsl.dk). ■



Der trykkes hånd mellem formanden for DMU, Knud Nielsen, QBE's repræsentant Robert Skotte Jørgensen og forsikringsmægler Torben Lund Simonsen på aftalen, der sikrer DMU's medlemmer den bedste og billigste flyforsikring der findes. C. Nielsen.



Advokat Per Overbeck.

NY LEGATUDELING FRA FONDEN FOR ERHVERVSFLYVNING

Der bliver nu igen mulighed for at søge et uddannelseslegat fra Herman Johannes & Adda Hammers Fond for Erhvervsflyvning. Fonden uddelte sidste år kr. 20.000.

Formand for fonden højesteretssagfører Per Overbeck, København oplyser, at fondens formål er at yde økonomisk støtte til uddannelse, herunder efteruddannelse af civile erhvervsflyvere og private flyvere, som ønsker erhvervs-mæssig uddannelse. Der er således mulighed for at søge støtte til opgradering af sit certifikat.

Ansøgningskema kan rekvireres hos:

KDA
Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde

Ansøgninger bedes indsendt senest 15. juli 2008 til:

Højesteretssagfører Per Overbeck
Advokaterne Hovedvagtsgade 6, 4. sal
1103 København K

Yderligere oplysninger kan også indhentes hos:

Aksel C. Nielsen
E-mail acni@stofanet.dk
Telefon 98293636

NAVNE

DØDSFALD

Grosserer Christian Fahrner handlede med kemikalier – og flyvemaskiner. Hans interesse for flyvning gik tilbage til midten af 30'erne, hvor han lærte at flyve på Broxbourne i nærheden af London, men fik (efter eget udsagn for at spare penge) først certifikat en snes år senere. Han var i et par år formand for Sportsflyveklubben og var en overgang også medlem af KDAs bestyrelse. I 1961 overtog han agenturet for Cessna i Danmark og indførte nye effektive salgsmetoder. Han drev også flyoperativ virksomhed under firmanavnet Transair.

Fahrner kunne virke noget brysk, men dette blads medarbejdere oplevede ham som både hjælpsom og imødekommende. Christian Fahrner var født 17.12.1912 og døde 27.4.2008.

UDNÆVNELSE NY LUFTHAVNSCHEF I AALBORG

Søren Svendsen, der nu er chef for SAS Ground Services på indenrigsstationerne i lufthavnene Aalborg, Århus, Billund og København, bliver ny direktør for Aalborg Lufthavn. Han blev valgt blandt 60 ansøgere. Han afløser lufthavnsdirektør William Bluhme, som efter 17 år på posten går på pension.

Det er således en meget kompetent luftfartsmand og et kendt ansigt i Aalborg Lufthavn, der overtager ansvaret for driften og udviklingen af Aalborg Lufthavn i samarbejde med de 120 ansatte.

Søren Svendsen er vendelbo, født og opvokset i Nr. Halne. Han blev ansat i SAS i 1974 med station i Aalborg Lufthavn. I 1995 blev han stationschef for SAS i Aalborg, og siden overtog han ansvaret for alle SAS' danske indenrigsstationer. Undervejs i karrieren har han løst mange forskellige opgaver, bl. a. som underviser for SAS-ansatte i hele Skandinavien.

- Det er et ønskejob for mig at overtage ledelsen af en så veldrevet lufthavn, siger Søren Svendsen, der tiltræder 1. juni. Han vil styrke Aalborgs Lufthavns position som Danmarks tredje største ved at optimere forholdene for passagererne og de luftfartsselskaber, der allerede nu opererer ud af Aalborg, og samtidig arbejde for at tiltrække nye ruter for både erhvervsrejsende og ferierejsende, samt satse på nye forretningsområder.

60 ÅR

LUFKAPTJAJN JØRGEN THOMSEN

Jørgen er født og opvokset i Remmerslund ved Hedensted, og flyvning har altid været hans store interesse.

Han begyndte at svæveflyve i 1964 i Vejle Svæveflyveklub, og hans yndede historie fra dengang handler om, hvorledes han tidligt lørdag morgen måtte malke naboens 25 køer for derefter at cykle de 45 km til Vandel. Om eftermiddagen måtte han skynde sig hjem, for køerne ventede. Søndag var proceduren den samme. Se, dengang var der ungdom til!

Jørgen vidste tidligt, at han ville være pilot, og karrieren er gået via flyvevåbnet, hvor han i 1968 startede på flyveskolen på Avnø. Han kom samme år til Texas, hvor han fortsatte sin pilotuddannelse.

Hjemme igen i Danmark fik han base på FSN Karup, hvor han fløj F 84 og Draken, indtil han i 1974 kom til SAS. Han fløj som styrmand, indtil han i 1989 blev kaptajn. I dag flyver han Airbus 330 og 340 og er desuden instruktør på typerne.

Jørgens liv har handlet og handler stadig om flyvning. Han har været medlem af Nordsjællands Flyveklub i 18 år, hvor han har virket som instruktør og slæbepilot, og da han flyttede til Jylland i 1997 var det naturligt at melde sig ind i SG-70 på Arnborg. Han har været og er en særdeles aktiv konkurrencepilot og har deltaget i DM, EM og VM. Han har ejet adskillige svævefly og har senest bestilt en LS-10 til levering i slutningen af året.

Jørgens sidste arbejdsdag i SAS er på sin fødselsdag torsdag den 19. juni, og hvad der herefter skal ske, er endnu ikke helt fastlagt, men mon ikke det bliver »noget med flyvning«.

Fødselsdagen fejres med Åbent Hus lørdag den 21. juni 2008 i forsamlingshuset i Arnborg. ■



FLYV

81. årgang nr. 6 · juni 2008

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)

I 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

Distribueret oplag ifølge Fagpressens Medie Kontrol i perioden 1.7.05 til 30.6.06: 3.912 ekpl.

KDA

Dato Begivenhed

18/10 Formandsmøde

SVÆVEFLYVNING (WWW.DSVU.DK)

Dato Begivenhed

14-24/7 DM Junior, DM Klub og DM 18 m

2-16/8 30th FAI World Gliding Championships, Lüsse, Tyskland

BALLON (WWW.BALLONUNION.DK)

Dato Begivenhed

21-28/6 8th FAI Hot Air Airship World Championship, St. Petersburg, Rusland

24-27/7 NM, Hämeenlinna, Finland

12-17/8 DM og Svensk Mesterskab, Søgårdslejren, Aabenraa

13-20/9 VM, Hofkirchen, Østrig

DMU (WWW.FLYVDMU.DK)

Dato Begivenhed

20-22/6 37. Cognac Air Rally, Cognac, Frankrig

1-15/9 FAI - AOPA Rally Fly-Out for Peace 2008 (www.aopa.ch)

DMU SPORT (WWW.DMU-SPORT.DK)

Dato Begivenhed

27-20/6 NM, Finland

13-26/7 VM i Rally- og Præcisionflyvning, Ried Kirchheim, Østrig

DULFU (WWW.DULFU.DK)

Dato Begivenhed

Uge 27 Skolingsuge, Herning

Uge 31 DULFU-træf

31/8 Åbent hus på Tåsinge Flyveplads

KUNSTFLYVNING (WWW.KUNSTFLYVNING.COM)

Dato Begivenhed

5-13/7 16th FAI EM aerobatic championship, Hradec Králové, Tjekkiet

FRITFLYVNING (WWW.FFU.DK)

Dato Begivenhed

31/8-6/9 EM, Pazardzhik, Bulgarien

16/11 Landsmøde, Ringsted

SKALAMODELLER (WWW.RC-SKALAFLY.DK)

Dato Begivenhed

11-20/7 20th FAI World Championships for Scale Model Aircraft and Large Scale Aircraft, Kruszyn, Polen

HANGLIDING OG PARAGLIDING (WWW.DHPU.DK)

Dato Begivenhed

5-12/7 Venolejr, Venø

14-18/7 XC-seminar, Makedonien

2-9/8 HG Bjerg DM, Laragne, Frankrig

1-4/9 PG-sikkerhedskursus for instruktører, Malcesine, Italien

SÆLGES

GRUMMANN AMERICAN AA-5 ÅRGANG 1972

AC/TT: 970 timer (bemærk det lave timetal)
Motor TSO: 2520 timer. rep. ved 2440/maj 2001
Propel TSO: 7 timer. maj 2007
Godkendt til VFR NAT

UDSTYR:

com. Becker 3201, com/nav King KX 170,
intercom SPA400,
xpdr Garmin GTX320 mode C,
fuel flow JPI FS450, egt Alcor,
vertical card compas.

HENVENDELSE TIL:

Bodil Kristensen tlf. 2022 2281
Tekniske spørgsmål til J. Dohn tlf. 8636 3055

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

FORNYELSE PÅ DEN SJOVE MÅDE ...



WWW.LENAIR.DK • TELEFON 24457246

FLY UDLEJES EKKL/EKRR



KALUNDBORG AVIATION

OY-BLP • PIPER PA28-151 • ÅRGANG 1976 • VFR-NAT CERTIFICERET



AIRWORK

OY-PTL • CESSNA F172P • ÅRGANG 1986 • IFR-CERTIFICERET

Flyene udlejes fra Kalundborg (OY-PTL også fra Roskilde Lufthavn)
Rabat kan gives • www.airwork.dk/flyudlejning.html

Pris DKK: OY-BLP 890,- / OY-PTL 920,- pr. tacho

KALUNDBORG
AVIATION

KALUNDBORG AVIATION
Mobil 4041 1326
aviation@mail.dk

AIRWORK

AIRWORK
Mobil 6076 8031
airwork@mail.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
centerair@centerair.dk • www.centerair.dk

Smaragd - luftens juvel



Smaragd er et elegant lavvinget UL fly bygget i en GFR/Carbon sandwich konstruktion, der byder på masser af plads i cockpittet

Kik ind på www.hobby-centret.dk og se meget mere om dit nye fly

 **hobby-centret**
- alt til mindste detalje

Telefon 57 67 30 92 · www.hobby-centret.dk

BLIV GODT OG BILLIGT FLYVENDE CESSNA 150 OY-DHG

Årgang 1962
Pæn og velholdt
En meget velflyvende klassiker
Henvendelse 2985 1568

SOMMERHUS TUNØ

Nyere dejligt fritidshus med
8 sengepladser og
havudsigt tæt på flyveplads

Sælges 1,4 mill.
Per Mortensen tlf. 5123 5823

SÆLGES

1973 Grumman AA5 Traveler

Aircraft TT 600, Engine TTSO 590, Fuld IFR
Interiør: Flot condition
Exteriør: Nymalet 2006 hvid/blå striber

Pris 450.000 kr.

Kontakt 2084 3377

HANGARPLADSER TIL LEJE

Til snarlig overtagelse udlejes
hangarpladser i Københavns
Lufthavn, Roskilde.
Månedlig leje excl. moms

kr. 1.700,-

HENVENDELSE DAGLIGT TIL
Henrik Stagetom
telefon 33 12 46 11 eller
e-mail hs@stagetom.dk

**REDNINGSFALDSKÆRME
OMPÅKNING · SALG & REPARATION**



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

Professionel pilot?

Kontakt piloternes fagforening, hvis du ønsker:

- optagelse i A-kasse
- at være med i det gode selskab

Er du under uddannelse, husk da indmeldelse i A-kasse inden for 14 dage efter du er færdig.

Flyvebranchens Personale Union →

Upsalagade 20 · 4. tv. · 2100 Kbh. Ø · Tlf. 3547 3410
E-mail: fpu@dff-s.dk

Vi ønsker KDA tillykke med FLYVs 80 års jubilæet og takker for foreløbigt 19 års samarbejde. En særlig tak til redaktørerne, Hans Kofoed og Knud Larsen.



SLAGELSETRYK

LÆR AT FLYVE!

Se også www.flyv.dk

 **POST**

PP DANMARK

Pakket Magasinpost
ID-nr. 42401

benair

BENAIR A/S

Stauning Lufthavn, Lufthavnsvej 4, 6900 Skjern,
tlf. 96 81 44 47

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

Sygos Air

SYGOS AIR

Vamdrup Flyveplads, 6580 Vamdrup,
Tlf.: 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.



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

Afsender

Schultz Portoservice

Postboks 9490 · 9490 Pandrup

Ændringer vedr. abonnement
ring venligst til 4614 1500



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.



- 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

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=Fly
veinstruktøruddannelse. OMSKOLING=Typeomskoling.
PPL=Private Pilot License. CPL=Commercial Pilot
License. ATPL=Airline Transport License. IR=Instrument
rating. Night Qualification=Rettilighed til VFR-nat. Class
Rating=Klasseretilighed. FI=Flight Instructor. MCC=Multi
Crew Cooperation Course. Proficiency Check=Praktisk
prøve for forlængelse af rettilighed.

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.



Sølhøjgårdsvej 6
4000 Roskilde
4614 1870



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



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

Professionel pilotuddannelse



Lufthavnsvej 60
4000 Roskilde

- ATP (A) Integreret Trafikflyver
- FI (A) Flyveinstruktør
- FNPT II, DA42 med Garmin 1000
- ATPL (A) Teori - Distance Learning
- PPL (A) Privatflyvercertifikat

Flyvevåbnets
Bibliotek



392000289146

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

Integreerede/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.

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

Skive Lufthavn

Lufthavnsvej 1
DK-7840 Højslev
Tlf. +45 97524037

FLYV

JULI 2008 NR. 7

**EASA's regelsæt
bestemmer din fremtid**

**Danish Air
Show 2008**



Så giv dem dog en flyvetur

**KAI PAAMAND 80 ÅR
OG BALLONSKIPPER**

»at flyve i ballon er
noget af en livsstil
– og det skal opleves«

Forsikrings-
aftale med DMU,
Dansk Mortorflyver
Union

Er dine
forsikringer
i orden?

Få svar
på tlf. 70201927

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

Skal du bruge



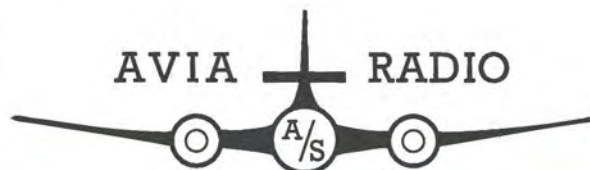
Headset

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



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



Lederskab forpligter

At forsikre sig er en tillids sag. QBE Nordic Aviation indgår i en verdens-
omspændende 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.



QBE

Nordic Aviation

www.qbenai.com

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



« 12

200 års jubilæum

Det er nok de færreste der ved at der blev sendt luftpost over Storebælt for 200 år siden.

6 »

Kai Paamand 80 år

Kai Paamand, der for nylig fyldte 80 år, har fløjet varmluftballon over det meste af verden, og bla. uddannet den første kinesiske ballonskipper.



« 14

Danish Air Show 2008

Ca. 70.000 gæster havde en dejlig dag på flyvestation Karup ved Flyvevåbnets Air Show 2008.

26 »

Helikopterlandingsplads

Efter at have landet i Fælledparken ved siden af Rigshospitalet i over 40 år har "Riget" endelig fået sin egen helipad.



KORT SAGT

Kort Sagt 4

PORTRÆT

Kai Paamand 80 år 6
Kaj Birksted mindes 22

BALLON

200 års jubilæum 12

ALMEN

Danish Air Show 2008 14
EASA's regelsæt 16
Så giv dem dog en flyvetur 24
Helikopterlandingsplads midt i København 26
For 70 år siden 33

HISTORIE

Historiske Vingesus 28

KALENDER

Kalender 31

OSCAR YANKEE

Oscar Yankee 32

ORGANISATIONSNYT

Organisationsnyt 34



FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

KORT SAGT

Tekst: Knud Larsen.

F-16 TIL MAROKKO

Det marokkanske flyvevåben vil anskaffe 24 Lockheed Martin F-16 C/D Block 52 fly. De skræddersyes til at opfylde bestemte krav fra Royal Moroccan Air Force. Marokko bliver herved den 25. nation der har anskaffet F-16. Lockheed Martin har produktionslinjer i fem lande og har til dato leveret over 4.400 F-16 i forskellige udgaver. Produktionen forventes at fortsætte til efter 2012.

Lockheed Martin, der har hovedkvarter i Bethesda, Maryland, USA, har på verdensbasis 140.000 ansatte.

BURT RUTAN

Grundlæggeren af Scaled Composites LLC Burt Rutan er efter otte måneder med hjerteproblemer trådt et skridt tilbage. Scaled og Rutan blev verdensberømte da de i 1986 sendte et fly jorden rundt uden optankning. Doug Shane, der nu bliver chef, var en af grundlæggerne i 1982 sammen med Burt Rutan, har tidligere været vicepræsident med ansvar for forretningsudvikling, kontrakter og prøveflyvningerne.

Burt Rutan er fremover Chief Technology Officer og formand emeritus for Scaled Composites, der hører til i Mojave Airport, Californien.

FENNEC TIL AFGHANISTAN

Folketinget har besluttet at sende fire af Flyvevåbnets Fennec helikoptere til Afghanistan for at støtte de danske styrker i Helmand provinsen. Den 12. juni afgik en indlejet Antonov An-124 med de fire helikoptere samt reserve dele, udstyr, værktøj og andet udstyr til opholdet. Flyet mellemlandede i Kirgisistan.

GRIPEN DEMO I LUFTEN

Flyet blev præsenteret den 23. april og den 27. maj fløj det for første gang. »Alt gik efter planen. Gripen Demo har en kraftigere motor end tidligere versioner af Gripen, men lige så let at flyve«, siger

test pilot Mikael Seidl som sammen med Magnus Ljungdahl udgjorde besætningen.

Gripen Demo fungerer som »flying test bed« for næste generation af Gripen.

Flyet udvikles i et samarbejde med General Electric, Thales, Rockwell Collins, Honeywell, APPH, Terma, Martin-Baker og Meggitt.

HAVARI

Tre Cirrus SR20 var på færgeflynning fra USA til Thailand via Grønland. Den 2. februar 2007 startede de tre fly fra Goose Bay, Canada mod Reykjavik, Island. Forventet flyvetid 10 timer 30 min. Flyvehøjden FL 130 til FL 150 (minus 26 – minus 30 C). Efter en dårlig vejrmeddeling for Reykjavik besluttede de tre fly at flyve til Narsarsuaq, Grønland i stedet.

Ca. 80 nm sydvest for SI NDB (på sydvestkysten af Grønland) rapporterede den ene pilot til de to andre at han havde flukturerende olietryk på motoren. Han afgav kl. 1749 nødsignal (mayday) og på anmodning af Sondrestrom FIC

opgav han sin position til ca. 50 nm SW for SI NDB. Under nedstigning i FL 90 (IMC) rapporterede han om olie på forruden og motorstop. Han blev VMC i 800 fod og ramte derpå vandet.

Piloten døde, men liget blev bjerget af en S-61 helikopter. Det lykkedes ikke at bjerge flyet, der sank på ca. 70 m vand.

Piloten var 49 år med gyldigt certifikat. Hans flyvetid var 10.200 timer med ca. 300 timer på Cirrus SR20. Siden 1995 havde han foretaget adskillige færgeflynninger over Atlanten hver år.

Da flyet ikke blev bjerget er det ikke muligt at fastslå årsagen til motorstoppet. Imidlertid var der ikke installeret »vinter-kit« på luftindtagene ligesom isolering af olieslanger heller ikke var foretaget. Pilotens gummidragt var ikke af en kvalitet der kunne holde ham varm og flydende. Vandtemperaturen var ca. +2 C.

Hele havarirapporten kan læses på HCLJ510-000330. ■



**HUSK!
ADRESSEÆNDRING**

Ændrede procedurer hos Post Danmark gør at det er vigtigt at du husker at melde adresseændring, ellers risikerer du at FLYV udebliver.



MICHAEL 25 ÅR LINJE PILOT

HIA 21 ÅR LINJE KONTROLFORVARSUNG

MIGOU 24 ÅR LINJE TERNISK DOLGER

SOREN 23 ÅR LINJE COMBAT SUPPORT

KOM TÆT PÅ EN LEDERUDDANNELSE FOR LIVET
SOM OFFICER I DET DANSKE FLYVEVÅBEN

STUD.LUFT

TIRSDAG D. 19. – ONSDAG D. 20. AUGUST 2008

FAKTA OM ARRANGEMENTET

STED: FLYVESTATION KARUP . VARIGHED: 2 DAGE (INKL. OVERNATNING)
TILMELDINGSFRIST: TIRSDAG D. 5. AUGUST 2008

Husk: Tilmelding er påkrævet. Det er gratis at deltage i arrangementet.
Du får mad og drikkevarer – og der arrangeres overnatning for deltagerne.
Der er mulighed for transport til Flyvestationen fra udvalgte opsamlingssteder over hele landet.

VI GENTAGER
SUCCESEN
tilmeld dig on-line lige nu på
www.studluft.dk

HUSK TILMELDINGEN
SMS-REMINDER
Så husker du at få dig meldt til, inden tidsfristen udløber...!
SEND SMS MED TEKSTEN
"FLV" TIL 1204
Dette kan koste 2 kr. + moms. SMS-udløber, indgår i faste ydelsestak på 57,25

HAR DINE KARRIEREDRØMME VINGER?

Tag med 48 timer bag facaden på Flyvevåbnets Officersuddannelse

Drømmer du om en anderledes karriere, og er du i gang med – eller har gennemført – gymnasiet, hf, htx eller htx? Så kan du nu teste, om en lederuddannelse i Flyvevåbnet er noget for dig.

Meld dig til vores STUD. LUFT-arrangement og glæd dig til 48 intense timer, hvor du oplever Flyvevåbnet helt tæt på, hører mere om vores attraktive lederuddannelse, ser nærmere på

de mange karrieremuligheder og møder andre ambitiøse unge med samme drømme som dig. Hvem ved, måske bliver du for alvor tændt på en af Danmarks stærkeste lederuddannelser?

Læs mere om arrangementet og tilmeld dig on-line på:
www.studluft.dk



KAI PAAMAND – 80 ÅR OG ...

BALLONSKIPPER UD OVER ALLE GRÆNSER

Af Mogens Jensen og Per-Arne Terrs

Den 28. april 1928 var en stor dag i den danske ballonverden – den nyeste danske gasballon »Danmark« (T-DANA) skulle præsenteres på Rosenborg Eksercerplads. Den blev senere døbt med følgende svada:

Stig højt! Flyv langt! Land blidt!
Vis flaget stolt og frit!
Dit navn skal DANMARK være;
Gør altid navnet ære!

Og Kai Paamand, som ikke ville gå glip af denne begivenhed, lod sig omgående føde på selv samme dag. Det, han så eller måske snarere fornemmede, blev til en foreløbig 80-år lang kærlighed til balloner. Nogen skulle jo føre de stolte traditioner videre, og takket være Kai findes der stadig en ballon med navnet »Danmark«.

Egentlig gik der 40 år, før den latente drøm blev realiseret. Begyndelsen var i Tivoli, hvor Kai den 16. august 1968 var mødt op sammen med en lille skare dansk entusiaster og en halv snes med-

lemmer fra den svenske *Åfors Raket- och Ballongklubb*, som var kommet til København fra Glasriket Småland for at tage imod deres nye varmluftballon »Emelie«. Den var konstrueret og fremstillet af amerikaneren Don Piccard. Tivoli fejrede sit 125 års jubilæum, blandt andet med noget så usædvanligt som en opstigning med en varmluftballon. Kurven blev fyldt med specialstemplet jubilæums-post, inden den akkompagneret af et elegant blæseorkester steg til vejrs med en god vind i nordvestlig retning. Ballonen var gul og blå som de svenske farver, men den havde også de danske rødhvide farver rundt om ækvator. Som de svenske entusiaster sagde, var: »denna första uppstigningen i Tivoli – till vänskap och all den goda Danska Öl, till ära!«. Flyveturen blev nu ikke så lang. Ballonen landede allerede i Nordre Frihavn frem for at krydse Øresunds åbne vande til ballonens nye fædreland.

Varmluftballoner havde man ikke brugt siden Napoleons felttog i Eryp-



SAS pokalen for klubledere.

varmluftballoner fandtes, og at man kunne flyve med dem. Det bevis blev håndgribeligt, da Joan og Don Piccard var på gennemrejse til Sverige. Men Don Piccard kom snart tilbage til Danmark, og den 23. oktober 1968 blev der i hast arrangeret et møde med ham i Kongens Have. Den lille gruppe entusiaster blev på stedet enige om, at en ballon ville de også have.

Det førte i november 1968 til stiftelsen af Dansk Ballonklub, hvor Kai blev næstformand og sekretær i den første bestyrelse, og fra 1969 og i den følgende halvsnedes år formand og det naturlige midtpunkt i kraft af sit store personlige netværk. Hans indsats blev i 1978 belønnet med SAS-pokalen for klubledere for et stort og uegennyttigt arbejde til bedste for klubben og dens trivsel.

Begyndelsen havde været vanskelig, som Kai digtede til klubbens 25-års jubilæum. »Vores start var sær – vi havde kun hot air, – ingenting at ha' den i.« Der blev afholdt talrige møder på »Gyvelhøj«, der senere blev et mødested for ballonfolk fra nær og fjern, som alle værdsatte familien Paamands store gæstfrihed. I 1977 kunne Tom og Kim vække amerikanske gæster med et »Your balloon is ready«; samme invitation som den ene signatur fik i forbindelse med en rund fødselsdag i 1988.

Men Kai kom også på besøg i andres hjem, blandt andet hos Per-Arne, som en midsommermorgen den 23. juni 1973 blev overrasket i sit hjem *Sånne Gård* udenfor Växjö i Sverige. De fandt, at hele familien Paamand efter en tidlig ankomst havde lagt sig til at sove på en åben eng indsvøbt i ballonen »Koral«. Per-Arne, som havde været med i Tivoli i 1968, var i mellemtiden blevet uddannet ballonpilot og havde med »Emelie« fløjet over de svenske skove, søer, land og by og undervejs knyttet et nært venskab med Kai. Og denne dag skulle der sættes en ny verdensrekord med ballon!

Det blev om aftenen, at de to balloner svævede i nordøstlig retning i en smuk solnedgangsstemning. Efter en meget lang færd landede »Koral« sikkert, men

OY-BOA i luften.

»Emelie« drev stille ud over en sø. Vinden slap op og det samme gjorde gassen, lyset blev langsomt til tussmørke og ballonen sank lige så stille ned i den mørke sø. Da besætningen – uden ballon – vendte tilbage til land, mødte den Kai på søbredden, og man blev enig om, at det var bedst at tage hjem, spise, sove og komme til nye kræfter.



Rosenborg 1998.



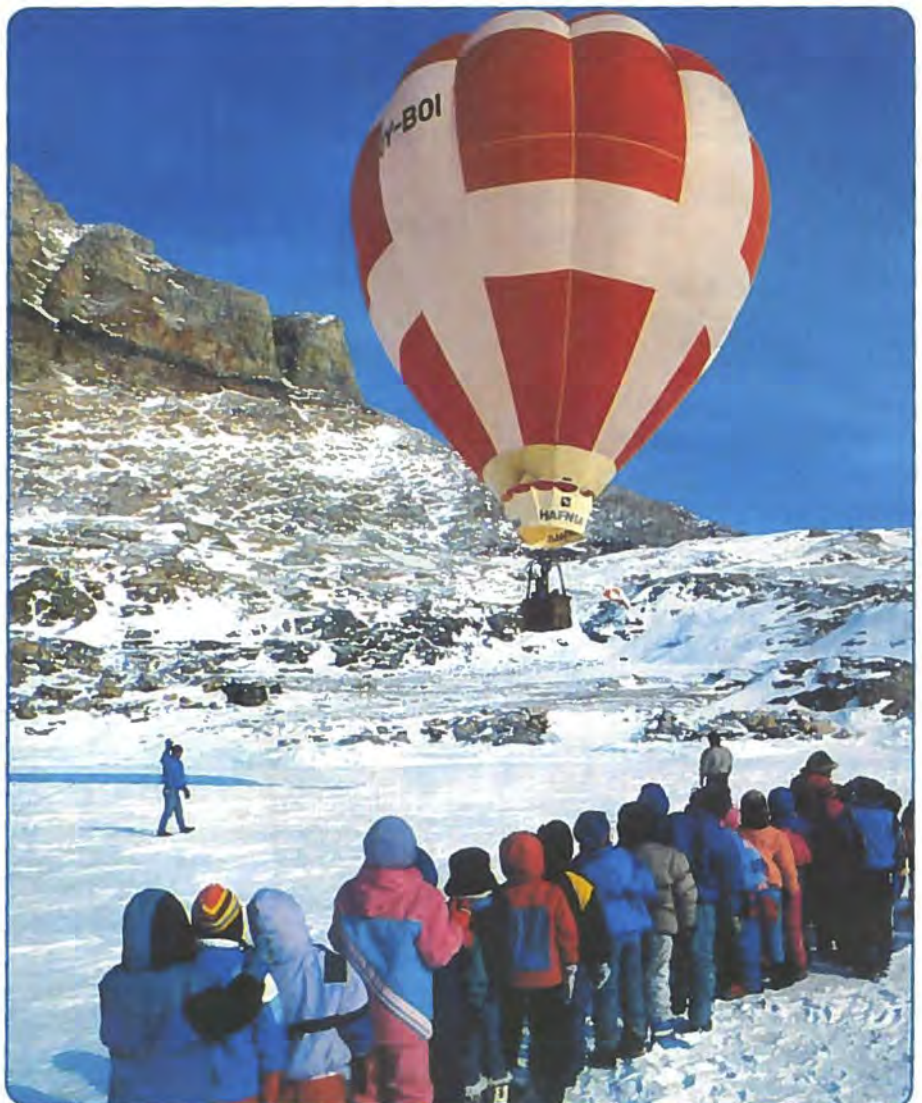
Klar til start.



Med 5 knob over Alperne.

Så kunne man i den gryende dag bjerge ballonen. Til deres store overraskelse og glæde fandt de, da de bjærgede »Emelie« fra dybet, at hylstret indeholdt 32 aborrer. Per-Arne husker endnu Kais store tilfredshed og positive indstilling til denne enestående verdensrekord, men også de mange fælles flyvninger med deres balloner. Med Kai og hans familie var der altid venskab, glæde, nysgerrighed og leg – sammen med viden, indsigt og erfaring, som man kunne drage nytte af i spørgsmål og svar og udvikling af et fint venskab. Det er der også mange andre, der har oplevet, på »Gyvelhøj« eller i forskellige ballonmøder.

Det Danske Aërostatiske Selskab (DDAS) Klar til startførste oliekrise blev »Danmark« (OY-BOY) bestilt. Tom Donelly havde ordren med fra Gyvelhøj efter at have været sneet inde på højen i seks døgn. Ballonen blev hentet hos Tom og Dick Wirth hos Thunder i London. Den officielle jomfrurejse foregik med Prins Henrik som passager. Senere fulgte »Danmark II« (OY-BOI), og »Danmark III« (OY-GOV). De har bl.a. har fløjet med fem knob over Alperne om vinteren fra Filzmoos i Østrig og deltaget i *Flight of the Nations* i Albuquerque. Selskabet har også haft andre balloner, »Selma« (OY-BOA), »Oscar« (OY-COO) og »Danmark IV« (OY-GOD). Selskabet har arrangeret flere BP-stævner og andre arrangementer. Først i Ringsted i 1975 og



Nissebanden i Grønland 1989.

senere bl.a. i København (fra Fælledparken, Rosenborg Eksercerplads, Tivoli og andre steder), Slagelse (*The Danish International Balloon Meet* i 1983) og Vordingborg. Blandt de mere visuelle indtryk husker vi Ole Askmans Danmarksfilm med optagelser fra ballonen »Koral«.

Det internationale engagement har altid været Kais adelsmærke bl.a. som medlem frem til 1982 af ballonkommissionen (CIA) under den internationale organisation for luftsport (FAI).

Men allerede i 1972 vandt Kai *The Great International Balloon Race* i Californien. Konkurrencereglerne var endnu ikke helt som i dag. Kai vandt fordi han – iført vikingehjelm som den første nåede frem til Wilma Piccard, der fløj i hareballonen, og gav hende et kys – ved hendes landingsplads. Senere fulgte andre og større udfordringer, bl.a. i Sydafrika, hvor »The Golden Retrievers« ikke just var på pletten, da Kai sammen med Alfred Dannerbo i 1976 indledte agurkesæsonen i dansk presse med et forsvindingsnummer i Drakensberg bjergene. Om det var denne eller andre begiven-

heder, der førte til, at Kai blev indlemmet i Malcolm Forbe's *Hall of Fame* i *Balleroy* i Frankrig, står hen i det uvisse.

Kai gjorde som ung officer tjeneste ved Gardehusarregimentet og blev efter en ingeniøruddannelse udnævnt til major ved Hærens Tekniske Korps i 1963. Senere fulgte langvarige tjenesteophold i både Tyskland, England og USA. De støvede korridorer på Kastellet og Slotsholmen blev forladt i 1980, og derefter kunne Kai koncentrere sig om det væsentlige – at flyve ballon 70 procent for sjov og 30 procent for forretning. Et kort forsøg med et skandinavisk ballontidsskrift i 1981 kunne dog ikke lette trods Kais eminente behandling af det danske sprog. Men ellers manglede det ikke på bedrifter, som inden længe havde kvalificeret ham som medlem af den hæderkronede »Eventyrernes Klub«, hvor han sjældent går glip af et møde.

Klubbens lokaler i Nyhavn dannede senere rammen om Kais og Tonis bryllup, som var med til at skænke »en million minutter til freden«. I Garnisonskirken havde Per-Arne den ærefulde opgave at

tage vare på de gyldne ringe, som be-seglede vielsen og den modne beslutning sammen med flere end 100 gæster. Kai mødte op i en uniform med gyldne epauletter. Det var sidste gang vi så major Paamand i en ikke helt reglementeret militær uniform. Bruden bar en smuk, lys silkedragt, med flere hundrede små knapper, som Per-Arne måtte hjælpe med at knappe da Kai havde forvildet sig i hotellets korridorer. Som det sig hør og bør, skal påklædningen helst være festlig, når anledningen kræver det, og når det er Kai og Toni, der står som arrangør. Måske er det det, der senere har ført til, at Kai har haft en tjans som model i diverse tidsskrifter. Stilen kommer helt til udtryk, når Kai gør vejene omkring Græse usikre i en åben MGA. Eller da man i begyndelsen af 1970'erne kunne opleve Kai og hans familie på besøg i Sverige med en MG – med Korals ballonkurv, brænder og hylstret på taget. En fantastisk og udtryksfuld oplevelse.

Med Tonis uddannelse som ballonpilot fik DDAS et ekstra løft, og listen er lang over de lande, der har haft besøg af Kai



Hvorfor bakse med at løfte, når man bare kan lande på følgebilen.



og Toni. Mindst 15-20 lande i fire verdensdele er det blevet til. Men uddannelsen af Kinas første kinesiske ballonpilot Ha Dong Shan fra Henan-provinsen i det centrale Kina og som noget helt specielt flyvningerne i 1989 sammen med Toni over Moskva og Grønland tæller blandt de mest bemærkelsesværdige.

At Kai også i 1983 blev den første Danmarksmester og samme år fik en pokal for som den på det tidspunkt eneste pilot, der havde deltaget i de ti første internationale mesterskaber, dvs. VM og EM, skal blot nævnes for fuldstændighedens skyld. Egentlig er Kai ikke noget konkurrencemenneske – »at flyve i ballon er noget af en livsstil – og det skal opleves« kunne være hans motto. Og oplevelserne må gerne være spektakulære og planerne ambitiøse. Under et besøg hos Per-Arne, havde Kai og Toni diskret trukket sig tilbage til deres gæstehus omgivet af mængder af statistik, vejrkort og beregninger over, hvordan en ballonfærd over Grønland kunne finde sted. Man kan kun begræde, at

Balloon Flight over the Ice Cap samt en anden opstigning fra fordækket af »Galathea 3« med flyvning over den tidligere danske koloni St. Croix ikke kunne realiseres. Til gengæld lykkedes flyvningerne over 'sansernes Mekka' i Syrien i 2007. Omgivet af spænding og mystik.

Man kunne fristes til at mene, at Kais vigtigste 'B' står for Ballon. Det er et stort B, men andre B'er fylder næsten lige så meget; B for Børn, BB for Børnebørn, B for Bolig, B for Blomsterne i haven, og B for ballonbilen »Bulder« og andre Biler. B for Båd har stået for næsten alt fra optimistjoller med påhængsmotor og trimaran til en 22-fods Drabant.

Kai landede engang sammen med Aage Rambøl under en opstigning i USA i en korkfabrik med en portner, der først blev højst forbavset, men senere viste sig meget hjælpsom og tog afsked med de ballonhistoriske ord: »Drop in at any time«. Det er den samme hjælpsomhed og gæstfrihed, som familien Paamand

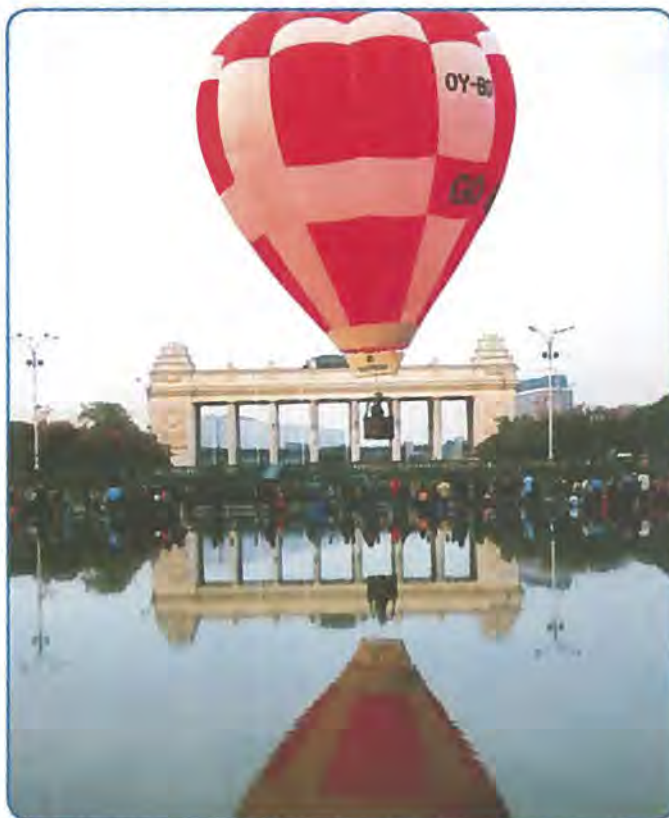
altid har vist ballonfolk og andre, som kommer til »Gyvelhøj«.

Kai har engang i et interview betegnet sig selv som »zapper«, »multi og impulsiv fatalist«; men betegnelserne skal tages med et gran salt. Kai har godt nok i årenes løb beskæftiget sig med mange forskellige aktiviteter i både arbejds- og fritid, men en »zapper« vil ingen af den grund kalde ham. Når han går ind for en sag, er det alvor – og sådan har det været, hvad enten interesseområderne har været heste og panservåben i gardehusartiden, sejlsport og hurtige biler i fritiden – eller de snart 40 år med ballonflyvning på topplan som en blanding af arbejde og fritidsbeskæftigelse.

Fra den internationale, skandinaviske, svenske og ikke mindst den danske ballonverden skal der lyde et herligt, livfuldt og mangfoldigt Hurra, Hurra – Hurra! Og et stort »Til lykke med dagen« med ønsket om mange lykkelige landinger i fremtiden. ■

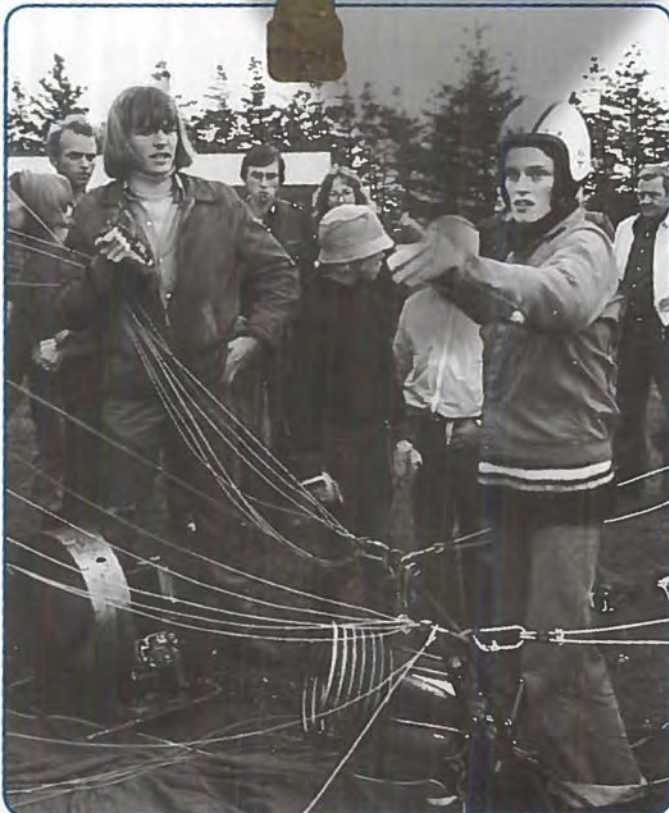


Kai uddanner Kinas første ballonpilot Hao Dong Shan i 1984.



Med ballon over Moskva 1989.

Syrien 2007. Over ørkenen, enhver ballon-
skippers drøm. Foto: Toni Paamand.



Familien i aktion.



Ved malkrydset i Kroatien. Foto: Ted Dannerbo.

200 ÅRS JUBILÆUM

FOR VERDENS FØRSTE POSTFLYVNING MED BALLON DEN 2. JUNI 1808



Fotos og tekst: Carsten Jørgensen

Begivenheden blev markeret den 2. juni 2008, idet foreningen Flyvemuseets Venner (FMV) havde taget initiativet til at arrangere en ballonflyvning med jubilæumspost fra Juelsberg ved Nyborg til Korsør, i tæt samarbejde med Ellehammerfonden, Godsejer Erik Juel, Juelsberg (som lagde park til projektet), samt Nyborg Turistbureau.

Det lykkedes desværre ikke denne meget smukke sommerdag med fine vindforhold. Vinden kom desværre fra modsat retning af hvad den skulle, idet årsagen til det smukke vejr skyldtes en konstant østenvind, som havde hersket i mange dage.

Det afholdt dog ikke arrangørerne fra at markere begivenheden på Juelsbergs flotte plæne, idet ballonskipper Jørn

Vinther satte sin store varmluft ballon op med hjælp fra sin faste besætning.

Da ballonen i tøjret tilstand stod parat til at lette, blev postsækken med de 1000 jubilæumskuverter, der var smukt illustreret af luftkaptajn Erik Lund (LUE), bragt om bord og besætningen, anført af Jørn Vinther fik lov til at lette symbolsk, akkompagneret af en gevær salut fra Fonden Nyborg Fæstnings Saluteringslaug. Medlemmerne af laugget var iklædt Nyborg Garnisonskompagnis historiske uniformer fra 1792, og i dagens anledning lå et af Flådens skibe i Storebælt for at symbolisere den engelske flåde. Det hele var meget spektakulært.

Ballonflyvningen over Storebælt vil finde sted snarest muligt når vejrforhol-

dene er gunstige, og den har sikkert fundet sted når dette nummer af FLYV udkommer.

Kuverterne vil kunne købes hos Nyborg Turistbureau.

Men hvad var nu baggrunden for denne begivenhed?

I 1808 var der krig i Europa og den engelske flåde foretog bl.a. blokade af Storebælt, som umuliggjorde passager- og posttransport fra Fyn/Jylland til hovedstaden.

Candidatus Philosophiæ et Philologiæ Johan Peter Colding var initiativtageren til ideen om at hvis man ikke kunne sejle over bæltet, ja så måtte man kunne flyve over bæltet i stedet for.



OY-COG i tøjret tilstand på plænen på Juelsberg Gods. I forgrunden Nyborg Garnisonskompagni.

OY-COG

Indreg. i Danmark i 1994

Ejer: Luftkaptajn/ballonskipper Jørn Vinther

Type: Cameron V77

Volumen: 77.500 cu./ft. (2.195 m³)

Vægt: 703 kg

Totalvægt: inkl. besætning, last, gasbeholdning og luft volumen i ballonen ca. 3 tons. (1m³ luft vejer v/ 100 C ca. 1 kg, (x 2.195)



Postsækken med de 1000 breve bringes om bord af formanden for FMV Kai Frederiksen.

Han søger, og får Frederik den VI's tilladelse til at foretage nogle ballonflyvninger fra Nyborg til Korsør.

Man ved at der blev foretaget tre (ubemandede) ballonflyvninger over bæltet, henholdsvis den 2. juni, den 2. juli og den 4. august 1808. Ballonerne landede henholdsvis nord for Korsør, ved Skel-skør og i en skov ved Sorø. Coldings beregninger har øjensynligt været temmelig præcise, dog fløj den sidste ballon væsentligt længere end det var tilsigtet. Den blev ifølge beretningen først fundet en måned senere. Ballonerne, som blev anvendt, var helt sikkert brintballoner, men der foreligger ingen data om dem.

I Rigsarkivet findes et brev fra en af flyvningerne med påtegningen »befor-

dret over Storebælt ved en aerostatisk maskine«, og i arkiverne ved Marinemuseet i Greenwich findes to breve fra disse flyvninger.

Det var derfor en flyvebegivenhed(er), som i dag var værd at markere fra hundrede år før flyvemaskinen blev udviklet. ■

En polsk MiG-29 gav
en glimrende opvisning.



DANISH AIR SHOW 2008

*Tekst: Knud Larsen og Palle J. Christensen
Foto: Palle J. Christensen*

Flyvevåbnets årlige store opvisning hed engang Åbent Hus på en flyvestation. Tiderne ændrer sig, og nu er navnet Danish Air Show. I år var det Helicopter Wing Karup's tur til at afholde denne jyske begivenhed, der fandt sted søndag den 8. juni i bragende flot sommervej.

Ca. 70.000 gæster havde fundet vej til Karup, hvor de kunne se fly på jorden og fly i luften det meste af dagen.

De gæstende fly var fra Spanien, Belgien, Holland, Sverige, Polen og selvfølgelig en række fly fra den danske flyvevåben.

Agusta/Westland EH101 helikopterne har været udskædt for ikke at være klar til at flyve, men situationen er blevet bedre og ikke mindre end syv af de otte EH101 fløj en fin opvisning.

De tre flyfabrikker der gerne vil levere nye fly til Flyvevåbnet var også til stede. Boeing med en F/A-18F Super Hornet simulator, Lockheed Martin med en F-35 Lightning II cockpitsimulator, mens svenskerne mødte op med en JAS 39 Gripen, der deltog i flyveopvisningen, og en fuld størrelse mock-up.

Næste års Danish Air Show afholdes på Fighter Wing Skrydstrup. ■



En timed overfladesprængning simulerer et bombeangreb.



Lockheed Martin havde medbragt en F-35 Lightning II cockpitsimulator.



Gripen International var stærkt repræsenteret, inklusive opvisning i luften.

EASA'S REGELSÆT BESTEMMER DIN FREMTID

Tekst og foto: Anders Madsen, KDA

For ca. 1½ års tid siden var der i KDA's medlemsunioner og KDA – som hos andre – nogen tvivl om hvordan de nye regler fra EASA (European Aviation Safety Agency) ville komme til at påvirke de enkelte luftsportsgrene. Nogle regler ville få indvirkning på ballonflyvningen, andre på motorflyvningen og nogle tredje på svæveflyvningen osv.

De enkelte unioner prøvede, med forskelligt held at følge med i den evige og stigende strøm af lovforslag fra EASA. En helt umulig opgave. Mange af dokumenterne er særdeles omfattende og indeholder ofte mange hundrede sider på engelsk. De mindre unioner har svært ved at finde kræfterne og tiden til at behandle det omfattende materiale – og selv større unioner har ingen reel mulighed for at komme til bunds i det hele. Dertil kommer også den mindre, men dog vigtige strøm af danske lovforslag fra Statens Luftfartsvæsen (BL-er etc.). Udveksling af »observationer« og meninger foregik mest via e-mail og en gang imellem per telefon, men vi fik ikke samlet et overblik over situationen – hvem har læst hvad, hvad mener vi om det osv.?

Så noget måtte vi gøre.

FORSLAG OM KOORDINERING

Jørn Vinther fra Dansk Ballonunion og tidligere generalsekretær i KDA foreslog at vi mødtes og tog status på dette omfattende arbejde. Og faktisk holdt vi det første møde hos Jørn privat, og det var faktisk givende; gruppen begyndte en vis form for koordinering af arbejdet og drøftede hvad der var nødvendigt i fremtiden.

Gruppen bestod oprindeligt af Jørn Vinther – DBu, Helge Hald – DSvU, Merete Strandberg – DMU, Per Wistisen – DSvU og Anders Madsen – KDA. Nu har Merete barselsorlov og Knud Nielsen –

DMU deltager i stedet for Merete. Derudover er Hans Havsager – DULFU og DSvU's nye formand Poul Hørup indtrådt i gruppen. Men vi havde fra starten ikke noget konkret navn til gruppen, som reelt ikke er et udvalg under KDA, men en gruppe som arbejder med et problemområde – så det er mere rigtigt at kalde gruppen for en arbejdsgruppe end et udvalg. Men vi begyndte tilfældigt at kalde gruppen for »Kaffeklubben« og det hænger stadig ved, selvom det absolut ikke er nogen kaffeklub.

Med dygtig brug af deres forbindelseslinjer til Europe Air Sports og EASA og brug af deres store arbejdskapacitet har især Jørn Vinther, Helge Hald og Per Wistisen bidraget til at vi har fået overblik over det enorme materiale – og har kunnet reagere hensigtsmæssigt.

STOR DANSK INDSATS

På mandat fra KDA (via Europe Air Sports) deltager Helge Hald i en arbejdsgruppe i EASA. Gruppen arbejder med regelsætningen i forhold til materiel og vedligeholdelse. Jørn Vinther deltager ligeledes på mandat fra KDA, i en arbejdsgruppe der behandler og bearbejder regelsætningen for de nye EU-certifikater. I begge tilfælde er dette særdeles krævende opgaver, som vel nok samlet har betydet 30-40 rejser fra Danmark til Köln i Tyskland, hvor arbejdet foregår. Heldigvis er der ikke direkte omkostninger forbundet med denne deltagelse i arbejdsgrupperne i Köln, idet rejseudgiften dækkes af Europe Air Sports. Dog betales der ikke for den indgåede arbejdstid. Ole Lynggård fra SLV er formand for gruppen der beskæftiger sig med reglerne for certificering.

Når vi taler om nye regler for certifikater, vedligeholdelse og operationer er det utroligt vigtigt, at vi ikke overlader noget til tilfældighederne. Privatflyvning



Små detaljer kan få stor betydning for den fremtidige mulighed for godkendelser, certificering og vedligeholdelse. Kaffeklubben forsøger at holde trit med den enorme mængde tekst som strømmer ud fra EASA og lovgivningsgrupperne i Köln.

gen og luftsporten er, for en stor del fuldstændig afhængig af regler, der tillader en stor grad af egen indsats og frivillighed. Det ville for flere luftsportsgrene være umuligt at betale sig fra løsning af alle opgaver. Derfor har arbejdet fokus på at bevare og udbygge disse rettigheder. Og for nuværende ser dette ud til at lykkes langt hen ad vejen. Havde luftsportens synspunkter ikke haft plads i arbejdet med udformningen af reglerne, så ville det helt sikkert være den tunge og kommercielle luftfarts behov, der ville være blevet dækket – og vi ville risikere at sidde tilbage med urmelige og irrelevante regler for selv de mindste fly. Og lige nu er reglerne for området meget forskellige i EU. Så der er lande som syntes det bliver bedre, og lande som mener det bliver værre. →

The Heart to Fly the Tools to succeed

Fly the finest



Grob G115 C



Grob G115 D



Diamond DA 42

Join us on the next
ATP Modular
presentations:

24/06/2008

22/07/2008



Other AirDanica Services:

- ✓ Private Pilot License, PPL(A), theory & flying
- ✓ Aerobatic Course & Spin Course
- ✓ Radio Certificate, N-BEG & BEG
- ✓ Night Qualification
- ✓ Proficiency Check (PFC SEP)
- ✓ Differences Training
- ✓ Trial Lessons (Briefing/Flying/Debriefing)
- ✓ Pilot Shop (incl. Garmin, David Clark, Red Box)



ATP Modular Commercial Pilot

(AirDanica & DAC)

- ✓ Aerobatic Course Included
- ✓ Highly Skilled Instructors
- ✓ Flexible course to satisfy demanding schedules
- ✓ Approved in compliance with EU JAR-FCL
- ✓ Free Student kit (incl. David Clark H10-13X ENC – Electric Noise Canceling)



På materielsiden er lovgivningsarbejdet så langt, at EU-forordning 2042 (Part-M) trådte i kraft for kommercielle fly i 2003 og for non-kommercielle fly træder den i kraft i år – i mellemtiden blev part-M, efter stort pres fra Europe Air Sports, ændret for de lette fly (vore fly), så reglerne lever mere op til vore behov. I Part-M defineres hvilke reparationer der kan foretages efter hvilke retningslinier osv. For at illustrere hvor lang tid dette tager, så kan det oplyses at forordningen allerede forelå i udkast i år 2002. Og denne er nu trådt i kraft i 2008. Altså en proces tid på minimum seks år. I de seks år har teksten været igennem flere processer og under forløbet anvendes betegnelser som NPA (Notice of Proposed Amendments), A-NPA (Advanced Notice of Proposed Amendments) og CRD (Common Response Document). Det betyder reelt, at skulle vi uheldigvis få et regelsæt sat i kraft fra EASA's side, som er urimeligt eller uanvendeligt for os, så går der måske seks år eller mere før dette kunne rettes og et nyt sat i kraft. Altså må vi passe meget på ikke at lade urimelige regler »smutte igennem« uden vi har gjort indsigelser og kommet med konkrete forslag til ændring.

OVERVÅGNING OG AKTIV INDSATS ER NØDVENDIG

Selvom det lyder som en dårlig vittighed, så fremkom der faktisk en formulering i et af de første forslag til EU-OPS (Europæiske regler for flyveoperationer), om at alle fly der fløj længere end to timer skulle have toilet og håndvask ombord. Dette forslag var tilsyneladende blevet formuleret uden involvering af relevante parter, så i virkeligheden var der mange svævefly og motorfly som ville få behov for at få »bygget til« cockpitet eller ballonkurven, hvis der skulle blive plads til toilet og håndvask.

Eksemplet viser blot, at der er konkret behov for at vi ikke slapper af, krydser fingrene og håber at vi får regler som vi kan leve med – og at »nogen« tager sig af det. Det er alt for risikabelt. Vi er nødt til at være aktive og deltage – ellers kan vi miste muligheder vi har i dag.

ÅBENHED OG EN SLAGS DEMOKRATI

Der er en stor åbenhed i den måde som EASA producerer de nye regler på. Or-

ganisationerne, inkl. luftsport og privatflyvning, har medlemmer i forskellige arbejdsgrupper og på den måde er mange sider af »industrien« repræsenteret. I arbejdsgrupperne i området »Flight Crew Licensing« sidder f.eks. luftfartsmyndigheder, flyvelæger, pilotorganisationer, luftsportsrepræsentanter osv. – og selvfølgelig prøver alle at sikre sig de bedst mulige forhold i fremtiden. Men det er f.eks. ikke flyvelægerne som dikterer hvilke medical krav, der skal stilles til de forskellige typer af piloter. Det er i virkeligheden et forhandlingsresultat som afgør hvad der skal stå i teksten – og i sidste ende er det EU-kommissionen og ministerrådet som vedtager de nye regler.

EASA udsender ingen informationer til nogen. Med mindre man selv har bedt om det. Til gengæld fungerer dette godt. Hvis man først er tilmeldt »høringsystemet« som modtager man via e-mail et link til de nye fremlagte dokumenter. Det virker godt.

Teksterne finder man på EASA's hjemmeside www.easa.eu > DA > Rulemaking > NPAs. Her er også adgang til EASA's generelle kommenteringssystem – også kaldet CRT (Comment Response Tool). Man får adgang til CRT ved at tilmelde sig med organisationens navn, eget navn osv. og kan derefter kommentere direkte på de fremlagte forslag. Når høringsfristen på NPA'erne er afsluttet, går arbejdsgrupper i gang med at sortere og behandle alle kommentarer, og tage konkret stilling til detaljerne. Derefter udformes et nyt dokument (CRD) ved navn Common Response Document – der så indeholder alle kommentarer til NPA'en sammen med forklaring om kommentaren er taget til efterretning eller ej. Alt i alt et stort og omfattende arbejde.

GRUNDFORORDNING OG ANNEKS II

I dag er det således at en række fly og andet er listet i et tillæg til grundforordningen – Anneks II. I Anneks II står at faldskærme, glideskærme, hangglidere, UL-fly under 450 kg samt historiske fly ikke er omfattet af forordningen, men til stadighed vil være reguleret af lokale (læs nationale) bestemmelser. Det betyder i Danmark, at SLV stadig vil være overordnet myndighed for faldskærmsaktiviteter, hang- og paragliding, ultra-



Common Response Document på NPA 2007-08, som indeholder den samlede mængde kommentarer til NPA'en. Dokumentet er samlet på 457 sider, svarende til 2,5 kg papir.

lette fly samt de historiske fly. Desværre er der på nuværende tidspunkt lidt usikkerhed omkring historiske fly over 5.700 kg MTOW – som måske vil kræve delvis status som »commercial operation«. Det i kan i værste fald få indflydelse på DC-3 aktiviteterne i Danmark.

KOMMENDE CERTIFIKATREGLER

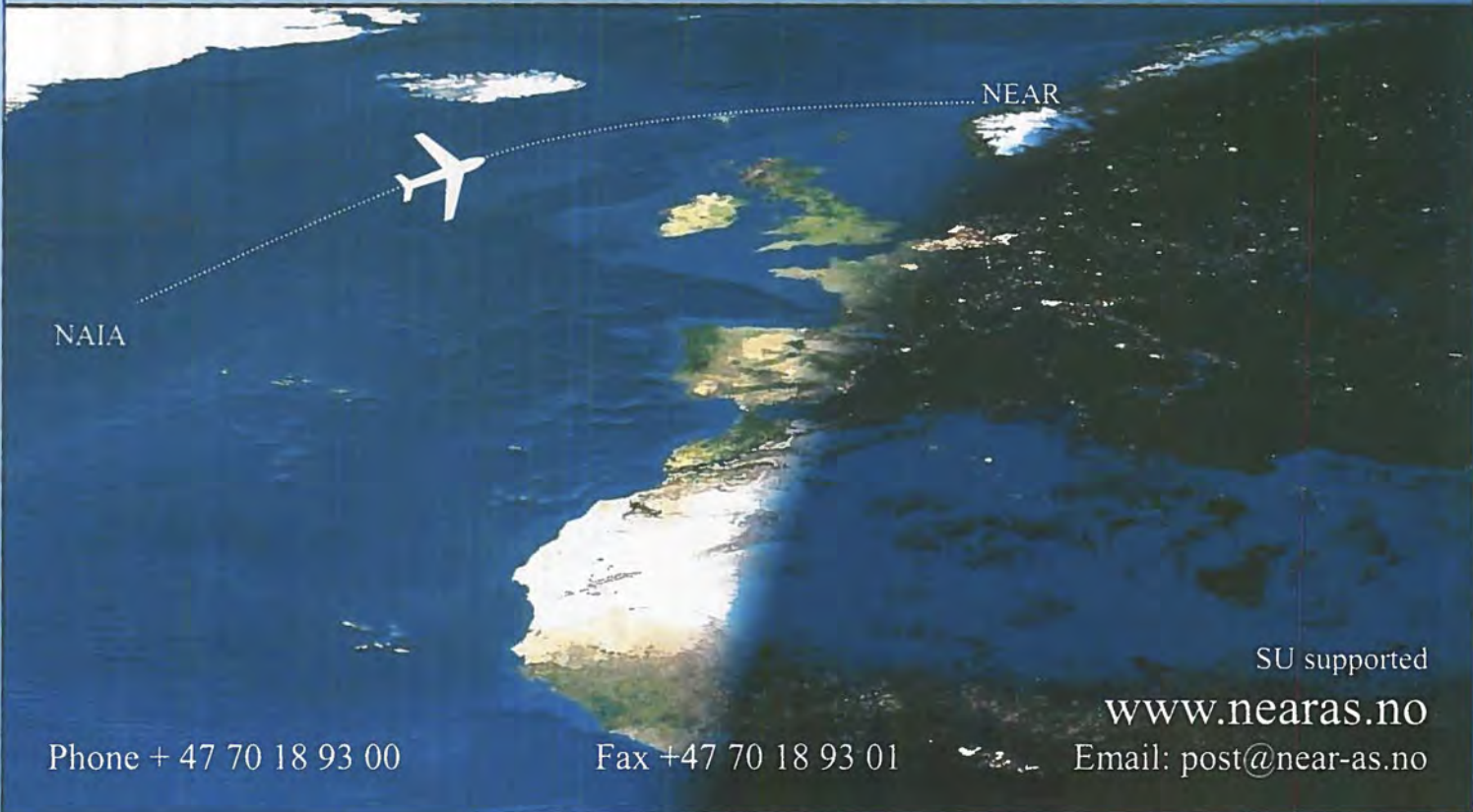
De kommende certifikatregler er endnu ikke fastlagt – men et forslag på engelsk (NPA) er nu fremlagt i høring. Her har alle, helt som normalt, mulighed for at læse forslaget og kommentere dette. I tilfældet med FCL-delen som nu er i høring, taler vi om tre dokumenter: Et dokument som forklarer baggrunden for ændringen, samt processen – 66 sider. Det andet dokument er selve beskrivelsen af de foreslåede krav, meget detaljeret, 647 sider. Det tredje dokument her er de medicinske krav, som omfatter 66 sider. En ikke ubetydelig mængde tekst. Til gengæld er hele området (certifikater til alle typer fly) stort set dækket i hele EU plus en række tilsluttede lande. Samlet set sikkert en stor reduktion i antallet af dokumenter i hele EU.



NORTH EUROPEAN
AVIATION RESOURCES AS

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 5th - 7th of August 2008, NEAR is your best choice in Europe!



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 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 5th - 7th of August 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 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 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

KEDELIGT, MEN NØDVENDIGT

I flyvesamfundet har vi en tendens til at fokusere på flyvning og fly. Bare vi sørger for at flyene og vi selv kan flyve – så er alt vel i orden. Men det er helt nødvendigt at vi som organisationer og enkeltpersoner arbejder med langt flere områder. Miljøet, flyvepladserne og som her reglerne skal også have fokus. Ellers risikerer vi at andre skaber vore fremtidige muligheder – eller tager nuværende muligheder fra os. Arbejdet er langsomt, kedeligt (for de fleste), krævende og hårdt. Men vi skal involvere os i stor grad som muligt – og deltage.

Og det er muligt. EASA's forlag, dokumenter og processer er alt sammen til rådighed på nettet. Alle med computer og Internet kan deltage. Så – smøg ærmerne op og deltag. Der er brug for det.



»Kaffeklubben« i arbejde. Der arbejdes med de fremlagte forslag til nye regler for vedligeholdelse og den tilhørende uddannelse af mekanikere og kontrollanter. Her i teorilokalet på Arnborg.

Fra venstre Poul Hørup, Knud Nielsen, Per Wistisen, Jørn Vinther, Anders Madsen og Helge Hald.

Saratoga eller 6XT...?

Køb et af disse fly inden 1. august 2008
- og få et cockpit cover oven i handelen



2006 Piper Saratoga II TC
Reg.no. OM-GLB
Pris: USD 529,000



2006 Piper 6XT
Reg.no. OY-PHT
Pris: USD 538,152



Air Alpha Aircraft Sales A/S, Tlf. 65 954 954, sales@airalpha.com, www.airalpha.com

CESSNA 400



FL 250 Speed **235 knop**

Flyteknisk Notodden

- Super tilbud på Cessna T 182T levering August.
- Mooney M20C, ny lakk, nytt interiør, "0" stilt prop, flyr helt nydelig, NOK 400 000,-
- Cessna 172, 1978 mod til gi bort pris.



Flyteknisk Notodden AS



Cessna
A Textron Company



**Cessna Dealer
Norge og Danmark**

Flyteknisk Notodden AS
tlf : +47 907 84 478
e-mail : runar@flyteknisk.no



WING COMMANDER KAJ BIRKSTED MINDES



Af luftkaptajn Kristen Nørgaard Kristensen
(NØR)

ÆRBØDIGE MINDER

Vi er endnu mange ældre Flyvevåben-piloter, der – som unge nyudklækkede piloter just hjemkommet fra skoling i USA eller Canada – i 50'erne har haft den tankevækkende oplevelse at stå side om side – omkring officersmessens bugnende tag-selv frokostbord på Karup – med en af Anden Verdenskrigs allerstørste flyverhelte, danskeren, Wing Commander, Kaj Birksted, DFC, DSO, OBE, Krigskorset med to Sverd og Ridder af Dannebrogordenen.

Uvilkårligt tilkastede man i smug denne flyverhelt ærbødige blikke. Vi var unge og kendte ikke i detaljer til den misundelse som Kaj Birksted var udsat for fra gamle high-ranking danske officers side, folk, som blot var blevet hjemme i Danmark under besættelsen. Men vi havde en anelse om, at Danmarks største flyverhelt, Kaj Birksted, ikke blev vist den hæder, ære og respekt, som hans person, hans indsats og hans erfaring tilkom.

Han blev blot tildelt titel af oberst til trods for, at han bedre end nogen anden dansk officer kendte til og havde erfaring i datidens luftkrigsførelse og til trods for, at han tjenestegjorde på en generals position.

For at slippe af med Kaj Birksted sendte man ham til NATO-hovedkvarteret SHAPE i Paris, hvortil han rejste, – for aldrig mere at tage fast bopæl i Danmark. – Og man forstår ham.

Kaj Birksted havde været Wing Commander for mange af de jagerpiloter, om hvem Sir Winston Churchill på sin markante facon havde udtalt: »Never in the field of human conflict was so much owed by so many to so few!« – Og Kaj Birksted var – om nogen – en af de få.

De allerfleste forhenværende Flyvevåben-piloter har vel i årevis gået med en indre, retfærdig harme over den måde, flyverhelten, Kaj Birksted, blev behandlet på og følt, at den mand skylder Danmark at hædre på værdig vis. – Dette vil nu langt om længe ske.

KAJ BIRKSTED KOMITÉEN (KBK)

I 2005 var det 50 år siden Fotoflighten (senere ESK 729) blev oprettet. Til den lejlighed var enhedens historie blevet nedfældet på tryk i form af bogen, Hawkeyes – og hvad de så. På en reunion på Karup i 2005 blev det på opfordring af luftkaptajn Dan Fredslund Kjeldsen (DAN) besluttet, at en del af overskuddet ved salget af bogen skulle anvendes til at sætte Kaj Birksted et værdigt minde i form af en buste i Churchillparken i København.

Til forberedelse og iværksættelse af dette projekt blev der på Danmarks befrielsesdag, den 5. maj 2008, nedsat en »Kaj Birksted Komité«, bestående af fire forhenværende Flyvevåben-piloter. Der er vedtaget »Statutter for Kaj Birksted Komitéen« samt udarbejdet en »Projektbeskrivelse for Kaj Birksted Komitéen«, ligesom indledende kontakt til en højt anerkendt billedhugger er etableret og indledende forhandlinger med Københavns Kommune om opstilling, fremtidigt tilsyn og vedligeholdelse er ved at være på plads.

Der skal gøres opmærksom på, at KBK ikke er et »ESK 729-projekt«, men derimod baseret på opbakning fra samtlige forhenværende og nuværende Flyvevåben-piloter, såvel som andre interesserede, der måtte ønske at medvirke til at sætte Wing Commander Kaj Birksted et ærefuldt minde. Det er tanken at Kaj Birksted-busten skal svare til og stå i nærheden af busten af den højest dekorerede soldat i engelsk tjeneste under anden verdenskrig, danskeren Anders Lassen, MC med 2 barrer, og som post-

humt fik tildelt Victoriakorset for sin indsats i de britiske commandostyrker (SBS og SAS). Dog skal Kaj Birksted-busten stå på en sokkel af norsk granit for at symbolisere, at det var de norske RAF-eskadriller 331 og 332, som Kaj Birksted var Wing Commander for under krigen.

ØKONOMI – STARTKAPITAL

På et »Høgeting« (Generalforsamling for The Hawkeye Association 2005) afholdt på Karup den 24. maj 2008, blev følgende Høgetingsbeslutning vedtaget vedrørende overskuddet af salget af Hawkeye-bogen: »2/3 af midlerne anvendes til skabelse og rejsning af en buste af Danmarks største flyverhelt fra WW II, DSO, OBE, Wing Commander, Kaj Birksted, i Churchill-parken ved Frihedsmuseet i København, koordineret med »Kaj Birksted-komitéen«. (Citat slut).

Regnskabet for salget af Hawkeye-bogen viste på ovennævnte »Høgeting« et overskud på kr. 93.146,23. Altså er der allerede en startkapital på godt kr. 62.000 hensat til projektet. Et detaljeret budget er endnu ikke udarbejdet. Men foreløbige undersøgelser tyder på, at projektet kan gennemføres for mindre end kr. 250.000. Donationer til projektet vil kunne indsættes på bank- og girokonto, som er under oprettelse. Komitéens medlemmer, der alle arbejder ulønnet og dækker egne udgifter, går nu i gang med de afsluttende forhandlinger og rejsning af de fornødne økonomiske midler, så Wing Commander Kaj Birksted langt om længe må blive sat det ærefulde minde, som han for længst burde have fået i sit hjemland, Danmark.

Vi forventer at busten vil blive afsløret ved en ceremoni på 65-års dagen for Danmarks befrielse, den 5. maj 2010.

Jeppesen FliteStar

VectorPlus Technology

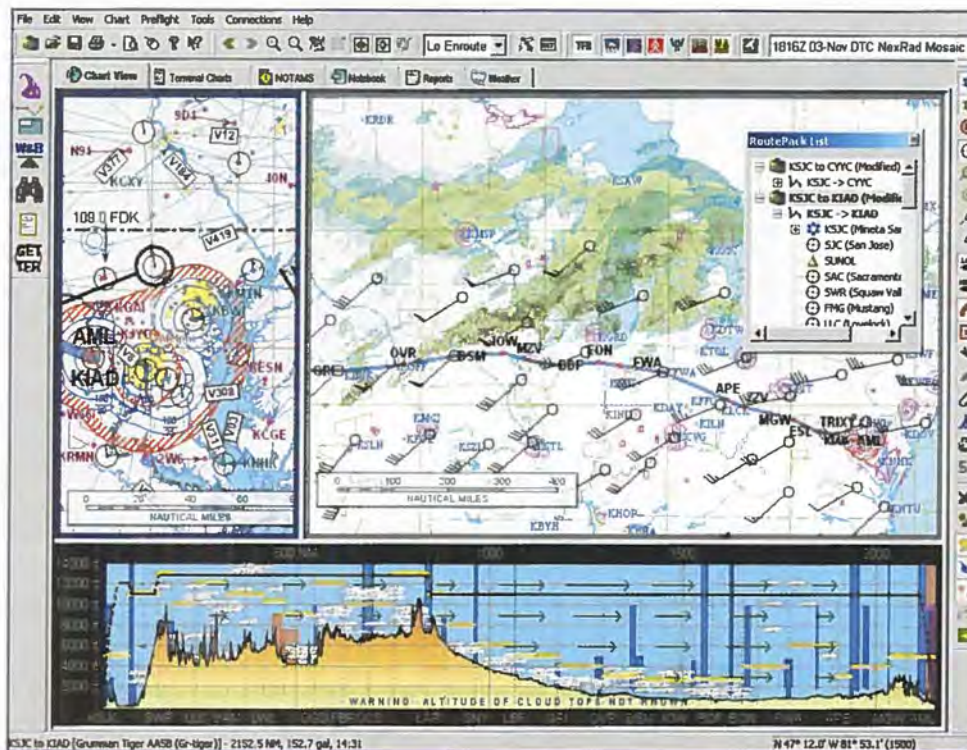
Allows you to select high or low altitude Jeppesen enroute chart themes, or VFR and high contrast background maps.

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



Tekst og foto: Ole Steen Hansen

Lad det bare være sagt med det samme – denne artikel er formynderisk. Det er noget med, at de voksne ved bedre. Egentlig er det en smuk tanke, den der med at, »hvad du ønsker, skal du få«, men den lider af den alvorlige mangel, at man kun kan ønske sig noget, man kan forestille sig. Hvad nu, hvis man slet ikke er i stand til selv at få ideen til den bedste jule- eller fødselsdagsgave?

Børn i dag savner objektivt set hverken legetøj, computerspil eller DVD-film. De vil muligvis ikke selv være enige, og det er vist også en nationaløkonomisk læresætning, at behovene er umættelige – men alligevel. Da jeg var dreng, fik man måske den flotte brandbil – måske, kun måske – hvis man ønskede sig den rigtig meget. I dag forærer alle de velmenende familiemedlemmer slægtens børn ud-

rustning »made in China« til et helt brandkorps, hvis der står »brandbil« på ønskesedlen. Nutidens børn skal nok få deres legetøj, men de har i mange tilfælde langt mere brug for gode oplevelser, og derfor besluttede vi her i huset at give min nevø en flyvetur i julegave.

Viktor er meget flyveinteresseret, og ved familiefester har han flere gange underholdt mig med en lang række interessante flyvehistoriske informationer, der i vid udstrækning hentet fra bøger, jeg selv har skrevet – så han læser dem altså! Og selvom Viktor vist ønskede sig mere legetøj og flere videofilm til jul, bestemte vi, at vi vidste bedre, og at han skulle have en flyvetur i svævefly.

Reaktion til julefesten var temmelig voldsom. Han var absolut overvældet og slet ikke sikker på, at han var glad for

det. Turde han sætte sig op i et fly uden motor? Jamen, det var han da ikke sikker på. Overhovedet ikke. I første omgang kunne det næsten se ud som om, vi havde skabt et problem. Men efter en beroligende samtale faldt han noget til ro. Og som månederne gik, begyndte han faktisk at glæde sig rigtig meget.

Jeg fik arrangeret turen en dag, hvor der samtidig var DM på Arnborg. Så var der noget at kigge på. Jeg spurgte Johannes Lyng fra Dansk Svæveflyvehistorisk Klub om han ville flyve, hvad han straks sagde ja til. Det viste sig så, at turen skulle foregå i den ASH 25, som Johannes er medejer af, og som sammen med de to andre af typen på dansk register er det største svævefly i landet – »mindre kan da ikke gøre det, hvis det skal være en ordentlig gave,« konstaterede Johannes.



Viktor og Johannes klar til start fra Arnborg.

Turen blev rigtig flot med termikflyvning, et kort stræk op til Herning og lidt kiggen ned over Arnborg, hvor hele feltet til dagens opgave var linet op. Viktor var ikke til at skyde igennem, da han kom ned igen. Og det var næsten lige så godt, at han senere fik lov til at holde tip, da ASH 25'eren skulle op på endnu en tur. Så gav han jo en betydningsfuld hånd med ved arbejdet med at starte andre.

Der var også fin lejlighed til at gå og lave aerodynamiske sammenligner mellem glasfiberflyene og de ældre Piper-slæbefly. Det er helt hundrede procent sikkert, at Viktor aldrig vil glemme den gave. »Svæveflyvning er bare mig,« går han nu rundt og siger i skolen. Dagens eneste problem var faktisk, at onklen sådan set lige så godt ville have haft den tur selv.

Om Viktor engang bliver svæveflyver er ikke sikkert, men det er heller ikke

pointen. Det handlede om at give en gave, der var en oplevelse for livet. Men set i et større perspektiv handlede det også om at sørge for, at omverdenen får et positivt forhold til fritidsflyvning i dens forskellige former. Vi har brug for, at mange forstår, hvorfor vi skal bruge luftrummet, og hvorfor flyvning er en rigtig fin måde at bruge sin fritid på.

Så husk det. Giv dog nevøer, niecer og alle mulige andre en flyvetur. Alle danskere kunne naturligvis bare køre ud i en svæveflyklub og købe sig til en passagerstart. Det er såre simpelt, men ikke ret mange gør det. Der er heller ikke ret mange, der giver deres børn muligheden for at opleve verden set fra et svævefly eller andre lettere luftfartøjer. Vi, der læser FLYV, er vel de nærmeste til at rette op på det misforhold? ■



Situationens alvor går op for en, når man får faldskærmen på. Det her er ikke et computerspil ...



Imponerende vinger. ASH 25'ere's registrering står for Mega-Extra-Large.



Groundhandlingen er også en del af oplevelsen.



HELIKOPTERLANDINGSPLADS MIDT I KØBENHAVN

Den 2. november 2007 kunne Rigshospitalets Traumecenter tage den nye helikopterplatform i brug. Platformen er en vigtig brik i det præhospitale beredskab.

Af Tina Larsen, Statens Luftfartsvæsen

Som han står der og kigger op mod taget på Rigshospitalet, trækker Ole Hald, ingeniør i Flyvepladskontoret, uvilkårligt på smilebåndet. Ole Hald er godt tilfreds med at have fået mulighed for at være med til at få det store projekt til at blive flyvedygtigt.

»Det er en helt utrolig historie. Planlægningen og arbejdet med at få etableret en helikopterplatform har været undervejs i en halv snes år og det hele er endt som et meget vellykket projekt«, siger Ole Hald.

SLV har deltaget i hele forløbet med konstruktionen af helikopterplatformen med henblik på at give den endelige godkendelse. Byggeriet af platformen begyndte i maj 2007, og platformen opnåede SLVs endelige godkendelse med udgangen af oktober.

Historien starter flere år tilbage, hvor en reservelæge gjorde opmærksom på, at forholdene var u hensigtsmæssige ved transport af slemt tilredte patienter til Rigshospitalet fra Fælledparken, hvor helikopteren havde mulighed for at lande. Transporter fra det uafspærrede græsområde kunne til tider tage op til en time, og var specielt vanskelige om natten eller under dårlige vejrforhold.

I 2002 fremlagde Rigshospitalet et forslag til Københavns Kommune om at forbedre landingsområdet bl.a. ved opstilling af en form for belysning.

»Man havde kig på et område i det ene hjørne af Fælledparken, men der var alt for mange træer i nærheden til at det rent flyvesikkerhedsmæssigt var forsvarligt at opføre en permanent landingsplads«, siger Ole Hald.

Undersøgelser viste, at der var nok styrke i konstruktionen af Rigshospitalets hovedbygning til at den kunne bære en platform. I begyndelsen af 2007 kom det endelige konstruktionsarbejde i gang, da A.P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formaal købte et standard offshore helikop-

terdæk. Disse dæk benyttes fx på boreplatformene i Nordsøen, og blev det blev stort set leveret i kasser med sløjfe og klar til montering.

»I øjeblikket er det Flyvevåbnet, der flyver ind med patienter, og de behøver i realiteten ikke nogen godkendelse fra SLV. Men det er formentlig kun et spørgsmål om tid, før der kommer en civil operatør på banen. Det kan være en dansk operatør eller en udenlandsk operatør fx i forbindelse med transport af organer. Derfor har der under hele forløbet været enighed om, at landingspladsen fra begyndelsen skulle certificeres efter de civile regler«, siger Ole Hald.

Platformen er designet i henhold til ICAOs standarder og de danske luftfartsbestemmelser, og platformen bliver betragtet som en »minilufthavn« med krav om etablering af de samme tjenester som gælder på alle andre platforme: Brandberedskab, kontrolcenter til radiokommunikationen, mv.

Der er således udnævnt en flyvepladschef på Rigshospitalet, og ca. 40 portører indgår i brandvagten. De har fået et kur-



sus hos Københavns Brandvæsen og kan betjene det udstyr, som er på pladsen.

»Det har været en stor opgave at få »ikke-luftfartsfolk« til at tænke luftfart. Det var udfordrende men også sjovt. Første gang Rigshospitalets personale skulle øve radiokommunikation lød det meget forsigtigt, men efter et par timers prøveflyvninger og radiokommunikation med helikopterpiloterne, fandt de ud af, at det ikke var så vanskeligt at sige de få gløser, som kræves«, fortæller Ole Hald.

Som myndighed for den civile luftfart er det SLVs basale arbejde at sikre, at minimumskravene er opfyldt, men det er bestemt lige så vigtigt, at få et positivt hele ud af det. Tingene skal hænge fornuftigt sammen, alt sammen for at sikre at minilufthavnen får sammentømret en fornuftig driftsorganisation. Historien vil givetvis fortsætte i årene fremover og måske ventes der snarlige fødsler af nye platforme på landet øvrige traumecentre.

Helikopterlandingspladsen på Rigshospitalet blev officielt åbnet fredag d. 2. november 2007, da HKH Kronprins Frederik og HKH Kronprinsesse Mary kl. 11.00 landede i en EH101 helikopter fra Flyvevåbnet.

Helikopterlandingspladsen består af en platform i aluminium med en diameter på ca. 36 meter og et fladeareal på ca. 1000 kvadratmeter. Den vejer ca. 62 tons. Platformen er placeret på et fundament forankret direkte på den nuværende bygningskonstruktion. Helikopteren må veje 15 tons ved landing, men platformen kan bære en vægt helt op til 45 tons. Der er indbygget et snesmeltningssystem på platformen, der via glykol

vil sørge for, at holde platformen isfri selv i de koldeste perioder.

Etableringen af en helikopterplatform på taget af Rigshospitalets Centralkompleks betyder markant forbedrede muligheder for livreddende behandling for en række patientgrupper. Det gælder svært tilskadede, trafikofre, for tidligt fødte børn, brandsårpatienter og patienter, der rammes af en blodprop i hjerte eller hjerne.

FAKTA

Helikopterplatform på Rigshospitalet

- Platformen rækker fem meter ud over hver side af Centralkomplekset.
- 16 betonplinter er faststøbt på taget, og de er forankringspunkter for fundamentet, som udgør underkonstruktionen af platformen.
- Delene til platformen er produceret af Marine Aluminium i Norge, der har stor erfaring i lave helikopterplatforme til borerigge i Nordsøen.
- Ankomstbygningens højeste punkt er 85 meter.
- Bygningen indeholder et kontroltårn, hvor to portører ved landinger betjener landingslys og brandudstyr.
- Ankomstbygningen indeholder desuden faciliteter til modtagelse af patienter samt en transportabel startmotor til helikoptere, der får motorstop.



VIL DU VÆRE AFIS-OPERATØR I GRØNLAND

Har du mod på at arbejde med luftfart i Grønland i mindst 2 1/2 år, så giver vi uddannelse.

En AFIS-operatør:

- betjener tårnet i en lufthavn.
- yder koordination og information til luftfartøjer.
- udarbejder vejrrapporter og udsender flyveplaner og andre meldinger.
- og indgår centralt i lufthavnens dagligdag.

Uddannelsen til AFIS-operatør foregår på Grønlands Lufthavnsvæsens interne skole i Narsarsuaq og varer ca. 9 måneder. De første 7 måneder bruger vi på teori og træning i tårnsimulator, og de sidste 2 på praktik i et tårn på en af vores større lufthavne.

Undervejs vil du lære om:

- Meteorologi og vejrobservation
- Luftfartslovgivning og navigation
- Flyvelære, flytyper- og udstyr
- Menneskelige faktorer i arbejdet og desuden opnå internationalt fly-radiocertifikat på dansk og engelsk

Vi forventer at du:

- kan arbejde selvstændigt, målrettet og under pres, men også at du
- kan beskæftige dig selv i stille perioder uden trafik
- er ansvarsbevidst og ærdelig
- kan kommunikere og samarbejde

Du får elevløn under uddannelsen og bagefter kan du blive ansat i Mittarfeqarfiit (Grønlands Lufthavnsvæsen) og aflønnet i henhold til gældende overenskomst med RAF1917 (<http://www.rafi1917.dk>)

For at blive optaget skal du:

- Bestå en optagelsesprøve som afholdes af Mittarfeqarfiit
- Have en ren straffeattest
- Opfylde en række helbredskrav
- Være god til dansk, engelsk og matematik – eksempelvis fra gymnasiet eller tilsvarende relevant erhvervs erfaring.

Ansøgningsfristen er 1. august 2008

– optagelsesprøve afholdes juni/juli og uddannelsen starter 1. oktober 2008. For ansøgningsvejledning eller andre oplysninger kontakt, Skolen for Interne Uddannelser på tlf. 665488 eller send en mail til siu-ats@glv.gl

Se andre annoncer i Mittarfeqarfiit's hjemmeside www.glv.gl



Mittarfeqarfiit
Personaleafd
Postbox 1036
3900 Nuuk

Mittarfeqarfiit driver i alt 59 pladser med regelmæssig belyfning, enten som ruteflyvning eller rute-taxa belyfning med mindre helikoptere. De 59 pladser er fordelt med 13 lufthavne, 6 heliporte og 40 helistops, der alene er godkendt til rute-taxa belyfning.

Mittarfeqarfiit har i alt ca. 400 ansatte, men derudover beskæftiger Mittarfeqarfiit gennem servicekontrakter med andre firmaer, ca. 200 personer, idet blandt andet de mindre helistops i bygdeme er bemandede af personale fra KNI – Pilersuisoq, og heliportene med personale fra Air Greenland A/S.

På de 13 lufthavne bemander Mittarfeqarfiit selv de lufthavnstjenester, der ligger til grund for lufthavnens godkendelse. Mittarfeqarfiit varetager selv de lovpålagte uddannelser, der danner grundlag for den daglige drift, ved et uddannelseskoncept, der gennem årene er opbygget til formålet.



Douglas D-558-1 i luften over Muroc ørkenen i Californien.

HISTORISKE VINGESUS ...

DOUGLAS D-558-1 »SKYSTREAK«

Af Wilhelm Willersted

Flyingeniørerne verden over var efter Anden Verdenskrig optaget af at undersøge, hvad der skete med fly, der kom i nærheden af – eller gennembrød den såkaldte »lydmur« altså ved hastigheden lige ved eller over Mach 1, der jo var betegnelsen for »lydens hastighed ved havets overflade og ved »normale« temperaturer« – det vil sige omkring 1.100 km/t.

Man frygtede det værste, for man havde været ude for, at for eksempel de to-motorede Lockheed Lightnings under krappe dyk med fuld motor tilsyneladende ramte »muren« og blev ødelagt på grund af uventede, voldsomme påvirkninger med tab af både pilot og fly som konsekvens.

Douglas og deres legendariske flykonstruktør Ed Heinemann påtog sig at konstruere en serie testfly, der skulle tage kampen op mod disse store problemer.

Han tegnede derfor tre forskellige flykonstruktioner alle med betegnelsen henholdsvis Douglas D-558-1, D-558-2 og D-558-3.

Det første fly – D-558-1 – fik navnet »Skystreak«. Der blev bygget tre eksem-

plarer. Prototype D-558-1 var malet brandrød over det hele, og på grund af kroppens typiske cylinderform fik det det prosaiske øgenavn »det røde reagensglas« – Heinemann og Co. foretrak dog navnet »Skystreak«, og det var heldigvis også det, der hang ved.

Den røde farve var dog problematisk, for det viste sig at flyet var svært at skelne på baggrund af en blå himmel, så man besluttede at Skystreaks fremover principielt skulle være malet blank-hvide over det hele. Men det fly, som nu er bevaret på Naval Aviation Museum i Pensacola er heldigvis i den første flotte røde farve.

Douglas startede konstruktionen af D-558-1 i 1946, og det første fly var færdigt i januar 1947. Den cylinderformede krop var udført i magnesium. Vinger og haleparti var bygget i almindelig aluminium.

Flyet var konstrueret til at klare påvirkninger på op til 18 G – så bare kom an lydmur.

Det ensædede cockpit kunne frigøres fra kroppen og lande med faldskærm, hvis noget grimt skulle ske. I kroppen var der fordelt 300 kg avanceret måleudstyr, og vingerne var udstyret med over

400 huller hvorigennem man kunne teste de forskellige aerodynamiske trykforhold under testflyvningerne i diverse højder.

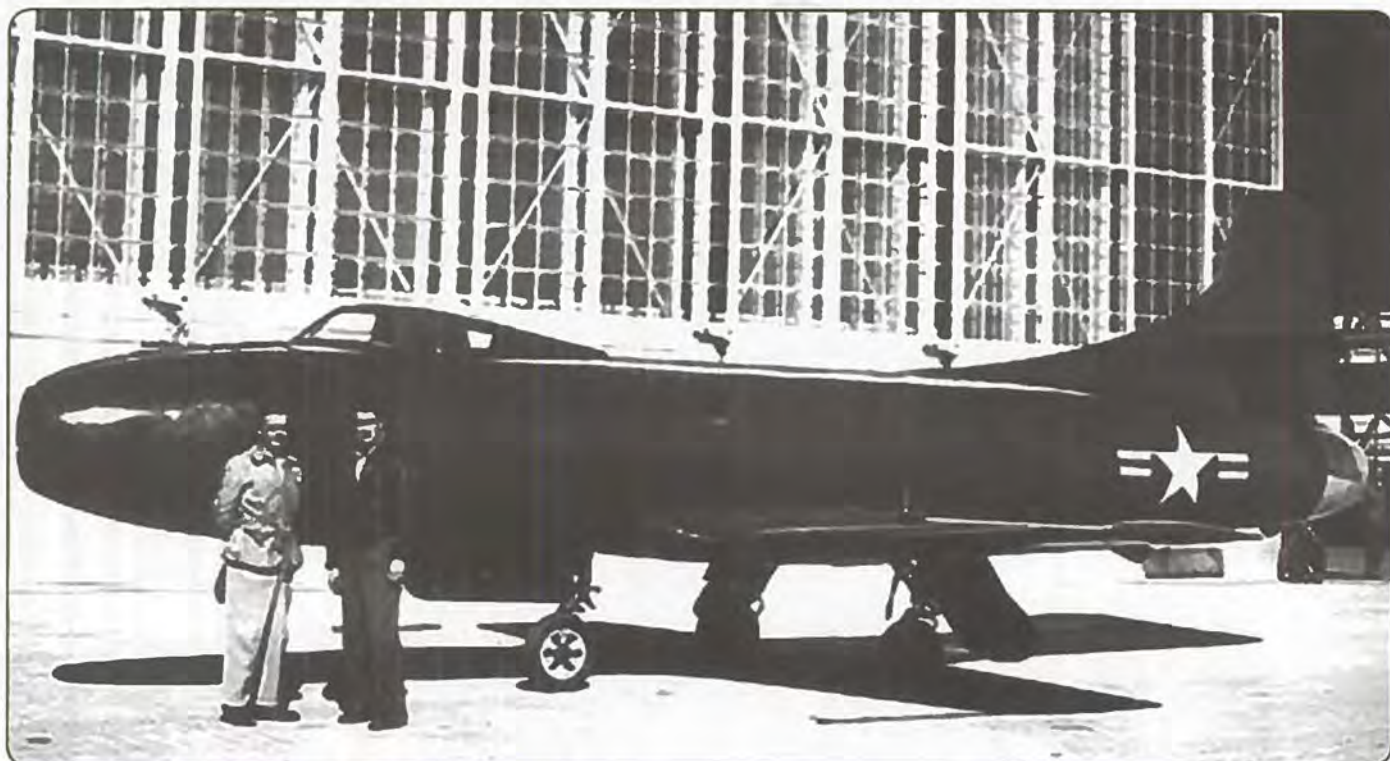
Prototypen til Skystreak fløj første gang den 15. april 1947. Flyvningen foregik i Californien fra Muroc Army Air Field – senere kaldet Edwards Air Force Base.

Blot fire måneder senere – den 20. august 1947 satte US Navy Commander Turner Caldwell verdensrekord med Skystreak med en hastighed på 1.032 km/t.

Det gav en anden testpilot – Marinepilot Marion Carl – blod på tanden, for blot fem dage senere forbedrede han i den anden Skystreak verdensrekorden med 16 km/t, til 1048 km/t. Lidt har jo også ret, selv når Navy dyster med Marines.

Rekord-flyvningerne foregik i blot 50 meters højde (!), så her generede den røde farve altså ikke, men den gjorde sig godt på farvebillederne af rekordflyvningerne over det gule ørkensand i Muroc.

Efter 27 testflyvninger for NACA (National Advisory Committee for Aeronautics



Douglas Skystreak foran sin hangar på Edwards AFB. Manden i den lyse dragt til venstre i billedet er i øvrigt Ed Heinemann. Ved hans side står en af medarbejderne i NACA-teamet.

– der senere blev til NASA) og US Navy overtog med den anden D-558-1 testflyvningerne med en masse nyt måleudstyr indbygget i "reagensglasset".

Men efter 19 flyvninger fik denne Skystreak den 3. maj 1948 desværre sprængt kompressoren og flyet styrtede ned og piloten NACA-testpilot Howard C. Lilly blev dræbt, og den anden Skystreak måtte naturligvis afskrives.

Flyvningerne foresatte nu med Skystreak »-3«. Efter 78 testflyvninger hvorunder flyet i dyk flere gange gennembrød lydmuren uden problemer – men uden at sætte hastighedsrekorder – dem var

der som bekendt mange andre til at tage sig af.

Den 10. juni 1953 kunne tredje og sidste Skystreak overgå til jordbunden pensionisttilværelse.

Heinemanns tre Skystreaks er i øvrigt årsag til, at mange problemer omkring flyvninger i hastigheds-zonen omkring »lydmuren« er blevet løst, og de har altså – selv om de ikke selv var deciderede lydмурbrækkere banet vejen for senere »hurtigløbere«.

Sidste »Skystreak« kan ses og nydes på Carolinas Aviation Museum ved den internationale lufthavn i Charlotte, North Carolina.

DATA

Douglas D-558-1 Skystreak

Motor: 1 Allison J-35-A11, 5000 lbs. tryk
 Spændvidde: 7,62 m
 Længde: 10,87 m
 Højde: 3,68 m
 Max. startvægt: 4.583 kg
 Maxhastighed: 1.050 km/t
 Tophøjde: 13.900 m
 Stigeevne: 8.500 ft/min



Douglas Skystreak fotograferet med nogle af de teknikere, der tjekker flyet mellem flyvningerne. I den runde krop er placeret en række avancerede måleinstrumenter.



PS:

Som et lille efterskrift kan jeg fortælle, at man i The New York Times den 30. juni 1998 kunne læse en meddelelse i avisen om at Generalmajor Marion E. Carl (det var faktisk den testpilot som jeg omtalte i artiklen her, og som satte verdensrekorden i vejret med 16 km/t

med sin Skystreak) var blevet slået ihjel. Den 82-årige, pensionerede generalmajor, der nu boede i Roseburg i Oregon, havde overrasket et par indbrudstyre i sin villa den søndag morgen og var blevet dræbt af en af røvernes pistoler. Forbryderne undslap.

Mindeordene sluttede med at oplyse, at Generalmajor Marion E. Carl, der havde 13.000 flyvetimer som testpilot og jagerpilot i Vietnam sluttede sin militærkarriere i 1973. Han var dekoreret med Navy Cross og Distinguished Flying Cross



Sjældent foto af en Skystreak med teardrop cockpit umiddelbart før en prøveflyvning i 1947.



Douglas Skystreak står nu i al sin røde pragt på Naval Aviation Museum, Pensacola, Florida.

KALENDER 2008

Dato	Begivenhed
05/7	RNAS Yeovilton Int'l Air Day, Yeovilton (www.royal-navy.mod.uk)
09-11/7	Pioneers of Aviation Air Show, Le Mans Airport, Frankrig (www.wright2008.com)
12-13/7	Flying Legends Air Show, Duxford, England (www.duxford.iwm.org.uk)
12-13/7	Royal Int'l Air Tattoo, Fairford, England (www.airtattoo.com)
14-20/7	Farnborough Int'l Air Show, Farnborough, England (www.farnborough.com)
18-19/7	Wheels and Wings, Varberg, Sverige (www.wheelsnwings.se)
18-20/7	Tannkosh 2008, Tannheim, Tyskland (www.tannkosh.de)
25-27/7	Int'l Helidays, Weston Sea Front, Weston-super-Mare (www.helicoptermuseum.co.uk)
26/7	Airshow, Nat. Museum of Flight, East Fortune, Scotland (www.nms.ac.uk/airshow)
26/7	Wallop 08, Museum of Army Flying, Middle Wallop (www.flying-museum.org.uk)
28/7-3/8	EAA Air Venture, Oshkosh, USA (www.airventure.org)
02-03/8	Fly-in, Visingsö, Sverige (via www.jfk.nu)
07-10/8	Bristol Int'l Balloon Fiesta, Ashton Court, Bristol (www.bristolfiesta.co.uk)
08-10/8	Fly-in, Siljansnäs, Sverige (www.siljansnasfk.com)
15-18/8	Fly-in, Schaffen Diest, Belgien
22-24/8	Elverum Open Air Rally, Starmoen (ENHN). Info hos bobbo@hjulstad.org
22-24/8	Internationale Bodensee Airshow, St. Gallen-Altenrhein, Schweiz (www.ibas08.ch)
30-31/8	Flugplatzfest, Flugplatz Bielefeld, Tyskland (www.flugplatz-bielefeld.de)
04-06/9	Oldtimer-Fliegertreffen Hahnweide, Tyskland (www.oldtimer-hahnweide.de)
05-07/9	Guernsey Int'l Air Rally, Guernsey (www.guernseyaeroclub.com)
05-07/9	Air Magdeburg, Magdeburg, Tyskland (www.air-magdeburg.de)
06-07/9	Dakota Fly-in, Aviodrome, Lelystad, Holland (www.aviodrome.nl/english)
10-14/9	45. Reno Air Races, Reno Stead Airport, Nevada (www.airrace.org)
19-21/9	Goodwood Revival, Goodwood Park, England (www.goodwood.co.uk)
20/9	Twilight Sunset Air Display, Shuttleworth, Old Warden (www.shuttleworth.org)
04-05/10	Australian Defence Force Air Show, RAAF Amberley, Queensland
05/10	Duxford Autumn Air Show, IWM Duxford (www.duxford.iwm.org.uk)
06-08/10	NBAA, Orlando, Florida (www.nbaa.org)
04-09/11	Airshow China 2008, Zhuhai, Guangdong, Kina

- OG 2009

Dato	Begivenhed
02-05/4	AERO Friedrichshafen, Tyskland (www.aero-friedrichshafen.com)
15-21/6	Paris Air Show, Le Bourget (Paris), Frankrig (www.paris-air-show.com)
27/7-02/8	EAA AirVenture, Oshkosh, USA (www.airventure.org)
23-23/8	3. International Bucker Fly-In, Kestenholz, Schweiz

• Se også www.airshowbuzz.com, 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.

• Også EAA's nye on-line kalender giver meget detaljerede oplysninger om arrangementer i USA (www.eaa.org).

• The Red Bull Air Race besøger også i 2008 en række lande og byer verden over. De nærmeste i forhold til Danmark er Stockholm (5-6. juli), Rotterdam (19-20. juli) og London (2-3. august). Se mere på www.redbullairrace.com.

OSCAR YANKEE

Af Lars Finken

RETTELSER OG TILFØJELSER

Februar 2008: OY-PHZ blev til YL-CHD.

April 2008: OY-NUT blev til D-FFAH.

Juni 2008: OY-XKM blev til SE-UUF.

OY-SAX blev til D-KMKL.

TILGANG

OY-	Type	Bygget	Fabr.nr.	Reg.dato	Ejer/bruger	Ex
OY-FOL	Lindstrand LBL 77A	2008	1203	16.5.2008	Dff-Fonden (Dansk Folke Ferie), København	
OY-HLE	Robinson R44-II	2008	12281	28.5.2008	Airfoto Helicopters ApS, Odense	
OY-HPM	Bell 206B JetRanger	2007	4639	28.5.2008	Jama 2000ApS, Skibby	N974LN
OY-JTD	Boeing 737-3Y0	1990	24678	23.5.2008	NAC Nordic Aviation Contractor A/S, Billund	9M-AA Y
OY-LRP	Cessna 172S Skyhawk SP	2007	172S10447	16.5.2008	Lennart Rene Pedersen, Hedehusene	N2138U
OY-RAM	Boeing Stearman A75N1 Kaydet	1941	75-2186	4.6.2008	Torben Andersen, Hedensted	N51771
OY-RED	Learjet 40XR	2008	45-2096	9.5.2008	St. Frederikslund Holding A/S, København	
OY-RMA	Cessna 206H Stationair	1999	20608057	22.5.2008	Soren Bilstoft Hansen, Give	N962AC
OY-RRR	Cirrus SR 20	2005	1361	30.5.2008	Rovsing Aviation ApS, Charlottenlund	PH-VRS
OY-TBM	Piper PA-28R-201 Arrow III	2001	2844047	5.5.2008	Jensen Aircraft v/Torben Biehl Jensen, Haderslev	N417PA
OY-TPJ	Piper PA-46-350P Malibu Mirage	2002	4636327	21.5.2008	2CAP Invest ApS, Randers	PH-RHB

SLETTEDE

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-AVM	Yak-55	21.5.2008	Søren Dolriis ApS, Klampenborg	Solgt til Sverige
OY-CKE	Cessna 650 Citation VII	9.5.2008	J.P.Galmond Ejendomme og fly v/Jeffrey Peter Galmond, København	Solgt som N556RA
OY-EFY	Piper PA-18-150 Super Cub	2.6.2008	Henrik Moesgaard, Lystrup	Solgt til England
OY-HGN	Eurocopter AS 350 B3 Ecureuil	2.6.2008	Air Greenland A/S, Nuuk	Hav. Marmorilik 28.8.07
OY-LDA	Piper PA-46-500TP Malibu Meridian	22.5.2008	Lars Damsgaard Andersen, Hamburg	Solgt til Ukraine
OY-PKA	Piper PA-34-220T Seneca V	5.5.2008	Air Alpha Aircraft Sales A/S, Odense	Solgt til Norge
OY-SVV	Piper PA-28-181 Archer III	20.5.2008	Netsoft ApS, Fredensborg	Solgt til Holland

EJERSKIFTER

OY-	Type	Dato	Ny ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-BKK	Piper PA-28-140B Cherokee	13.5.2008	Søren Kristian Jakobsen, Viby S	Dan Philip Hove-Christensen, Nakskov
OY-HFF	Robinson R22 Mariner	13.5.2008	Jesper Nørmark, Valby	Boston Distribution A/S, Allerød
OY-HLN	Robinson R44 Raven	16.5.2008	CASA Air A/S, Horsens	Ronnie Hofs, Dronninglund
OY-JBJ	Hawker 800XP	21.5.2008	K/S Hawker, Billund	Sun-Air of Scandinavia A/S, Billund
OY-PPP	Pilatus PC-12/47	29.5.2008	Niels Gregers Stolt-Nielsen, Windlesham, UK	Baisden Ltd, Nicosia, Cypern
OY-VKA	Airbus A321-211	9.5.2008	Thomas Cook Airlines Scandinavia A/S, Dragør	MyTravel Airways A/S, Dragør
OY-VKB	Airbus A321-211	9.5.2008	Thomas Cook Airlines Scandinavia A/S, Dragør	MyTravel Airways A/S, Dragør
OY-VKC	Airbus A321-211	9.5.2008	Thomas Cook Airlines Scandinavia A/S, Dragør	MyTravel Airways A/S, Dragør
OY-VKD	Airbus A321-211	9.5.2008	Thomas Cook Airlines Scandinavia A/S, Dragør	MyTravel Airways A/S, Dragør
OY-VKE	Airbus A321-211	9.5.2008	Thomas Cook Airlines Scandinavia A/S, Dragør	MyTravel Airways A/S, Dragør
OY-VKF	Airbus A330-243	9.5.2008	Thomas Cook Airlines Scandinavia A/S, Dragør	MyTravel Airways A/S, Dragør
OY-VKG	Airbus A330-343	9.5.2008	Thomas Cook Airlines Scandinavia A/S, Dragør	MyTravel Airways A/S, Dragør
OY-VKH	Airbus A330-343	9.5.2008	Thomas Cook Airlines Scandinavia A/S, Dragør	MyTravel Airways A/S, Dragør
OY-VKM	Airbus A320-214	9.5.2008	Thomas Cook Airlines Scandinavia A/S, Dragør	MyTravel Airways A/S, Dragør
OY-VKS	Airbus A320-214	9.5.2008	Thomas Cook Airlines Scandinavia A/S, Dragør	MyTravel Airways A/S, Dragør
OY-XBY	Rolladen-Schneider LS1-c	13.5.2008	Hans Alfred Laugesen, Munkebo	Michael Ronald Carlsson, Fano

FOR 70 ÅR SIDEN

Tekst: Ingrid Muus



Agterkantsklapper paa en Empire Flyvebaad.

Der er en vis fascination i at blive konfronteret med, hvordan de geniale løsninger på svære problemer blev skabt, løsninger, som vi betragter som selvfølgeligheder uden at reflektere særligt meget over, hvor de egentlig kom fra. Som nu f.eks. flaps. Flaps er jo bare noget, der er på en flyvemaskine. Det skulle de da i hvert fald helst være ... selv om det er 25 år siden husker jeg som var det i går det knyttnæveslag i mellemgulvet jeg fik, da jeg på min dårligtvejsnavigering under skolingens opdagede, at flapsene ikke virkede. På finalen! Det uhyre til en instruktør havde ligeså stille løst alle sikringerne i flyet, ingen ting virkede og værsgo' og land, frue. Den poetiske beskrivelse af flapsenes tilkomst og opgaver i juli-nummeret af FLYV 1938 gik mig lige til hjertet. I øvrigt hed de ikke flaps dengang, men »Agterkantsklapper«. Flot, lidt besværligt at sige: et hak agterkantsklapper! 100 agterkantsklapper, nej vel? Flaps er mere mundret, men der er altså mere rank ryg i agterkantsklapper, jeg tror det hører sammen med at i 1938 hed en pilot en flyver. Hele artiklen har overskriften *Fart og Sikkerhed*, og et af afsnittene hedder så »Agterkantsklapper. Under Start og Landing eller anden Flyvning med lav Hastighed er der tre Ting, der har afgørende Betydning, nemlig Propellens Trækkraft, Bæreplanets kritiske Indfaldsvinkel og dets Opdrift. Den indstillelige Propel gør her sin Indsats ved at forøge Trækkraften, og Handley Page Slots (Spalteklapper), hvis Virkemaade forudsættes bekendt, tjener til en Forskydning opad af den kritiske Indfaldsvinkel. Tilbage staar Opdriften, og det er her Agterkantsklapperne sætter ind. Paa ældre Flyvemaskiner beregnet til at tage en store Nyttelast vil man se, at Bæreplansprofilerne er tynde og krumme, ofte med en meget hul Underside. Disse krumme Bæreplaner giver en meget stor Opdrift, men er ikke egnede til hurtige Maskiner. De har derfor maattet vige til Fordel for de tykke og mere flade

Planer med mindre Opdrift ved lav Hastighed. Da det imidlertid i Sikkerhedens Interesse netop er ønskeligt, at Bæreplanen har stor Opdrift ved smaa Hastigheder, vilde det være heldigt, om man under Flyvningen kunne give det den krumme Profils Fordele, og det er det, der sker ved Anvendelsen af Agterkantsklapperne. Naar Klapperne drejer ned, forandres Profilen fra flad til krum.»

Beskrivelsen af de gamle flyvemaskiners bæreplaner gav mig øjeblikkeligt en association til fiskehejren i flugt. Langsom, adstadig med en krum vingeprofil, som man genkender på lang afstand. Jeg vil aldrig mere kunne sætte flaps/agterkantsklapper uden at tænke på fiskehejren.

Under rubrikken *Nyt fra alle lande* læser jeg noget, som undrer mig: »Nyt fra Sovjetrusland. Det russiske Folkekommissariat for Rustnings-Industri har bevilget Midler til Bygning af en ny stor Flyvemaskinefabrik; Omkostningerne er beregnet til 125.000.000 Rubler, og der skal beskæftiges en Arbejdsstyrke paa 14.000 Mand samt 2.000 Ingeniører og Teknikere. Fabrikken skal ligge i Saratow og vil blive den største Flyvemaskinefabrik i Sovjetrusland, det er Meningen, at den skal kunne paabegynde Produktionen i Marts 1939 og derefter levere 300 Maskiner om Maanedene.«

300 maskiner om måneden! Det er 10 om dagen inkl. lørdag, søndag, jul, påske og pinse. Gjorde den faktisk det? Leverede 300 maskiner om måneden? Flyvetraditionen i Saratow blev måske befæstet med den fabrik? det var den by Juri Gagarin kom fra, har Wikipedia fortalt mig. En anden af byens store sønner var Wiktor Fjodorowitsch Bolchowitinow, som allerede i 1924 konstruerede sit første svævefly, i 1936-38 bombeprototypen DB-A, som i november 1936 satte verdensrekord i max. flyvehøjde med last: 10.000 kg nyttelast 7.032 m, og i 1938 begyndte han med at konstruere jettfly. Så han kan jo godt have haft en finger med i spillet i den stort anlagte produktion.

Og under DDL's meddelelser er der den her charmerende én: »Ruterne til Aalborg og Esbjerg har aabenbart Publikums Bevaagenhed; der er næsten fuld Belægning til hver tur, og særlig nu i Ferietiden maa det jo ogsaa siges at være en bekvem Maade at komme til de jyske Badesteder paa, ligesom Ruterne ogsaa byder gode Muligheder for den, der vil planlægge en Rundtur i Danmark og tage et Stykke af Rejsen ad Luftvejen.« Et koncept som vist nærmest helt er overgået til os med de små flyvemaskiner.



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

Tilbyder alt til flyverne • www.kda.dk

Lufthavnvej 20

4100 Roskilde



Protektor: Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen
 Præsident: Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille
 Formand: Hans Havsager

GENERALSEKRETARIAT

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
 Åbningstider mandag til fredag kl. 09.00-16.00
 E-mail: kda@kda.dk

KDA HUSET

	Telefon	E-mail
Anders Madsen, generalsekretær	4614 1503	am@kda.dk
Knud Larsen, redaktør af Flyv	4614 1502	flyv@kda.dk
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	pilotshop@kda.dk
Telefax	4619 1316	

KDA'S BESTYRELSE

	Telefon
Hans Havsager (formand)	4648 0608
Jens Feldborg	3250 7898
Niels Jensen	2943 2967
Søren Pedersen	4828 9196
Per Wistisen	
Kim Jensen	
Ole Kobberup	5122 6234

DANSK BALLON UNION

Henning Sørensen
 Kronhjørntvej 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
 Telefon 2624 8888
 Internet adr.: www.kunstflyvning.com
 E-mail: dolriis@syntase.dk

DANSK MOTORFLYVER UNION

Fmd.: Knud Nielsen
 Tlf. 8623 1652
 E-mail: knni@post2.tele.dk
 Sekretariat: Merete Strandberg
 Limfjordsgade 121, Gjol, 9440 Åbybro
 Telefon 7878 2190
 Internet adr.: www.flyvdmu.dk
 E-mail: dmu@mail.dk

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

Svæveflyvecenter Arnborg
 Fæsterholtvej 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

Karsten Kongstad
 Degnebakken 22, Vigersted
 4100 Ringsted
 Internet adr.: www.fffu.dk
 E-mail: kk@ringsted.dk

LINESTYRINGS-UNIONEN

Ole Bjerager
 Ryumgårdsvej 58, 2770 Kastrup
 Telefon 3257 4001
 Internet adr.: www.modelflyvning.dk
 E-mail: bjerager@get2net.dk

RC SPORT DANMARK

Rugmarken 80, 8520 Lystrup
 Telefon 8622 6319
 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
 Telefon 7482 2021, fax 7482 2400
 E-mail: dagmar@dbmail.dk
 www.dulfu.dk

NYT OMFATTENDE HØRINGSMATERIALE FRA EASA

EASA har publiceret det forslag til nye regler for erhvervelse af certifikater til privat- og erhvervsflyvning. Materialet beskriver i detaljer hvilke krav der foreslås.

KDA opfordrer unionerne og andre til at studere dette og udforme konkrete og konstruktive svar til materialet.

Materialet findes på EASA's hjemmeside www.easa.eu > DA > Rulemaking > NPAs:

NPA 2008-17a,
 dokument A Forklaring (85 sider)
 NPA 2008 17b,
 dokument B FCL (647 sider)
 NPA 2008 17c,
 dokument C Medical krav (66 sider)

KDA MØDER I 2008

3. januar
 Møde med KDA's revisor.

7. januar
 Møde i Rulemaking-gruppen hos Jørn Vinther. Der arbejdes på at få mere struktur på arbejdet, ligesom en oversigt over dokumenter og personer, som har kendskab til indhold og vigtighed udarbejdes. Deltagelse af generalsekretær.

12. januar
 Møde i KDA Jubilæumsgruppe. Separat mødereferat er udsendt. Deltagelse af repræsentanter fra næsten alle unioner, Formanden, Vagn Jensen og generalsekretær. Separat mødereferat er udsendt.

13. januar
 Møde med DHPU's bestyrelse ang. sam-

arbejde med DHPU. Deltagelse af Birgit Eldov og generalsekretæren.

14. januar
 Møde i Rådet for Større Flyvesikkerhed i Helsingør, Flymuseet. Deltagelse af generalsekretær.

24. januar
 Møde ang. planlægning af møder i forbindelse med etablering af Miljøudvalg. Deltagelse af Søren Pedersen og generalsekretæren.

6. februar
 Møde med Jyske Bank ang. sponsorsarbejde. Deltagelse af Henrik Knudtzen og generalsekretæren.

8. februar
 Møde med FAI (Jean-Marc Badan) og

SportEventFyn ang. budrunde World Air Games 2011. Deltagelse af formanden og generalsekretæren.

20. februar

Møde med FLYV's annoncesamarbejds-partner ang. budget 2008.

21. februar

Møde med KDA's edb-leverandør.

21. februar

Møde i Jubilæumsgruppen i Vejle. Deltagelse af formanden og generalsekretæren.

26. februar

Møde med DMU repræsentanter ang. indholdet i FLYV. Deltagelse af redaktøren og generalsekretæren.

28. februar

Møde i Jubilæumsgruppens budgetkomité.

4. marts

Miljøregionsmøde i Region Nordjylland aflyst p.g.a. lav tilmelding.

10. marts

Møde i Rulemaking-gruppen i Aalborg Lufthavn. Deltagelse af generalsekretær og Hans Havsager.

11. marts

Møde i Transportministeriets EU-specialudvalg for Transport. (Rammenotat, pkt. 6 – Dansk holdning).

1. april

Miljøregionsmøde i Region Midtjylland på Skinderholm. Deltagelse af repræsentanter fra klubberne i området, samt Søren Pedersen og generalsekretæren.

2. april

Møde med SOK ang. havmiljøvogterordningen.

3. april

Møde i SLV's Kontaktråd. Deltagelse af generalsekretæren.

4. april

Møde i KDA's kommunikationsudvalg. Deltagelse af Niels Jensen, Per Svendsen, Arne Panduro og Anders Madsen.

11. april

Møde med forhandlingsgruppe fra KZ & Veteranfly Klubben. Deltagelse af formand Aksel Nielsen og generalsekretæren.

16. april

Møde med Kurt Lykstoft. Deltagelse af generalsekretæren.

17. april

Møde i KDA's ERFA-gruppe i Aalborg Lufthavn. Deltagelse af Formand Hans Havsager, Jørn Vinther, Helge Hald, Per Wistisen, Henning Sørensen, Kim Pålmand og Anders Madsen.

21. april

Bestyrelsesmøde i Rådet for Større Flyvesikkerhed i KDA-huset. Deltagelse af generalsekretæren.

21. april

Generalforsamling i Rådet for Større Flyvesikkerhed. Deltagelse af generalsekretæren. Rådet for større Flyvesikkerhed fik ny formand, Steen Halvorsen fra Naviair.

22. april

Generalforsamling i Friluftsrådet. Deltagelse af Søren Pedersen, Henrik Knudtzon og Anders Madsen.

26. april

Repræsentantskabsmøde i DMU. Deltagelse af redaktør Knud Larsen og formand Hans Havsager.

28. april

EASA møde i Köln. Deltagelse af generalsekretæren.

5. maj

SLV Unionsmøde. Deltagelse af formand Hans Havsager, næstformand Jens Feldborg og generalsekretæren.

FLYVEMUSEETS VENNER – MUSEUMSTUR TIL OSLO

Flyvemuseets Venner arrangerer tirsdag den 7. oktober 2008 besøg på hele to flymuseer på Gardermoen, nemlig Forsvarsmuseet og SAS Museet. Vi tager DFDS Oslo-båd mandag den 6. oktober klokken 17.00 og er tilbage i København onsdag den 8. oktober klokken 9.30. Nyd samværet med andre flyentusiaster på turen. Læs mere på www.flyvemuseum.dk. Bindende tilmelding senest 8. juli 2008 på oslo@flyvemuseum.dk

Forbered flyveferien nu!

- Brug KDA's Air Field Manual, Jeppesen Bottland VFR Manual og kort fra KDA Pilotshop



Brug www.kda.dk eller ring 4614 1507

KDA (WWW.KDA.DK)

Dato Begivenhed

- 18/10 Formandsmøde kl. 1000, KDA-huset, Roskilde
18/4-2009 KDA Repræsentantskabsmøde kl. 1100, KDA-huset, Roskilde

SVÆVEFLYVNING (WWW.DSVU.DK)

Dato Begivenhed

- 14-24/7 DM Junior, DM Klub og DM 18 m
2-16/8 30th FAI World Gliding Championships, Lüsse, Tyskland

BALLON (WWW.BALLONUNION.DK)

Dato Begivenhed

- 24-27/7 NM, Hämeenlinna, Finland
12-17/8 DM og Svensk Mesterskab, Sogårdslejren, Aabenraa
13-20/9 VM, Hofkirchen, Østrig
30/9-4/10 VIII Int'l Hot Air Ballon Championships, Debrecen, Ungarn

DMU (WWW.FLYVDMU.DK)

Dato Begivenhed

- 22-24/8 Elverum Open Air Rally, Starmoen (ENHN), Norge
1-15/9 FAI - AOPA Rally Fly-Out for Peace 2008 (www.aopa.ch)

DMU SPORT (WWW.DMU-SPORT.DK)

Dato Begivenhed

- 13-26/7 VM i Rally- og Præcisionflyvning, Ried Kirchheim, Østrig

DULFU (WWW.DULFU.DK)

Dato Begivenhed

- Uge 27 Skolingsuge, Herning
Uge 31 DULFU-træf
31/8 Åbent hus på Tåsinge Flyveplads

KUNSTFLYVNING (WWW.KUNSTFLYVNING.COM)

Dato Begivenhed

- 5-13/7 16th FAI EM aerobatic championship, Hradec Králové, Tjekkiet

FRITFLYVNING (WWW.FFU.DK)

Dato Begivenhed

- 31/8-6/9 EM, Pazardzhik, Bulgarien
16/11 Landsmøde, Ringsted

SKALAMODELLER (WWW.RC-SKALAFLY.DK)

Dato Begivenhed

- 11-20/7 20th FAI World Championships for Scale Model Aircraft and Large Scale Aircraft, Kruszyń, Polen

HANGLIDING OG PARAGLIDING (WWW.DHPU.DK)

Dato Begivenhed

- 5-12/7 Venolejr, Veno
14-18/7 XC-seminar, Makedonien
2-9/8 HG Bjerg DM, Laragne, Frankrig
1-4/9 PG-sikkerhedskursus for instruktører, Malcesine, Italien



FLYV

81. årgang nr. 7 · juli 2008

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)

I 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

Distribueret oplag ifølge Fagpressens Medie Kontrol i perioden 1.7.05 til 30.6.06: 3.912 ekspl.

NY LÆREBOG I RADIOKOMMUNIKATION

Radiokommunikation for Piloter er skrevet for flyvelever, der ønsker Nationalt Begrænset certifikat som luftfartsradiotelefonist (NBEG).

Bogen gennemgår det nødvendige stof, der skal læres for at kunne gå til prøve overfor Statens Luftfartsvæsen, men derudover giver bogen et godt indblik i hvordan radiokommunikation mellem fly og jordstationer foregår i det daglige.

Dette gøres gennem udførlige eksempler, hvor fem forskellige luftfartøjer – et moderne motorfly; en helikopter; et ultralet fly; et motorsvævefly og et svævefly – følges fra piloten er klar til at påbegynde sin flyvning til parkering af flyet efter endt flyvning.

Foruden at tjene som redskab for nybegyndere, vil bogen være et glimrende supplement for piloter, der er vendt hjem med udenlandske certifikater, ligesom erfarne piloter vil kunne få opfrisket pensum og procedurer, der kan være »rustet« eller kan have ændret sig siden gennem årene der er gået.



RADIOKOMMUNIKATION FOR PILOTER

1. udgave, 1. oplag 2008

Copyright © KDA Service ApS, Rune Balle.

Printed in Denmark – ISBN 978-87-87130-00-4

Bestillingsnummer: 1205129

80 sider, 28 illustrationer – 25 x 18 cm, paperback

Pris kr. 225,00 (minus evt. medlemsrabat)

Nyt fra EKSNS

Da der ikke er bemanding på Sindal Lufthavn lørdag/søndag, har vi i SINDAL FLYVEKLUB i samarbejde med SINDAL LUFTHAVN besluttet at holde åbent lørdag og søndag mellem kl. 1000 og 1600 i perioden fra og med lørdag den 14. juni til og med søndag den 17. august 2008, så du/ikke kommer til en lukket plads. Der vil være mulighed for tilflyvende gæster at komme ind og få en kop kaffe/the samt købe vand og is + adgang til toilet og telefon. Ligeledes er der mulighed for at leje cykler på pladsen. Der er f.eks. 3 kilometer ind til Sindal by og 20 kilometer til Tversted Strand. Det vil også være muligt at købe fuel – dog kun mod kontant!

Vi håber selvfølgelig, det vil have interesse for mange og glæde de, som kommer til Sindal eller måske blot er på tur.

Med venlig hilsen,

P.b.v.,
Jens Kongsbak, Formand

Telf. 98935074 • Mail: jkon@stofanet.dk • (Telf. Sindal Lufthavn: 98935800)

SÆLGES

GRUMMANN AMERICAN AA-5 ÅRGANG 1972

AC/TT: 970 timer (bemærk det lave timetal)
Motor TSO: 2520 timer. rep. ved 2440/maj 2001
Propel TSO: 7 timer. maj 2007
Godkendt til VFR NAT

UDSTYR:

com. Becker 3201, com/nav King KX 170,
intercom SPA400,
xpdr Garmin GTX320 mode C,
fuel flow JPI FS450, egt Alcor,
vertical card compas.

HENVENDELSE TIL:

Bodil Kristensen tlf. 2022 2281
Tekniske spørgsmål til J. Dohn tlf. 8636 3055

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

FORNYELSE PÅ DEN SJOVE MÅDE ...



WWW.LENAIR.DK • TELEFON 24457246

FLY UDLEJES EKKL/EKRR



KALUNDBORG AVIATION

OY-BLP • PIPER PA28-151 • ÅRGANG 1976 • VFR-NAT CERTIFICERET



AIRWORK

OY-PTL • CESSNA F172P • ÅRGANG 1986 • IFR-CERTIFICERET

Flyene udlejes fra Kalundborg (OY-PTL også fra Roskilde Lufthavn)
Rabat kan gives • www.airwork.dk/flyudlejning.html

Pris DKK: OY-BLP 890,- / OY-PTL 920,- pr. tacho

KALUNDBORG
AVIATION

KALUNDBORG AVIATION
Mobil 4041 1326
aviation@mail.dk



AIRWORK
Mobil 6076 8031
airwork@mail.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
centerair@centerair.dk • www.centerair.dk

Smaragd - luftens juvel



Smaragd er et elegant lavvinget UL fly bygget i en GFR/Carbon sandwich konstruktion, der byder på masser af plads i cockpittet

Kik ind på www.hobby-centret.dk og se meget mere om dit nye fly

hobby-centret
- alt til mindste detalje

Telefon 57 67 30 92 · www.hobby-centret.dk

HANGARPLADSER TIL LEJE

Til snarlig overtagelse udlejes hangarpladser i Københavns Lufthavn, Roskilde.
Månedlig leje excl. moms

kr. 1.700,-

HENVENDELSE DAGLIGT TIL
Henrik Stagetorn
telefon 33 12 46 11 eller
e-mail hs@stagetorn.dk

SÆLGES

• KZ 7 OYDMJ •
Tlf. 9827 1195

**REDNINGSFALDSKÆRME
OMPÅKNING · SALG & REPARATION**

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

4. part sælges i Piper Arrow 180



OY-BKG

Da et af gruppens medlemmer gennem 35 år har købt eget fly udbydes hermed:
2 stk 4. parter til 88.000 kr pr stk.

Flyet er stationeret på Gørlev Flyveplads, og der medfølger egen hangar i købet.

Henvendelse til Frank Bo Hansen
tlf. 4015 8770, mail: frank@slagelsetryk.dk

Årgang 1968, TT 4410 timer
Motor TSMO 16 timer
Propel renoveres næste gang 2009
IFR godkendt
LDB 14-06-2008

Se også foto på
www.gorlevflyveplads.dk

Får du den rigtige behandling når skaden er sket !!!!

Vi vil gøre alt for, at leve op til vores ansvar som forsikringsselskab, når skaden er sket.
Derfor lægger vi vægt på:

Hurtig og seriøs skadebehandling
Lokale taksatorer
Egen skadeafdeling
24 timers skadeservice på 88 807 112
Vores ansatte har stort kendskab til branchen

Kontakt os og hør nærmere om priser og hvordan skadebehandlingen foregår. Vi mener, at der er sammenhæng mellem kvalitet og pris.

Vi ønsker alle en rigtig god sommer.



Sirius Aviation Insurance
Lergravsvej 53, 2300 København S
Telefon: +45 88 807 100
e-mail: aviation@SiriusGroup.com
Web.: SiriusAviationInsurance.com

Filial af Sirius International Försäkringsaktiebolag (Publ), Sverige

SIRIUS
AVIATION INSURANCE

2

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

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.



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



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.



- 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
- FIA(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

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=Fly
verinstruktøruddannelse. 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.

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

The Heart to Fly ...

- ✓ ATP Modular Commercial Pilot (Airbanica & DAL)
- ✓ Private Pilot License, PPL(A), theory & flying
- ✓ Aerobatic Course & Spin Course
- ✓ Radio Certificate, N-BEG & BEG
- ✓ Night Qualification & Differences Training
- ✓ Proficiency Check (PFC SEP) & Trial Lessons

Tlf: 46117721
E-mail: ad@airdanica.dk
www.airdanica.dk



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

Professionel pilotuddannelse



Lufthavnsvej 60
4000 Roskilde

- ATP (A) Integreret Trafikflyver
- FI (A) Flyveinstruktør
- FNPT II, DA12 med Garmin 1000
- ATPL (A) Teori - Distance Learning
- PPL (A) Privatflyvercertifikat

Flyvevåbnets
Bibliotek



392000289790

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.

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

Skive Lufthavn
Lufthavnsvej 1
DK-7840 Højslev
Tlf. +45 97524037

FLYV

AUGUST 2008 NR. 8



ILA 2008

LÆS OGSÅ ...

JAGTEN PÅ DIAMANTEN

Eventyret – eller jagten på diamanten startede i efteråret 2003, hvor otte svæveflypiloter fra Tølløse Flyveklub besluttede sig til at prøve kræfter med det kolde og uvejsomme landskab i de norske fjelde.

Forsikringsaftale med DMU, Dansk Mortorflyver Union

Er dine forsikringer i orden?

Få svar på tlf. 70201927

Certifikatforsikring til piloter

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

Forsikringsmæglerne på Roskilde Lufthavn

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



Flyforsikring og Nyhavn

Vi er pr. 1. august, flyttet fra kontor hotellet Lergravsvej 53 til nye og større lokaler i Nyhavn. I den anledning vil vi afholde reception fredag d. 26. september, men mere om dette i næste nummer af FLYV.

Den nye adresse er:
Sirius Aviation Insurance
Nyhavn 43A 2.th
1051 København K



Sirius Aviation Insurance
Nyhavn 43A 2.th, 1051 København K
Telefon: +45 88 807 100
e-mail: aviation@SiriusGroup.com
Web.: SiriusAviationInsurance.com
Filial af Sirius International Forsikringsaktiebolag (Publ), Sverige



Ikaros tilbyder:

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

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



Lederskab forpligter

At forsikre sig er en tillidsag. 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



« 6

Søhøjlands-klubmedlem
Jesper Døssing er flyttet til Italien sidste år og har fortsat sin UL-flyvning der. Men næsten intet er som i Danmark. Max. flyvehøjde på hverdage er 500 fod.

12 »

Ballonpost over Storebælt

Så lykkedes det at flyve over Storebælt med varmluftballon 200 år og 15 dage efter det lykkedes første gang. Ballon-skipper Jørn Vinther gjorde det på en flot aftenflyvning.



« 14

Nye delinger i luften
Flyverhjemmeværnets flyvende delinger blev oprettet som en forsøgsordning den 31. marts 2007 med fire delinger. Nu er der fire mere. Ole Steen Hansen overværede arrangementet på Randers Flyveplads.



34 »

ILA 2008

International Raum- und Luftfahrtausstellung (ILA) finder sted hver andet år i Berlin. United Arab Emirates (UAE) var blandt producenterne af droner.



KORT SAGT

Kort Sagt 4

ULTRALET

Søhøjlands-klubmedlem flyver i Syditalien 6

MILITÆRFlyVNING

Omskoling 10

Nye delinger i luften 14

BALLON

Ballonpost over Storebælt 12

ALMEN

Inspektør vil flytte holdninger 18

Flyvesikkerhedsprisen 24

Det 41. Internationale KZ Rally 26

Hastværk er lastværk! 32

ILA 2008 34

SVÆVEFLYVNING

Jagten på diamanter - kap. 5 20

ORGANISATIONSNYT

Organisationsnyt 38

OSCAR YANKEE

Oscar Yankee 37

NAVNE

Navne 39

KALENDER

Kalender 39

KORT SAGT

Tekst: Knud Larsen.



Piper Jet.

REKORD I BILLUND

Weekend'en 28-29. juni blev en rekord-weekend for Billund Lufthavn. Fredag, lørdag og søndag var det samlede passagertal 35.004 og den nye rekord for en enkelt dag blev sat om søndagen med 12.495 passagerer. Den hidtidige weekend-rekord var fra 2007 og lød på 34.019. Mens den hidtil største dag var i 2007 med 11.898 passagerer.

Det samlede passagertal i første halvår var 1.192.225 passagerer svarende til en fremgang på 18,2 % i forhold til første halvår 2007.

Der er vækst på næsten alle udenrigsruter, specielt med øget kapacitet til Frankfurt efter at Lufthansa selv er begyndt at beflyve ruten, og med KLM til Amsterdam. KLM har sat større fly ind på de fleste af de fire daglige afgang. På samme måde har flere af de øvrige selskaber øget kapaciteten på deres ruter. Det gælder således Sterling Airlines til Oslo og Cimber Air til München og Bergen. Iceland Express har øget kapaciteten på ruten mellem Keflavik og Billund.

Der er i forhold til samme periode sidste år etableret en række nye ruter, bl.a. til Riga med Air Baltic, til Prag og Olbia med Sterling og til Alicante, Barcelona, Valencia, Milano og Birmingham med Ryanair og samt til Berlin og Stavanger med Cimber.

FLYMOMS

Den 12. juni skete det. Ændringer af momsloven (L32A) blev vedtaget i Folketinget med 107 stemmer for og 2 (Enhedslisten) i mod.

Vedtagelsen medfører at flyveselskaber, der hovedsagelig flyver i udenrigsfart (mere end 55% baseret på omsætning og antal fløjne kilometer), kan få momsfrie leveringer af og til deres udenrigs- og indenrigsfly. Ikrafttrædelse den 1. januar 2009.

Der sker bortfald af den gældende regel om momsfrie leverancer af og til fly ejet af andre erhvervsvirksomheder og private fly. Der indføres en overgangsordning frem til 1. juli 2010 for salg af fly og disses faste udstyr, således at salg inden denne dato er momsfrit.

Der kan fortsat momsfrit sælges fly mv. til statslige institutioner, herunder Forsvaret. Der gælder en overgangsordning på to år for flyskoler fra den 1. januar 2009.

BENZINAFGIFT

Fritagelsen for energiafgifter på brændstoffer til fly bortfalder for ikke-erhvervsmæssig privatflyvning. Skatteministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden. Der er fortsat afgiftsfritagelse for jet brændstof, der anvendes erhvervsmæssigt. Ikrafttrædelse 1. januar 2009.

PIPER JET

For første gang i Piper Aircraft's 71-årige historie kunne man den 19. juni høre lyden af en turbo fan jetmotor i et Piper fly på fabrikken i Vero Beach, Florida.

Det var lyden af en Williams FJ44-3A motor i Piper Jet. Motoren er placeret i halefinnen lige som centermotoren i et Douglas DC-10 passagerfly.

Motoren styres helt af det såkaldte FADEC-system, der kontrollerer hele motoren i alle faser af flyvningen. Ved opstart skal piloten kun trykke på startknappen, se at motoren løber op i omdrejninger og skubbe gashåndtaget lidt frem til »run« positionen.

Samme dag blev der foretaget langsom kørsel på banen for at checke bl.a. næsehjulindstillingen og andre ting, derefter følger "high speed taxi" og første flyvning.

Piper Jet forventes at have en rejsehastighed på 360 kts, en tjenestetophøjde på 35.000 ft, en rækkevidde på 1.300 nm samt en lastevne på 800 lbs. med fulde tanke. Se videoklip på www.piper.com/piperjet/.

BUSINESS AVIATION

Eurocontrol forventer at antallet af jetfly vil stige fra i dag 1.900 til omkring 4.000 i 2017.

Med den forventede stigning i antallet af fly forventes antallet af flyvninger pr. dag at blive 4.300 – 5.000 alt afhængig i udviklingen i verdensøkonomien.

I øjeblikket er fordelingen af business aviation i Europa således: Frankrig 16,6%, UK 13,8%, Tyskland 13%, Italien 10,2%, Schweiz 7,4% og Spanien 6,1%. Der er over 700 operatører i Europa. ■



Travlhed ved check-in skrankerne en tilfældig lørdag. Foto: Billund Airport.

Gripen – fremtidens kampfly



Saab har igennem generationer udviklet state-of-the-art kampfly. Seneste skud på stammen er Gripen Next Generation, der bliver et nyudviklet, fuldt ud NATO-kompatibelt og ægte multirole kampfly, som effektivt kan løse mange forskellige opgaver – fx forsvare nationale grænser og støtte soldater på internationale missioner.

Gripen Next Generation er et avanceret og højteknologisk kampfly, der lever op til alle Danmarks krav og har en garanteret, fast og kendt pris.

www.gripen.dk



SAAB

Danilo tanker sin Fox.



SØHØJLANDS-KLUBMEDLEM FLYVER I SYDITALIEN

Tekst og foto: Jesper Sidenius Døssing

Om aftenen og i weekenderne efter vores indflytning juni sidste år fyldtes luften ofte af en summede og for mig velkendt lyd af en Rotax motor med ca. 5.000 omdrejninger. Jeg kiggede op, og et af de fly, jeg ofte så, var et gult fly, jeg ikke lige kunne finde på mit UL fjernkendingskort. Gad vide hvor det holder til, tænkte jeg.

Det gule fly holder på sin vante plads i en hangar kun ca. 700 m fra vores bolig i Lago Patria nordvest for Napoli. Det er en Tucano Delta3 DCC lavet af Flylab (se evt. www.flylab.it).

Den tidligere ejer, Mimmo, købte flyet fra nyt i 2001 direkte fra fabrikken, hvor en prøveflyver lige lavede et loop i den, og kort efter landing erklærede flyet som

fuldt ud funktionsdygtigt og leveringsklart, hvorefter han gav Mimmo den lille nøgle.

Siden den dag har han fløjet ca. 100 pragtfulde og problemfrie timer i den, før han i september sidste år overdrog den lille nøgle til mig. Blandt andet har han fløjet til Rom, – for indtagelse af en Macchiato (en espresso med en smule



Der snakkes før start.



Overflyvning af banen i lav højde.

varm pisket mælk) og tilbage på den samme optankning. Flyet er rimeligt økonomisk og har to store tanke lige bag kabinen og under den lille Rotax 503 motor.

At få et fly registreret og ejerskiftet her i Italien foregår gennem Aeroclub d'Italia (se evt. www.aeci.it) som svarer til DULFU i Danmark. Hvis nogen skulle komme i den situation, at de ønsker at købe et brugt fly i Italien (se evt. www.skysupermarket.it) og fortsat have det registreret her, kan jeg være behjælpelig med formularen, som skal udfyldes i tre eksemplarer med originalunderskrifter af køber og sælger.

Hvis man planlægger at flyve til Italien i sin UL, er det også dem, man kontakter. Normalt skal man have et »Nulla Osta«, som er en slags tilladelse til at være i italiensk luftrum. Myndighederne kontrollerer, at man ikke er registreret af Interpol som terrorist, vil jeg tro. Der skal også en lægeerklæring til, som skal være udstedt af en italiensk læge.

At flyve UL i Italien som dansk uddannet kræver ekstra mod. Maksimal højde er på hverdage 500' og i weekenden og italienske helligdage 1000' (se evt. www.ulm.it/info/leggi/leggi_en.htm) målt fra det højeste punkt inden for en radius af fem km. Hvordan de træner stall er mig en gåde. Heldigvis er der høje bjerge her i området, hvor man kan snige sig langt længere op.

Jeg flyver fra en lille 400 m græsbane med to m høje træer i begge ender. Det var lidt af en omvæltning for mig, idet jeg hidtil mest har fløjet i Snitterens gamle Fox fra Herning, hvor der god plads. Jeg takker Finn Sørensen (Snitteren) for hans grundige skoling af mig,



Lello og hans Punto trike.



Nonnemave-landing.



Motoren startes med startsnor.

som er afgørende indbringende nu under sydlige himmelstrøg og særlige flyveforhold.

UDFLUGT

Formanden af klubben har lige skiftet sin ICP Super Bingo med en Tecnam P92. Han hedder Lello og har større landingsudfordringer end jeg, idet Bingo'en kan lande på en meget kort bane i modsætning til det noget hurtigere fly Tecnam P92. Flyet er i øvrigt konstrueret af en ingeniør, der underviste på Napoli Universitet efter sigende.

Jeg flyver med den tidligere ejer, Mimmo. For det første kan han flyve Tucano'en i søvne, vil jeg tro og for det andet er det for mig en god chance for at lære lokalområdet at kende.

Forleden efter at jeg igen havde bevist, at jeg kunne udføre »Nonne-mave-landinger« (Snitter-udtryk for meget fine landinger), foreslog jeg, vi tog et lille »cruise«. Vi hældte yderligere 20 liter på, pillede dørene af (en fin detalje som Tu-

cano'en har) og startede. Vi fløj mod vest som sædvanligt og efter ca. 4 min. var vi ved kysten. Der var masser af mennesker på stranden, der vinkede op og det hele sås tydeligt, for på en mandag flyver man jo ikke højere en 500'. Vi fløj mod syd og kom om til Pozzuoli bugten. Det var helt vindstille, og der var ikke en sky på himlen. Klokken var ca. 18.30, da vi fløj ud over bugten for at komme syd om »Monte de Procida«.

Jeg må indrømme, det kildede lidt i min mave. Hvordan skulle vi kunne lande, hvis den lille Rotax valgte at sætte ud? Senere har jeg gået med tanken om, at hvis det endelig skal være, er en nødlanding ved motorstop lige ved kysten nok ikke fatal. Især ikke hvis det lykkedes at stalle flyet, idet jeg »sætter den« på vandet efter at have spændt bæltet en ekstra gang ...

I Italien er det lovkrav at flyve med hjelm, uanset hvilken type UL man flyver. Jeg fik hjelm af min kone i fødselsdagsgave i foråret, og den er ikke så tos-

set endda. Den vejer kun ca. et halvt kg, og skulle uheldet være ude, kan den afhængig af omstændighederne selvfølgelig være livsforlængende. Under en evt. nødlanding kan det bump, der gør at man bliver bevidstløs måske undgås med en hjelm, og man har en chance for at svømme i land.

KLUBLIV

I klubben er der næsten hver aften aktivitet. Det er herligt at komme der, og der er altid frisk espresso på kanden (med rigelig sukker), og selv om mit ordforråd på italiensk stadig er meget begrænset, føler jeg altid, de modtager mig med en varme, som man måske kender, hvis man har været i Italien og er »kommet ind« på de lokale.

Det koster 100 Euro pr. år at være medlem, som indbefatter fri kaffe og brug af klubhuset. En hangarplads til et rorstyret fly koster 225 Euro i kvartalet.

Der er nogle få stykker i klubben, der taler engelsk, og skal der tales detaljer,

går jeg til dem for at få støtte. En af dem jeg snakker mest med er Danilo. Han har en gammel åben Fox og er tidligere helikoptermekaniker i det italienske flyvevåben. Nu er han ansat i et civilt firma, men det fremgår af hans Fox, at han ikke har glemt sit fag som flymekaniker. Han kan lide at modificere sin Fox. Han har som det seneste monteret lys på den, og kabler bliver altid samlet efter forskrifterne med »krympflex« som det vist kaldes i daglig tale.

Der er i øjeblikket kun tre »rorstyrede« fly i klubben. De fleste flyver »Deltavinge« eller »Trike«, og dem er der ca. 10 af, der kan flyve. Der er også en trike-instruktør, som samtidigt fungerer som tester af div. skabninger. I sidste uge blev Lellos trike med Fiat Uno motor testet, og jeg må sige den fløj hurtigt. Samtidigt var den meget lydløs og han slipper for at blande de 2% olie i brændstoffet.

Ikke et ord fra min side vedrørende om, hvor mange af disse fly der er godkendte eller for den sags skyld forsikret. I Napoli kan alt lade sig gøre ...

Der er mange UL-klubber i Italien og bare 20 km nord for Napoli er der en klub, der hedder Delta Club. Der flyver de næste kun Tecnam 2000 eller og »High Tech« trikes. Jeg er glad for den lille klub jeg kommer i, hvor alle kender hinanden, og man altid kan få en hjælpende hånd.

Jeg mødte en flyingeniør via et forum, som kan findes via www.ulm.it, som jeg synes er god hjemmeside. Han er i øvrigt ansat ved Italian Aerospace Research Centre (se evt. www.cira.it), hvor der bl.a. udvikles rumfartøjer.

Nuccio, som han gerne vil kaldes, har som en sand ven hjulpet mig med flere administrative forviklinger som italie-nerne, og især napolitanere desværre kan skabe ud af de mest simple ting efter dansk målestok.

Snitteren har lavet en lille fin propel, som jeg ved den rigtige lejlighed skal have givet Nuccio som tak.

I sin Tecnam P92 har Nuccio været ved den nordligste ende af Norge i 2001 (med en landing i Roskilde som DULFU gav tilladelse til) og den længste tur i et stræk var fra det sydlige af Grækenland til Caserta 50 min. nord for Napoli. Det tog mere end syv timer, så jeg tror han havde madpakke med. I stedet for det højre sæde er der en stor benzintank. Nuccio er i øjeblikket ved at planlægge en tur USA.

Slut for denne gang fra Italien – *Ciao!*



Bestil inden 1. sept. '08

Der er 'run' på bestillingerne hos Piper-fabrikken i Florida. Ønsker du dig en Piper Archer III i 2009, er det således ved at være tiden. Senest d. 1. sept. skal vi give Piper besked - og "først til mølle-principet" sikrer, at de, der først melder ind, får en plads i køen. Vi glæder os til at tage imod din bestilling.

Piper Archer III [file photo]

Meridian

Om et step eller to bliver du måske klar til en Piper Malibu Meridian - se www.airalpha.com

AIR ALPHA Air Alpha Aircraft Sales A/S, Tlf. 65 954 954
sales@airalpha.com, www.airalpha.com

OMSKOLING

BLIVER TILPASSET VIRKELIGHEDEN

Af Georg Ask Lunden Jensen

Foto: Casper Tybjerg/www.tff.dk

Omskoling af S-61 piloter til EH101 bliver løbende justeret, alt efter hvor mange helikoptere der er i luften. Henrik Kanstrup fra Kapacitetsafdelingen i Flyvertaktisk Kommando forklarer om de mange faktorer, der kan påvirke omskoling og medarbejdernes hverdag.

Henrik Kanstrup forklarer, at Flyvertaktisk Kommando løbende justerer planerne for omskoling af besætninger fra S-61 til EH101 helikopteren, så de passer med det antal helikoptere, man forudser der er til rådighed.

- Der kan opstå flaskehalse undervejs, fordi piloterne kun kan flyve én af de to helikoptertyper. Hvis nøglemedarbejdere vælger at forlade Flyvevåbnet, vil vi kunne mærke det.

Det kan gå ud over medarbejderne i en periode, men jeg mener ikke, det vil påvirke opgaveløsningen.

Han understreger dog, at der vil være besætninger nok til begge helikoptertyper, som det ser ud nu, fordi man undervejs har justeret på omskolingsplanerne.

Hvis der bliver for få af en af helikoptertyperne, risikerer besætningerne på den anden helikoptertype at få overarbejde, indtil situationen har normaliseret sig.

- Det er nemt at planlægge sig ud af, så længe helikopterne ikke går i stykker. Men det er jo en uforudsigelig faktor.

SKAL OVERTAGE REDNINGSOPGAVEN

Det er en svær balancegang. Antallet af omskolede piloter skal passe med antallet af begge typer helikoptere, der er flyveklar. Samtidig skal der være piloter nok til at flyve begge helikoptertyper, men ikke så mange omskolede til EH101, at der ikke er helikoptere nok til, at de kan vedligeholde deres træning.

- Planen var, at vi skulle have skiftet S-61 helikopteren helt ud med EH101 ved udgangen af 2008, men det er ikke længere realistisk. Den frist er ændret til en plan, der udfaser S-61 i 2010. Det ser jeg som en fornuftig beslutning.

Det er de tekniske udfordringer med EH101 helikopteren, der er årsag til forsinkelsen.

Det har fået indflydelse på omskoling af piloter fra S-61 helikopteren til EH101. For første prioritet er, at der skal være funktionelle helikoptere til redningsberedskabet. Her skal der i øjeblikket være en EH101 fast på vagt i Skrydstrup og en i reserve. Derudover tager EH101 helikopterne jævnlige vagter i redningsberedskabet i Aalborg. De EH101 helikoptere, der er til rådighed ud over det, er dem, der kan bruges til omskoling af piloterne og vedligeholdende træning.

»Det er nemt at planlægge sig ud af, så længe helikopterne ikke går i stykker. Men det er jo en uforudsigelig faktor.« *Henrik Kanstrup.*

KAN IKKE FLYVE TO HELIKOPTERE

Men hvorfor kan piloterne så ikke bare flyve den helikoptertype, der er tilgængelig?

- Der er simpelthen for stor forskel på de to helikoptere, og de er så teknisk krævende, at det ikke er realistisk, når man tager de svære opgaver i betragtning. Der skal også tages højde for, at arbejdsfordelingen på de to helikoptere er meget forskellig.

- Det at flyve flere fly er mere almindeligt i den civile luftfart, fordi det drejer sig om forholdsvis simple flyvninger fra A til B. Men redningsberedskabet har opgaver, der indebærer meget vanskeligere flyvninger, slutter Henrik Kanstrup.

(Artiklen er bragt med tilladelse af bladet Flyvevåbnet.)





DET HANDLER OM

at forene ni internationale partnere i en fælles vision og mission: En forpligtelse til at udvikle verdens første femtegenerations jagerfly der dramatisk vil forøge effektiviteten af nationens flyoperationer. En forpligtelse til at udvikle det mest kompetente, økonomisk attraktive multirole-jagerfly, der kan skabe global sikkerhed i de kommende årtier. F-35 Lightning II. **Resultater gennem**

ENGAGEMENT



THE F-35 LIGHTNING II TEAM

NORTHROP GRUMMAN BAE SYSTEMS PRATT & WHITNEY GE ROLLS-ROYCE FIGHTER ENGINE TEAM

LOCKHEED MARTIN

OY-COG med Sprogø og broen til højre.
Foto: Knud Pinholt.



BALLONPOST OVER STOREBÆLT

Af Søren Brodersen, seniormeteorolog

I vor tid flyves posten i sækkevis over kontinenterne med 800 km/t, og luftpost er et almindeligt kendt begreb og en såre naturlig service.

For 200 år siden var tiden en anden. Englænderne havde bombet København og stjålet den danske flåde. Briterne blokerede de danske farvande og postsmakkerne blev chikaneret og opbragt af englænderne. Postgangen til Sjælland, og dermed Kongen, var i det store og hele ophørt.

I København optræder kandidat Johan Peter Colding i 1807 med den tids bedste bud på »airshows«. Bl.a. sender han sin babykanin på luftfærd fra Rosenborg ekscenterplads og lader den dale i faldskærm over byens tage. I Berlingske refereres begivenheden med ordene: »Denne Daling med Faldskærm er virkelig det Skønneste man i Kiøbenhavn har seet af den Slags«.

Entreprenante kræfter inden for Postvæsen og det Kgl. Hof tænker kreativt og beder Colding anstille forsøg med ballonpost over Storebælt.

Den 2. juni 1808 lykkes det ham at beregne vejr og vind samt ballonens opdrift så nøjagtigt, at forsendelsen fra Nyborg nogle timer senere findes ½ mil uden for Korsør. Danmarks, måske verdenshistoriens første postflyvning var en realitet.

200 års dagen for denne begivenhed blev markeret på festlig vis i år, den 2. juni. Det var Danmarks Flyvemuseums Venner ved Kai Frederiksen, i samarbejde med Ellehammerfonden, godsejer Erik Juel, Juelsberg, og Nyborg Turistbureau, der efter grundig planlægning arrangerede forsendelse af små tusinde specialstemplede jubilæumshilsner fra Fyn til Sjælland – med varmluftballon.

I dagene op til den 2. juni kunne vi på DMI dog konstatere at vinden ikke blæste vores vej. Den flotte forsommer med dominerende østenvind gjorde det umuligt at gennemføre flyvningen på selve årsdagen. Men forsøget blev gjort, ballonen blev gjort klar til afgang – men da vinden blev konstateret østlig, blev flyvningen udsat.



Jørn Vinther. Foto: Lars Gudmand Pedersen.

Betingelserne for flyvningen var klare: Tørvejr, vind omkring sydvest/vest, ikke for svag og ikke for kraftig. Konditionerne var i orden den 17. juni, og kl. 18.55. lettede OY-COG fra Juelsberg ved Nyborg, ledsaget af behørig saluttering, med kurs mod Korsør.

Ballonskipper Jørn Vinther og passager Lars Gudmand Pedersen (formand for Ellehammerfonden) steg hurtigt til en højde af ca. 1.000-1.200 meter og drev roligt med vinden over Bæltet nord om Storebæltbroen, mens de

kunne nyde den fine, om end lidt kølige sommeraften.

Skipper Jørn Vinther: »Vi fik en god start, men vinden aftog en anelse ude over Bæltet. Vi drev med omkring 15 km/t til at begynde med, men hastigheden aftog lidt nord for Sprogø og vi blev noget bekymrede. Vi havde ikke gas med til mere end godt tre timers flyvning, så vindstille forhold ville være ensbetydende med landing i vandet.

Heldigvis holdt vinden hvad der var lovet og efter to timers flyvning og en distance på 30 km, kunne vi lande sikkert ved Åshøj Bakke, ca. 6 km øst for Korsør. Vi fløj lige ind over betalingsanlægget, så der var ikke et øje tørt. Og der var en kortge af biler, der fulgte med ballonen, så der var omkring 100 mennesker, da ballonen landede på Åshøj Bakke. Blandt de modtagende borgere var kommandørkaptajnen fra Nyborg Fæstnings Saluteringslaug.«

Passager Lars Gudmand Pedersen: »Det

var en storslået oplevelse at svæve med posten i ballon og godt vejr over Storebælt i aftes. Det var spændende at være med til på denne måde at markere, at det er 200 år siden, at posten under helt andre omstændigheder blev sendt med ballon over Bæltet. Og hen over hovedet på den engelske flåde. Denne gang lå Storebælt næsten øde hen.

For mig var det en særlig stor oplevelse, fordi det var første gang jeg fløj med en ballon. At svæve over Bæltet – langsomt, roligt og i en stilhed, som kun afbrydes af gasbrænderens hvæsen – var meget fascinerende. Vi havde i det bløde sollys fra den nedgående sol en fantastisk udsigt til øerne i Bæltet og ikke mindst til Storebæltsbroen. Stemningen var heldigvis en helt anden end i juni 1808«.

Ballonen medbragte næsten 1.000 til lejligheden fremstillede og frankerede breve. De blev på landingsstedet overladt til Postvæsenet til viderebefordring. ■



Næsten over Storebælt. Korsør by til højre.
Foto: Lars Gudmand Pedersen.

LÆS MERE ...

Man kan læse mere om Colding og hans ballonforsøg i museumsposten, udgivet af Post og Tele Museum Danmark. Se <http://www.teponia.dk/museumsposten/index.php?artikelid=302>.



Lederskab forpligter

At forsikre sig er en tillidssag. 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



NYE DELINGER I LUFTEN

Tekst og foto: Ole Steen Hansen



Mandag den 16. juni markerede Flyverhjemmeværnet med et arrangement på Randers Flyveplads, at fire nye delinger er blevet operationelle. Fremover kan ethvert punkt i Danmark nås på maksimalt en halv times flyvetid med en af de otte Cessna'er.

Flyverhjemmeværnets flyvende delinger blev oprettet som en forsøgsordning den 31. marts 2007. Der var i første omgang tale om fire delinger hver med en Cessna 182 eller 172 indlejet til formålet og med fire besætninger til hver maskine, som var i stand til at gå på vingerne med en varslings tid på maksimalt en time. Rent organisatorisk blev flyene tildelt eksisterende

delinger i Flyvehjemmeværnets eskadrillestruktur, hvor nogle delinger således blev opgraderet – for nu at bruge et moderne plusord – til at have en flyvemaskine. Erfaringer fra det første år har været så gode, at ordningen bliver udvidet med yderligere fire maskiner og tilhørende besætninger i den sidste del af forsøgsperioden, som løber til slutningen af 2009.

Flyene er baseret i Sindal, Skive, Randers, Esbjerg, Odense, Maribo, Roskilde og Rønne. Besætningerne har PPL eller CPL og har fået et kursus på Flyvestation Skrydstrup, således at de er i stand til at flyve de korrekte tracks i forbindelse med eftersøgningsopgaver. Nogle besætnings-

medlemmerne arbejder eller har arbejdet i Flyvevåbnet, men også mandskab med civil baggrund alle har gennemgået en militær uddannelse til mindst befalingsmandsniveau. De er altså også godt inde i systemer, procedurer og kommandoveje, der anvendes i de forskellige offentlige myndigheder, der samarbejdes med – først og fremmest SOK, politiet og beredskabet. Piloterne skal flyve mindst 10 timer hvert kvartal, jævnt fordelt, så de opretholder en fornuftig rutine. Navigatøren/observatøren kan ved brug af GPS og elektroniske kort sende helt præcis besked – helt ned til vejnavn og husnummer – når beliggenheden af en given lokalitet skal beskrives for f.eks. indsatskøretøjer på jorden. På bagsædet kan



Alle artiklens luft-til-luft-fotos blev taget under træningsflyvning forud for arrangementet i Randers, der blev indledt med, at syv Cessna'er kom ind over pladsen i stram formation. Her ses fra venstre »Homeguard 42« fra Esbjerg, »Homeguard 61« fra Roskilde og »Homeguard 11« fra Sindal.



En af de fire nye Cessna'er i Hjemmeværnet er »Homeguard 31« fra Randers. Det må være en drøm for de mennesker, der arbejder med de flyvende delinger, at hjemmeværnet engang får egne fly. Og det ville da ikke se dårlig ud, hvis de fik kokarder og splitflæg. Det var fristende for fotografen at kaste sig ud i at photoshoppe farverne på f.eks. dette fly om, men han har valgt at holde sig på dydens smalle sti, så der ikke opstår misforståelser!

der sidde en repræsentant for de myndigheder, man flyver for – f.eks. være en politimand – men det kan også være et eller to ekstra sæt øjne fra flere hjemmeværnsfolk. Pilot og navigatør skal bruge en del af deres opmærksomhed på at betjene fly og grej, hvorfor det på flere øvelser har vist sig, at det var hjælperne i bagsædet, der fik øje på det eftersøgte. I øvrigt er Flyverhjemmeværnet interesseret i at få flere flyvende besætninger, så interesserede PPL-piloter kan kontakte hjemmeværnet, hvis de har interesse i at deltage i arbejdet.

Hjemmeværnets Cessna'er er underlagt de civile flyveregler og skal f.eks. have tilladelse som alle andre til at lande på

flyvestationerne. De har også en minimumsflyvehøjde på 500 fod. Selvom en af mine bekendte godt kan lide denne flyvehøjde, fordi, som han siger, »jeg kan følge med i, hvad folk får til kaffen«, kan han næppe identificere farven på cocktailbæret midt i mazarintærten, og i Randers gav flere piloter udtryk for ønsket om at måtte gå ned i 300 fod i forbindelse med eftersøgningsopgaver.

Mens det flyvende hjemmeværn tidligere hovedsagelig var beskæftiget med at træne luftmeldekorpsset, bliver de nye delinger anvendt til eftersøgning over land og i kystnære områder, til observation i forbindelse med brand eller ulyk-

ker, ved fartkontrol, og til at gennemføre asymmetrisk flyvning efter forskellige profiler for at træne flådefartøjer i at erkende og reagere på terrortrusler.

De flyvende delinger har allerede flere gange bevist deres værd ved øvelser og skarpe operationer. Under en øvelse, hvor en Cessna-besætning skulle lokalisere en række tønder, der var lagt ud for at simulere olieudslip, blev samtlige fundet. Ved en koncert med Genesis i Herning, fik myndighederne overblik over trafiksituationen fra en hjemmeværns-Cessna. Under et arrangement ved Maribo, hvor både beredskab og den lokale flyvende hjemmeværnsdeling deltog,



»Homeguard 11« under landing på Randers flyveplads. Presse og myndighedspersoner, der deltog i festlighederne blev tilbudt at komme med på en flyvetur, der ved hjælp af personer på jorden, udlagte olietander m.m. illustrerede, hvor effektivt man kan observere fra fly i lav højde.

blev der slået alarm i anledning af en ildebrand. Da indsatslederen var på flyvepladsen, kunne han på kort tid flyves ud til brandstedet, danne sig et overblik og konstatere, at der ikke var brug for så omfattende en indsats, som der i første omgang kunne lyde til at være brug for.

Ved en anden lejlighed blev en Cessna sendt ud for at lede efter den dement person, der havde været meldt savnet i en uges tid. Hverken politi eller en tilkaldt helikopter havde fundet personen, og til sidst kom en eller anden så i tanke om, at man da vist også kunne sætte en hjemmевærns-Cessna ind – og besætningen fandt den eftersøgte på femten minutter. Han var desværre ikke længere i live, men i det mindste fundet. Det skal retfærdigvis siges, at helikopteren under sin eftersøgning havde fløjet i et andet område, som den havde fået tildelt, så

den havde altså i realiteten ingen chancer for at finde den forsvundne. Det ligger i sagens natur, at eftersøgningsopgaver ikke altid krones med held, hvad enten de udføres af skibe, personel på jorden, helikoptere eller fly. De flyvende delinger har da også prøvet at komme hjem uden resultat.

Når eksemplet med den forsvundne demente nævnes, er det således ikke for at fremhæve Cessna'erne på bekostning af helikopterne. Der er en række opgaver, hvor helikopterne er klart bedre egnede til at løse opgaven, og det gælder naturligvis først og fremmest, hvor det er en fordel af kunne lande hvor som helst, eller hvor man skal redde mennesker og ikke blot lokalisere dem. Flyverhjemmевærnsinspektør oberst Kurt Refsgaard understreger da også i Randers, at man ikke skal se de flyvende delinger som et

alternativ til helikopterne, men som et supplement til dem. Som skatteborger kunne man tilføje, at der da er tale om et meget prisbilligt supplement, da en Cessna 182 har en helt anden timepris end Fennec, S-61 eller Merlin. Som samfundsborger kunne man tilføje, at det da er fint at have nogle Cessna'er klar til udrykning rundt omkring i landet, da der i flere situationer fremover i virkeligheden slet ikke vil være tale om at skulle vælge mellem en helikopter eller et fly til en given opgave. Helikopterne vil nemlig i en række tilfælde slet ikke stå til rådighed, fordi de har for mange opgaver at tage sig af, helt på linje med at politiet heller ikke har tid til at opklare indbrudstyverier, fordi de skal afspadsere al den tid de har brugt til at holde orden ved superligakampe.

For Flyvevåbnets vedkommende, kan man konstatere, at de små Hughes 500 er



Oberst Kurt Refsgaard fortæller TV2's udsendte medarbejder om de flyvende delingers opgaver.



Piloter og navigatører efter den vellykkede formationstræning.

sendt på pension, og at en del af Flyvevåbnets Fennec er sendt til udlandet. Naturligvis anvendes en del af helikopterens ressourcer stadig i Danmark, men en større del af mandskabets og materiellets timer anvendes til opgaver øst for Suez, og alt andet lige, må det give færre muligheder for at flyve over Danmark. Politikere ynder at sige, at besparelser ikke giver forringelser og at nye indsatsområder ikke behøver at berøre gamle, hvis blot man prioriterer, men selv en Fennec kan ikke være to steder på samme tid. Så det virker da som en meget oplagt idé for samfundet at sætte små fly ind på opgaver, som de kan løse lige – eller i nogle tilfælde næsten lige – så godt som helikoptere.

Noget af det vanskeligste at lave om på her i verden er mennesker og systemer. Flyverhjemmeværnets flyvende delinger

er dukket op lidt som en grim ælling. Man skal vænne sig til, at de er der, og myndighedspersoner i de forskellige former for beredskab skal huske at medtænke Cessna'erne, når handlemulighederne i en given situation overvejes. En af de ting, der er lykkedes i forsøgsperioden er at få skabt en mere direkte kommandovej fra den alarmerende myndighed til den flyvende deling. Der arbejdes på at gøre den endnu mere direkte, så flyene kan sættes ind endnu hurtigere.

En anden ting er så at få synliggjort, at muligheden for at sætte en Cessna ind eksisterer. Her er det et samspil mellem de konkrete resultater, perspektiverne i projektet og evner til at få dem kommunikeret videre gennem medierne, der skal give resultaterne. Læsere af FLYV behøver man vel ikke overbevise om, at man kan lave meget nyttigt observationsarbejde med et lille fly? Men for

mange mennesker i dette land er flyvning med små fly en meget fjern størrelse, som de har meget svært ved at se muligheder i eller forholde sig til.

Men nogle gange ligger perspektiverne lige for næsen af en. I juni læste jeg i lokalavisen her på Djursland, at der var blevet observeret røg fra et sted på Mols. SOK blev involveret og var i tvivl om, hvorvidt røgen stammede fra land eller et skib på havet. På et tidspunkt blev en redningshelikopter fra Ålborg sat ind. Hvis nu det var dagens træningstur for en besætning, der måske alligevel skulle have været ude at træne på deres vagt, var der jo fint nok – og branden blev identificeret som resterne af et bål. Men opgaven kunne fint have været løst af det flyvende hjemmeværn med en Cessna fra Randers. Var der nogen et sted i kommandostrukturen, der tænkte den tanke? ■

INSPEKTØR

VIL FLYTTE HOLDNINGER

Af Tina Larsen, SLV

Den 1. maj tiltrådte Henrik Michelsen som inspektør i SLV i et job med fokus på privatflyvningen. Han kunne simpelthen ikke lade være med at søge stillingen – det var for spændende at kunne få lov til at arbejde med flyvning og flyvesikkerhed på fuld tid, og han håber, at mere synlighed i branchen kan gøre gavn i »kampen« for at sikre og højne en fortsat positiv tilgang til flyvesikkerhed blandt GA-piloter.

Efter ca. en måned på pinden tør Henrik Michelsen godt svare på spørgsmålet om sine tanker og visioner for sit nye virke.

»Jeg kunne godt tænke mig, at SLV kommer til at spille en større aktiv og positiv rolle i hele GA-miljøet. Mere synlighed ude blandt unioner og klubber. Jeg er ikke en ny skrivebordspave på Ellebjergvej. Jeg vil ud og tale med piloterne, og jeg har et håb om at bryde med den barriere om, at her kommer en inspektør. Jeg er ked af, hvis nogle piloter føler sig utrygge ved myndigheden SLV og løftede pegefingre i forbindelse med en række af de arrangementer, som SLV løbende har taget initiativ til eller været med i. Det, vi som myndighed er interesseret i, er at alle aktivt har en positiv holdning til at flyvning er en lang læringsproces. Vi kan alle fejle, men ved god forberedelse og et stadigt fokus på at vedligeholde viden og færdigheder vil sikkerheden automatisk få et løft«, understreger Henrik Michelsen.

Henrik Michelsen er en flyveentusiast med et stort gå-på-mod for at fortsætte arbejdet med at rette fokus på flyvesikkerhed i et job med masser af udfordringer, der blandt andet betyder, at han skal navigere rundt i kringelkroge inden for GA-området, samarbejde med alle interessenterne og forsøge at påvirke

alle til at have gode holdninger i forhold til flyvesikkerheden.

»Jeg har brugt den første tid på at finde mig til rette i SLV, etablere kontakt til GA-området og granske BL 8-10 rapporter. Netop nu og resten af året vil vi i SLV være meget fokuseret på at få Danmarksspillet til at forløbe optimalt. Planen er, at spillet skal rundt i flyveklubber over hele landet her til efteråret, i løbet af vinteren og frem til foråret 2009. Jeg glæder mig til at komme i gang med spillet og få engageret piloterne til at deltage«, siger Henrik Michelsen.

Henriks eventyrlige interesse for luftfart tog form da han som lille tit stod ved Kastrup Lufthavn og så på alle flyvemaskinerne.

»Jeg startede med at flyve svævefly, da jeg var 14 år og fik S-certifikat som 16-årig. Og PPL certifikatet kom i hus allerede som 18-årig. Jeg kan godt lide at tingene er i orden – især når jeg sætter mig op i et luftfartøj. Jeg går meget op i det sikkerhedsmæssige aspekt ved flyvning. Jeg er selv en pilot, der flyver med livrem og seler og når jeg flyver en tur, så sørger jeg for at planlægningen er optimal. Jeg har en lille remse, som jeg bruger, når jeg flyver; OPS, som dækker over omtanke – planlægning og sikkerhed. Hvis piloten kan disse tre ord inden og når man sidder i en flyvemaskine, så er man godt hjulpet«, understreger Henrik Michelsen.

Det har desværre på mange måder været lidt af en øjenåbner for Henrik Michelsen, at »pløje« sig vej igennem BL 8-10 rapporterne.

»Jeg må indrømme, at det er kommet lidt bag på mig, hvordan holdningen til sikkerhed er hos nogle piloter. Via BL 8-10 har jeg fået indblik i, at der er piloter, der fx ikke planlægger en flyvning



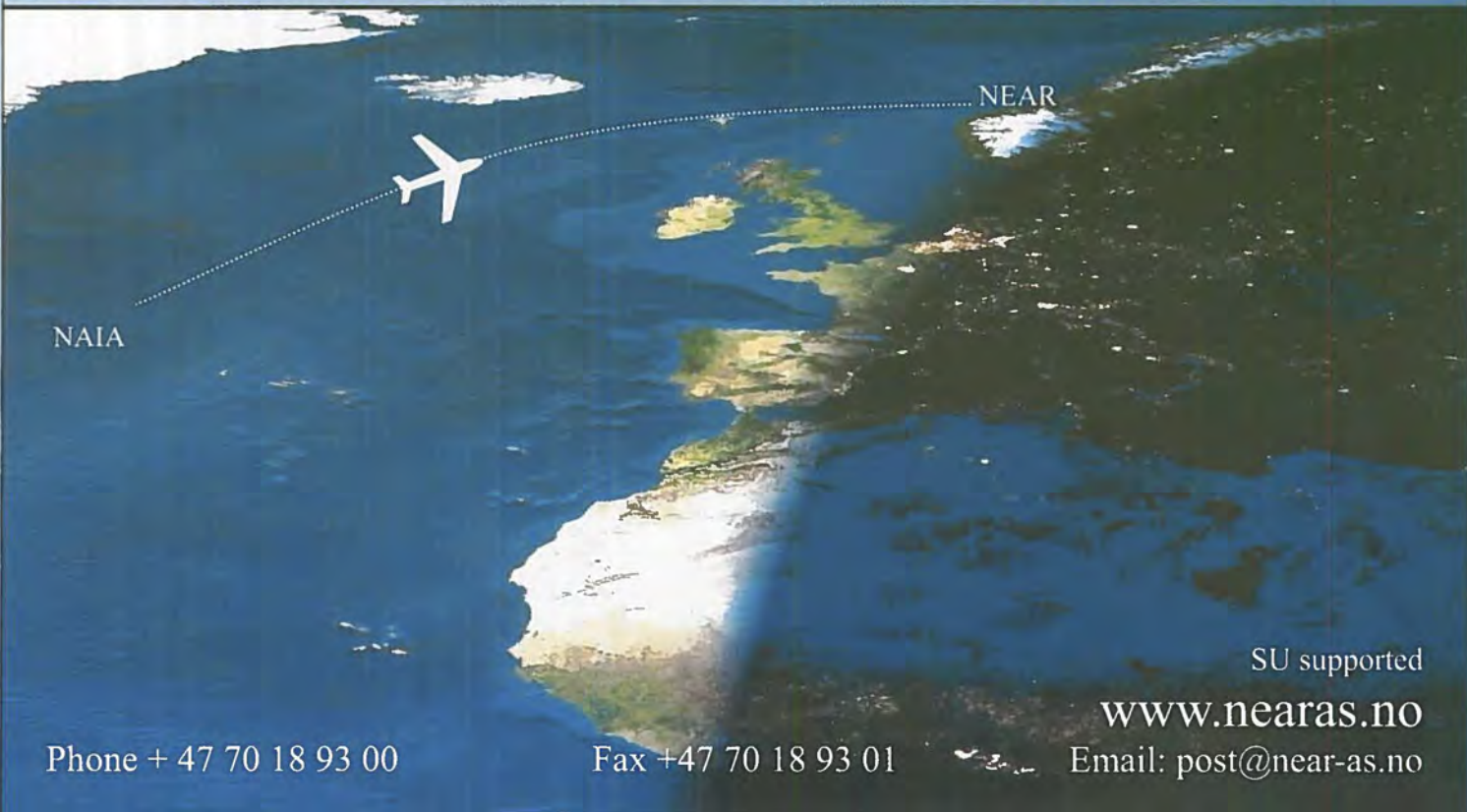
ordentligt, og jeg er lidt rystet over, at mange fejl nemt kunne være undgået ved ordentlig forberedelse«, siger Henrik Michelsen.

Henrik arbejder på at tilrettelægge arbejdsområdet, der fortsat vil bestå i et stort fokus på flyvesikkerheden.

»Min ambition dækker også over et håb om at kunne få gjort noget ved det høje antal af uautoriseret indtrængen i luftrummet især i og omkring Roskilde. Der vil jeg komme til at lægge en masse energi og arbejdskraft. Og jeg håber, at kunne komme til at afholde flere »fly-in's« med en lidt anden form end den som SLV har været involveret i tidligere. Jeg vil gerne lave fly-in's, der kan komme til at fungere som realistiske læringsprocesser, dvs at piloterne fx vil komme til at lave en landingsberegning, som de vil få mulighed for at afprøve i praksis med en efterfølgende evaluering. Det bliver nogle spændende opgaver, som jeg ser frem til at kunne løse i samarbejde med hele området«, siger Henrik Michelsen. ■

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 5th - 7th of August 2008, 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 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 5th - 7th of August 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 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



For at sikre fly og transportvogne mod at blæse rundt på isen i den kraftige blæst tøjres alt til isen. Det sker ved at bore hul og ved hjælp af træklokker og tovværk kan grejet tøjres.

JAGTEN PÅ DIAMANTER KAPITEL 5

Af Anders Madsen

Nu er der altså kun et afsnit i denne beretning. Titlen er mere spøgefuldt kaldt »Jagten på diamanter – kapitel 5«, fordi det efter fem års ihærdig indsats, 35 dages venten, en lang række af flyvninger og ca. 10.000 km på vejen med den 9 m lange flytransportvogn, endnu ikke er lykkedes for nogen danske svæveflyvere at få den eftertragtede højdediamant. Til orientering kræver dette en dokumenteret flyvning med en højdevinding på mindst 5.000 m uden brug af motor. En højde som stort set er umulig at opnå i Danmark.

Eventyret – eller jagten på diamanten startede i efteråret 2003, hvor otte svæ-

veflypiloter fra Tølløse Flyveklub besluttede sig til at prøve kræfter med det kolde og uvejsomme landskab i de norske fjelde – nærmere betegnet Ottadalen som befinder sig nord for Galdhøpiggen og den tilhørende nationalpark. Her havde der i de foregående 14 år været arrangeret Wavecamp af Drammen Flyveklub.

Klubben er gæstfri og inviterer piloter fra andre norske klubber og andre lande til arrangementet i Vågå. Drammen Flyveklub transporterer svævefly, motorfly til flyslæb og masser af grej til Vågå, hvor den lokale sø, forvandles til en hvid og helt vandret flyveplads. Isen er nemlig mere end 50 centimeter tyk, og kan sag-

tens bære både biler, transportvogne og slæbefly. Selv et transportabelt toilet har fundet vej til isen. Det bliver nu ikke flittigt brugt, det er nemlig et stort projekt at komme af med de mange lag tøj inden besøg på potten, så det kolde toilet benyttes næsten ikke.

Alle dage starter med en grundig briefing på byens lokale hotel. Hotellet er næsten kun beboet af svæveflypiloter i den 10 dage lange periode, hvor »Wavecamp – the ultimate altitude challenge« finder sted. Andre vælger at bo i hytter på den lokale campingplads i nærheden og sørger selv for forplejningen.



De belgiske Blanik-piloter fløj med hjelm med indbygget iltmaske og intercom.



Flyvepladsen er anlagt i nordsiden af den frosne sø i Ottadalen. Banerne er markeret med grangrene boret ned i isen.

SIKKERHED, SIKKERHED OG SIKKERHED

Flyvesikkerheden og sikkerheden ved afviklingen af hele arrangementet har stor fokus. Det skal understreges at dette heller ikke er ufarligt. På isen skifter vinden retning og styrke inden for få minutter. Der er derfor ikke nogen fast landingsrunde, idet dette er umuligt at briefe inden starten. Men flyene følger en bestemt rute under anflyvning til den hvide landingsbane i den snævre dal. For fladlandspiloter fra f.eks. Danmark kræver den tætte flyvning på fjeldsiderne tilvænnning og specielle forholdsregler. F.eks. flyves landingsrunderne gerne med 140-150 km/t, idet turbulensen kan

være så kraftig at farten kan falde med 50 km/t i løbet af ét til to sekunder. Så en flyvning tæt på fjeldsiderne med f. eks. 100 km/t ville øjeblikkeligt føre til stall af flyet ved et »vindspring«.

Kravene til piloterne her er også større end man normalt ser. Ingen får lov at flyve alene her med under 75 timer som fartøjschef og mindst 75 flyslæb. Og tro mig, det er nødvendigt. Alle skal ligeledes tjekkes ud inden soloflyvning i terrænet. Jeg har efterhånden fløjet i meget forskellige terræner og vejrforhold, men jeg har kun en gang oplevet »sidelæns turbulens«. Pludselig blev slæbeflyet blæst ud til siden og normalt er svæveflyvere vant

til det går op og ned i et flyslæb, men at det lige pludselig også kunne foregå horisontalt har jeg kun oplevet i Vågå. Spøjst og helt udsædvanligt.

Starten er normalt rimelig ukompliceret indtil man kommer i luften. Flyver man gennem den berømte rotor i dalen i flyslæbet skal man bare være spændt godt fast og have alle løse dele i cockpittet spændt sikkert fast. Flyvning gennem en rotor i flyslæb kræver fuld koncentration og erfarne piloter – både i slæbeflyet og i svæveflyet.

Flyvning i Norges fjelde om vinteren med masser af sne med hvide svævefly kræver også specielle orange farvemar-

keringer på svæveflyenes vinger og krop. Specielt under finalen til landing kan det være svært at se de slanke hvide svævefly mod den hvide sne. Så alle fly er monteret med orange folie på krop og vinger, hvilket hjælper noget. Men det kan stadig være svært at se et fly bagfra, så konstant koncentreret udkig er også nødvendigt.

Arrangementet tiltrækker svæveflyvere fra flere og flere lande. Der ses piloter fra Norge, Sverige, Finland, Belgien, Holland, Schweiz, Danmark, England og sågar fra Israel. De stakkels israelere frøs virkelig heroppe sidste år, men har trods det været her flere gange for at få gode og anderledes flyveoplevelser med hjem.

FØRSTE FLYVEDAG

Lørdag den 22. marts – den maksimale højde der blev opnået var 4.000 m. Selv fløj jeg sammen med og helt tæt på en kongeørn – præcist samme sted som sidste år. Der var fuglen dog i ungfuglefjerdragt, men i år kunne jeg se den havde skiftet farver på oversiden af vingerne. Selvfølgelig kunne ørnen være en anden, men da jeg mødte den nøjagtig samme sted sidste gang, gætter jeg på det er den samme. Det var dagens højdepunkt – in-

gen diamant i dag. Så vi prøver igen i morgen. I seng kl. 21.00 med en god bog om videnskabshistorie, men det virkede som en meget effektiv sovepille efter en flot, men frostkold dag udendørs. Natten var ekstrem kold med ned til minus 30 grader i området.

ANDEN FLYVEDAG, 23. MARTS:

Ved briefing blev resultaterne fra dagen før gennemgået, og vejrudsigten bød på minus 21,4 grader på Lemon søen og vinden i FL50 blev forecastet til 10 knob og i FL100 vind fra nord 10 knob. I FL180 20 knob fra nordvest. Det lovede ikke godt. Soundingen, som fortæller i hvilken højde skyerne dannes, meldte at vi ville se en del skyer, og her blev det forudset at et skylag ville indfinde sig. Og dagen forventedes at ville blive meget kold. Og det var koldt!

DE NÆSTE DAGE

Desværre forløb de næste dage på samme måde. Briefing om morgenen – håb på vejrændringer, men desværre. Der var ikke noget at gøre. Hele ugen bød på flot skivejr – næsten ingen vind. Håbet svandt lige så stille ind. Det skulle altså heller ikke være i år den eftertragtede diamant skulle i hus.

DEN SIDSTE DAG

Vejrforandringer blev meddelt ved briefing og nu tog vinden virkelig til. Vi blev overbevist om at vinden nu kunne danne de nødvendige bølger til stor højde. Vi tog på isen og konstaterede at vinden var helt perfekt. Men over os lå et kraftigt skylag, som forhindrede flyvning over en bestemt højde. Flyvning i skyer, eller over skyer her i dette terræn er ikke kun forbudt, men også livsfarligt. Selvom de såkaldte »foehngap« faktisk virker og holder dalen skyfri, og det er set mange gange over området, så kan ikke regne med dette ved markant skydække. Så desværre måtte vi, baseret på sund fornuft, vælge ikke at flyve på den sidste dag. Flyet blev pakket og transportvognen spændt efter bilen. Vi sagde igen tak for gæstfriheden til nordmændene og farvel til vore svenske venner og kørte hjem. Så heller ingen højdediamant i år.

Men til næste år – så er den der!

Er der i øvrigt nogen der ved hvorfor det hedder diamant? Fordi det er prisen på den. ■

Benny Gudmundsen i C3 på vej mod Galdhøpiggen. Foto: Robert Danewid.



Bliv en del af de flyvende delinger – til gavn for Danmark!



Vi støtter med bl.a. overvågning af land og hav. Stiller fly til rådighed ved trafikovervågning, eftersøgning af bortkomne personer eller Search på havet. Ligeledes deltager vi i øvelser med dele af forsvaret.

Vi har flyvende delinger på Rønne, Roskilde, Maribo, Odense, Esbjerg, Randers, Skive og Sindal

Vi søger:

Piloter med minimum PPL.

Folk med eller uden flyvererfaring der vil uddannes til navigatør.

Jordpersonel der vil tage ansvar for at vores fly og materiel er operative

Har du mod på udfordrende og spændende oplevelser - Trives du i et fly-miljø?
Så er de flyvende delinger sikkert noget for dig

Du skal gennemføre hjemmeværnets lovpligtige grunduddannelse eller tilsvarende for at blive medlem i den flyvende deling

Er du interesseret eller har du yderligere spørgsmål, så skriv en mail til flyverhjemmeværnet på »flyver@hvj.dk«.

Vi ser frem til at høre fra dig
- Flyverhjemmeværnet



Dækker, når det gælder

www.hvj.dk/fhv

FLYVESIKKERHEDSPRISEN



til KNUD JESSEN

Hvad har anæstesi, cognac, Sct. Bernhardshunde, Blekingegadebanden og valdhorn at gøre med flyvesikkerhed. Umiddelbart intet – tvært imod fristes man næsten til at sige.

Men knytter man disse temaer til netop pensioneret afdelingslæge ved Flyvemedicinsk Klinik, tidligere Generallæge i Forsvaret, Stabslæge for Flyvevåbnet ved Forsvarskommandoen, Senior Aviation Medical Examiner for the Administrator of the Federal Aviation Administration (FAA), Overlæge ved Flyvestation Værløse, Konsulent ved Flyvevåbnets Helikopterredningseskadrille og speciallæge i anæstesiologi Knud Jessen, der tillige er forfatter af en række videnskabelige artikler og deltagelse i nationale og internationale højt respekterede faglige råd og sammenslutninger.

Ja – så får man noget der smager af fugl – og som i højeste grad har indflydelse på flyvesikkerheden.

Formanden for Rådet for Større Flyvesikkerhed Steen Halvorsen sagde ved overrækkelsen:

»Knud Jessen får prisen for et livslangt professionelt arbejde med udvælgelse og udtjekning af piloter i Forsvaret og civile piloter, men i lige så høj grad i tiden som virksomhedslæge i Danmarks største luftfartsselskab, hvor Knud Jessen beslutninger også har været af afgørende vigtighed for en pålidelig udvælgelse af rigtig mange piloter, som igen har haft ansvaret for at utallige passagerer og store værdier er nået sikkert frem.

Knud Jessen har i sin forskning i flyvemedicin beskæftiget sig med studier af fysiske og fysiologiske påvirkninger ifm. flyvning – fra venetrombose til oxyhæmoglobins dissociationskurve som funktion af oxygens partialtryk og meget andet.

Knud Jessen har i sit virke været holdningsdannende i forhold til fastlæggel-

sen af arbejdstidsreglerne, frekvensen for helbredstjek af piloter og i debatten om, hvem der bør have autorisation til at udføre helbredsundersøgelser af piloter, indførelsen af alkoholpolitik og i debatten om den dårlige cocktail med kombinationen af alkohol og flyvning samt på en række andre områder.

Derudover er Knud Jessen anset for en kapacitet inden for viden om stressfaktorer hos piloter. En viden som blev suppleret med praktisk erfaring fra egen flyvning i T-17 og i bagsædet i Forsvarets jagerfly.

Rådet påskønner din mange årrige indsats der grundlæggende har haft til formål at sikre en høj flyvesikkerhed inden for både militær og civil luftfart – og selv om der sjældent er plads til den gode historie på forsiden af dagens aviser og at offentligheden betragter garantien for flyvende piloters gode helbred som en selvfølgelighed, så ved vi alle også godt, at sådan en tillid blandt piloter og pas-

FAKTA

Rådet for større Flyvesikkerhed indstiftede i 1971 Flyvesikkerhedspriisen. Prisen gives til personer, foreninger eller institutioner som har gjort en særlig indsats for at højne flyvesikkerheden i Danmark.

Prisen har hidtil været uddelt otte gange og sidst blev den givet til Statens Luftfartsvæsen i 2003 for etablering og gennemførelsen af Fly-SikProjektet.

Det er således ikke hvert år prisen uddeles – men kun når Rådet finder anledning til at påskønne en særlig prisværdig indsats

sagerer ikke kan opbygges og vedligeholdes uden besiddelsen af en særdeles høj faglig indsigt og viden.«



Formanden for Rådet for Større Flyvesikkerhed Steen Halvorsen (tv.) overrækker prisen til Knud Jessen. Foto: Anders Jakobsen.

The Heart to Fly the Tools to succeed



Fly the finest



Grob G115 C



Grob G115 D



Diamond DA 42



Join us on the next
ATP Modular
presentations:

24/06/2008
22/07/2008



Other AirDanica Services:

- ✓ Private Pilot License, PPL(A), theory & flying
- ✓ Aerobatic Course & Spin Course
- ✓ Radio Certificate, N-BEG & BEG
- ✓ Night Qualification
- ✓ Proficiency Check (PFC SEP)
- ✓ Differences Training
- ✓ Trial Lessons (Briefing/Flying/Debriefing)
- ✓ Pilot Shop (incl. Garmin, David Clark, Red Box)



ATP Modular Commercial Pilot

(AirDanica & DAC)

- ✓ Aerobatic Course Included
- ✓ Highly Skilled Instructors
- ✓ Flexible course to satisfy demanding schedules
- ✓ Approved in compliance with EU JAR-FCL
- ✓ Free Student kit (incl. David Clark H10-13X ENC – Electric Noise Canceling)





DET 41. INTERNATIONALE KZ RALLY

*Tekst: Palle J. Christensen
Foto: Michael Andersen*

Den anden weekend i juni hvert år løber det traditionelle rally af stablen kombineret med en flyveopvisning lørdag eftermiddag. Opvisningsprogrammet havde ikke de store sensationer, ingen faktisk!, og om formiddagen blev det

reduceret yderligere, da DC-3'eren måtte lande i Billund med motorproblemer. Mange gæster fra udlandet var heller ikke nået frem pga. dårligt vejr i de omliggende lande. Alligevel kom der en opvisning ud af det i normalt »gammel-

daws« dansk sommervejr med byger, der går og kommer. Stauning bevarer sit varemærke som Danmarks ældste civile flyveopvisning med den behagelige afslappede »garden party« stemning, det trofaste publikum værdsætter. ■

Ole Lindhardt's fine KZ VII OY-ABL fra 1947 i måneskin.



Model for rallymærket var Peder Thuesens hjemmebyggede DynAero MCR 4S OY-PIA. Det første firesædede hjemmebyggede fly i Danmark. Der mangler halvanden time af prøveflyvningsprogrammet, så den var ikke i luften under opvisningen.



Thomas S. Damm viser flaget som den danske Piper Cub opvisningseksperter. OY-ECV er en J3C-65, militær betegnelse L4.

Peter Zier Jørgensen har restaureret Fairchild 24W OY-LPJ til »bedre end fabriksny«!



Søren Dolriis i Interavia I-3 N 81550 med den reserverede registrering OY-FUN! Hvis den ligner en Sukhoi Su-29, er det nok fordi den er designet af den samme mand.



KZ IV og KZ I i spidsen for den traditionelle præsentation af Kramme & Zeuthen typerne af den samme mand.



Ellehammer 1909 med Wagn Langebek i førersædet. Han udnyttede den faldende vind bag en passerende byge til en runde i det »tricky« fartøj.



Niels Egelund i Aero L-29 OY-LSD.



HASTVÆRK ER LASTVÆRK!

Af Erik Rhode

Når jeg skriver om denne forfærdelige ulykke, så er det udelukkende til skræk og advarsel, og hvis nogen kan lære af den, så har beretninger ikke været forgæves.

Situationen er for nylig foregået i Brasilien, hvor jeg ofte opholder mig for at besøge min søn, som er udstationeret her, og vi kommer meget i flyvekredse, da han har eget fly.

Situationen drejer sig tilfældigvis om et Cirrus fly, der i øvrigt er meget udbredt i Brasilien, og de fleste tager selv til USA og flyver det hjem herfra. Således også i dette tilfælde.

Fire mand var på vej tilbage med en splinterny Cirrus og mellem-lander i en af Rio de Janeiros lufthavne blot for at tanke flyet op til den sidste strækning. Det er sidst på eftermiddagen og de har åbenlyst travlt!

Piloten, i øvrigt en pensioneret og meget erfaren luftkaptajn, begår her ikke desto mindre flere fejl, der – som man ofte ser, – hver for sig »pillet ud« kunne have reddet katastrofen.

Kort fortalt, – imens piloten opholder sig på briefingkontoret, kalder en af medpassagererne for at spare tid på en tankvogn og beder om at få fyldt tankene op. I Brasilien har piloter ikke selv lov til at tanke. Tankmanden siger – er du helt sikker, idet hans tankvognen

tydeligt er mærket »Jetfuel«. Det bliver bekræftet af vedkommende, og der bliver tanket op.

Da piloten kommer tilbage, bliver han bedt om at kvittere for optankningen og overser i farten, at der står jetfuel på bilaget! Han taxi'er straks ud for at starte, og her kommer den næste fejl, – piloten springer over motorcheck'et! De har travlt – og den har jo lige fløjet!

Piloten starter og allerede inden flyet er i luften rapporterer tårnet, at flyet ryger kraftigt og kort efter i kritisk højde taber motoren omdrejninger, og nu begår piloten den måske største fejl.



I stedet for at fortsætte ligeud, hvor terrænet givet ville være godt nok til at redde de ombordværende, jeg har selv været på pladsen adskillige gange, forsøger piloten at vende om, og i det ret krappe drej mister han kontrollen over det, med det resultat, at flyet styrter ned og alle fire omkommer og flyet udbrænder totalt.

Det manglende motorcheck i dette tilfælde spillede givet en væsentlig rolle. Der er næppe tvivl om, at havde motoren fået lov til at bruge den sidste rest benzin i tilførslen under motorcheck'et var de første tegn på problemer kommet tids nok, til at advare piloten.

**HUSK!
ADRESSEÆNDRING**

Ændrede procedurer hos Post Danmark gør at det er vigtigt at du husker at melde adresseændring, ellers risikerer du at FLYV udebliver.

Cessna Dealer Danmark

Flyteknisk Notodden AS
Tlf: +47 907 84 478
E-mail: runar@flyteknisk.no

Jeppesen FliteStar

VectorPlus Technology

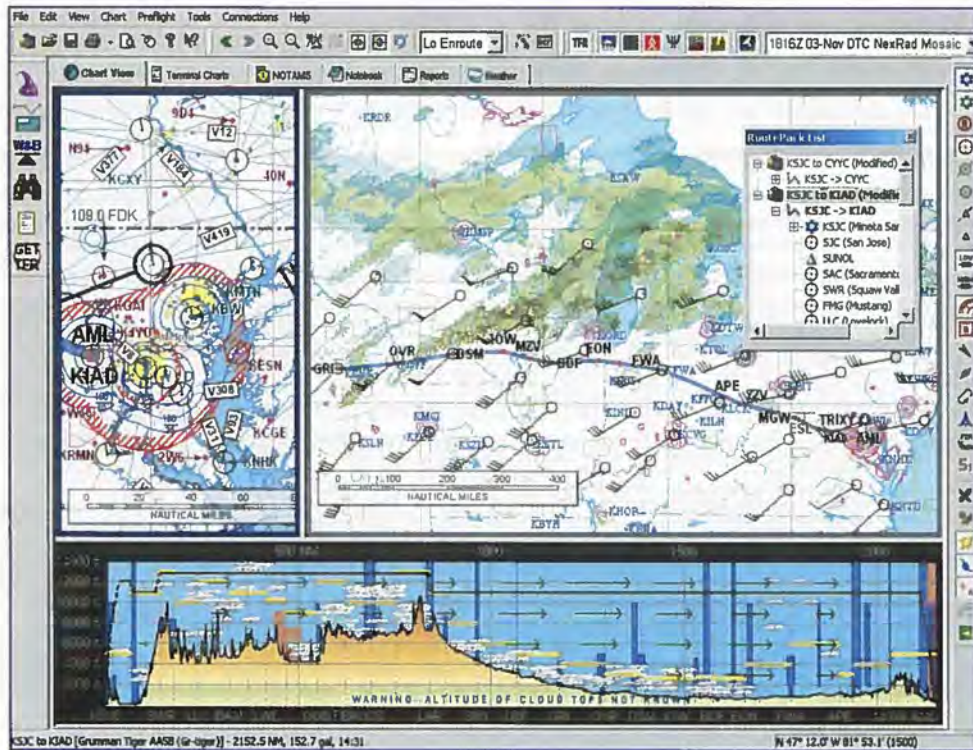
Allows you to select high or low altitude Jeppesen enroute chart themes, or VFR and high contrast background maps.

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



Tekst og foto: Knud Larsen

Internationale Luft- und Raumfahrtstellung (ILA) finder sted hvert andet år i Berlins Schönefeld lufthavn syd for byen. ILA konkurrerer på udstillingsområdet med tilsvarende udstillinger i Paris og i særdeleshed med Farnborough Air Show, der finder sted blot nogle få måneder senere. Omkostningerne for at deltage i disse udstillinger er skyhøje, og

derfor fravælger flere udstillere enten Berlin eller Farnborough.

Som et delvist tysk firma deltog EADS og datterselskabet Airbus naturligvis med flagskibet Airbus A380, mens Boeing og Lockheed Martin kun deltog med militære fly fra flere landes væbnede styrker. Det føltes som om der blev sparet på »kruttet« til Farnborough i juli.

Åbningen af ILA 2008 blev foretaget af forbundskansler Angela Merkel. Tilstede under åbningen var også den indiske forsvarsminister. Indien var udnævnt til officiel ILA partner-land og omkring 25 indiske firmaer var med på udstillingen. Tyske ingeniører har været med til at konstruere Hindustan Aeronautics Ltd. HF-24 Marut – Indiens første supersoni-



US Air Force oberst Gail Halvorsen, der er den mest kendte »candy bomber« pilot, overrækker forbundskansler Angela Merkel et minde om Luftbroen til Berlin. Foto: Thorbjørn Ancker.



DA50 er en stor luksusudgave af DA40.



Smaragd i næschjulsudgaven.

eller som byggesæt (vægt 650 kg). Der er tre motormuligheder med Rotax 912 UL, Rotax 912 S eller Jabiru 2200. 912 S er med 100 hk mens de to andre er på 80 hk. Kompositdelene fremstilles i Polen, men samlingen af flyet foregår i Tyskland.

CESSNA 350 OG 400

Efter overtagelsen af det konkursramte Columbia Aircraft har Cessna travlt med at vise deres nye fly frem. Cessna 350 og Cessna 400 som betegnelserne nu er er elegante lavvingede fly med fast understel. FLYV havde lejlighed til at prøve »400« da navnet stadig var Columbia. Se FLYV nr. 12/2007.

PIPER MATRIX

Det ligner umiddelbart en Piper Malibu Mirage, men også kun næsten. Den væsentligste forskel er at Matrix ikke har trykkabine, men installeret ilt-anlæg. Og ikke uvæsentligt: du sparer 350.000 USD.

DRONER FRA UAE

Advanced Target Systems har hjemme i Abu Dhabi. I 15 år har ATS fremstillet droner i mange størrelser, nogle med jetmotorer, nogle med stempelmotorer. Yabhon-HMD anvendes som skydemål, men med en hastighed på op til 500 km/t og en længde og spændvidde på hhv. kun 3,96 m og 3,24 m er det sikkert svært at ramme med kanoner. Dronen kan startes fra et skib eller fra land og har en stige-hastighed på 27 m/s (5.400 ft/min).

Andre modeller har en startvægt på 500 kg og kan være i luften med forskelligt udstyr i op til 30 timer.



Et meget flot design i cockpittet på The Jet.



På afstand kan man næsten ikke se forskel, men den manglende radarantenne afslører at det er en Piper Matrix.



Yabhon-HMD dronen fremstillet i Abu Dhabi.

DA50 har den nye Austro dieselmotor.



ske jager. HAL's helikopter Dhruv blev designet med hjælp fra det tyske firma MBB og har stor lighed med MBB's BK 117. Et hold på fem Dhruv helikoptere deltog i den daglige flyveopvisning udstyret røganlæg.

Året var også hvor man i Berlin mindedes, at det var 60 år siden at Luftbroen til Berlin med 2.326.406 tons levnedsmidler og kul på 278.228 flyvninger af amerikanske og engelske fly startende fra Vesttyskland i et helt år sørgede for at holde liv i den af Rusland afspærrede by.

Det udendørs areal var opdelt med områder til fly, helikoptere, svævefly, general aviation, militær fly etc. Derudover var der 11 store haller med alt hvad hjertet kan begære indenfor luftfartsbranchen som fx metalbearbejdning, elektronik, motorer, droner osv. I alt 1.127 udstillere fra 37 lande var tilstede. Det kom der omkring 241.000 besøgen-

de for at kigge på, heraf ca. 120.000 erhvervsfolk, mens den anden halvdel kom i den afsluttende week-end sikkert mest for at se på de store flyveopvisninger.

Og de der ikke kunne være til stede kunne læse rapporter fra 4.300 journalister og tv-hold fra 70 lande.

DIESELMOTORER

Østrigske Diamond Aircraft er et af de firmaer der blev hårdest ramt, da det tyske firma Thielert, der fremstillede dieselmotorer til Diamond Aircraft, blev erklæret insolvent. Diamond havde fremstillet flyene, men kunderne måtte vente for der kom ingen motorer fra Thielert eller også var de ikke lavet færdige. Diamond har i nogle år samarbejdet med Austro Engine GmbH, der har adresse i samme lufthavn som Diamond, om at bygge en dieselmotor til flyene. Resultatet er Austro Engines AE-300 på 170 hk, som nu monteres i Diamond flyene.

CIRRUS' JET

The Jet en navnet på Cirrus' kommende jetdrevne fly. Fabrikken har stor succes med deres SR20 og SR22 propelfly, og det får man måske også med jet'en. The Jet har én Williams FJ33-4A-19 motor, der yder 1.900 lbs tryk. Kabinen har fem faste sæder og yderligere to klapsæder. Der er trykkabine og en max. rejsehøjde på 25.000 ft. Der er rigtig god adgang til kabinen, idet der er en dør i hver side. Fabrikken havde bragt en full-size mock-up til Berlin.

The Jet har V-hale (som tidlige Beech Bonanza) med motorens udblæsning i mellem. Flyet forventes at flyve første gang i dette år og at blive certificeret i 2010.

SMARAGD

Flyet er et konventionelt lavvinget fly med næsehjulsunderstel eller med halehjul. Flyet fås som UL (tyske vægtregler)



Cirrus Designs The Jet kunne ses på lang afstand.

OSCAR YANKEE

Af Lars Finken

TILGANG						
OY-	Type	Bygget	Fabr.nr.	Reg.dato	Ejer/bruger	Ex
OY-CIK	ATR-42-500	1996	501	12.06.2008	Cimber Air A/S, Sønderborg	A40-AM
OY-HGW	Eurocopter AS 350B3 Ecureuil	2002	3612	13.06.2008	Air Greenland A/S, Nuuk	SE-JHD
OY-HGY	Bell 212	1973	30572	18.06.2008	Air Greenland A/S, Nuuk	EC-GVP
OY-HSN	Agusta-Westland AW139	2008	31129	19.06.2008	Atlantic Airways, Faroe Islands P/F, Sørvágur	
OY-JTC	Boeing 737-3L9	1987	23718	20.06.2008	NAC Nordic Aviation Contractor A/S, Billund	9M-AAB*)
OY-RES	Cessna FR.182 Skylane RG	1979	FR18200035	13.6.2008	Henrik Schiøtt Christiansen, Brande	HB-CHM
OY-TLG	Cessna 182T Skylane	2004	18281478	12.06.2008	ABC Luftfoto I/S, Gredstedbro	N134PB
OY-VEG	CL-600-2B19 Challenger 850	2007	8075	09.06.2008	Execujet Europe A/S, Roskilde	C-FOXW

SLETTEDE				
OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-NYX	Start+Flug H-101 Salto	18.06.2008	Michael Nyrup Sørensen, Odense	Solgt til Tyskland

EJERSKIFTER				
OY-	Type	Dato	Ny ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-BBW	Piper PA-28-180C Cherokee	10.6.2008	Leif Nyholm Nielsen, Holte (+)	Gunnar Haslund, Kokkedal (+)
OY-BDI	Piper PA-28R-180 Cherokee Arrow	16.6.2008	JEBO Gaard v/Jens Kristian Frost, Måløv	Rasmus Brøgger Johansen, København
OY-DFD	Mooney M-20F Executive 21	16.6.2008	Patrick Olivier O'Donnell, London, UK	Mark Hales, Bedford, UK
OY-DLY	Piper PA-31-310 Navajo	16.6.2008	HH Logistics ApS, Roskilde	Nordic Air A/S, Nørresundby
OY-GAT	Grumman GA-7 Cougar	16.6.2008	Danfly-Aircrafts ApS, Vojens	Vojens Airtransport ApS, Vojens
OY-TBI	Piper PA-28-161 Warrior II	16.6.2008	OY-JRI ApS, Vamdrup	Hans Christensen, Tranekær
OY-TBJ	Piper PA-28R-201 Arrow III	16.6.2008	Climb 2, Vojens	Jensen Aircraft v/Torben Biehl Jensen, Haderslev
OY-TBL	Piper PA-28-140B Cherokee	16.6.2008	Climb 2, Vojens	Climb ApS, Vojens
OY-TBM	Piper PA-28R-201 Arrow III	19.6.2008	Danfly-Aircrafts ApS, Vojens	Jensen Aircraft v/Torben Biehl Jensen, Haderslev

RETTELSER OG TILFØJELSER

*) OY-JTC var i perioden 9.7.1987 til 24/10 1988 registreret OY-MMN til Maersk Air I/S.

Juni 2008: OY-CKW blev til F-WQBJ.

Juli 2008: OY-EFY blev til G-SWAY.
OY-HGN havarerede 29/8 2007.



Protector: Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen
 Præsident: Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille
 Formand: Hans Havsager

GENERALSEKRETARIAT

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
 Åbningstider mandag til fredag kl. 09.00-16.00
 E-mail: kda@kda.dk

KDA HUSET

	Telefon	E-mail
Anders Madsen, generalsekretær	4614 1503	am@kda.dk
Knud Larsen, redaktør af Flyv	4614 1502	flyv@kda.dk
Birgit Eldov, bogholder	4614 1506	be@kda.dk
Internet adr.:	www.kda.dk	
Telefax	4619 1316	

KDA PILOTSKOP

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	pilotshop@kda.dk
Telefax	4619 1316	

KDA'S BESTYRELSE

	Telefon
Hans Havsager (formand)	4648 0608
Jens Feldborg	3250 7898
Niels Jensen	2943 2967
Søren Pedersen	4828 9196
Per Wistisen	9818 4316
Kim Jensen	4063 8903
Ole Kobberup	5122 6234

DANSK BALLON UNION

Henning Sørensen
 Kronhøjvej 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
 Telefon 2624 8888
 Internet adr.: www.kunstflyvning.com
 E-mail: dolriis@syntase.dk

DANSK MOTORFLYVER UNION

Fmd.: Knud Nielsen
 Tlf. 8623 1652
 E-mail: knni@post2.tele.dk
 Sekretariat: Merete Strandberg
 Limfjordsgade 121, Gjøl, 9440 Åbybro
 Telefon 7878 2190
 Internet adr.: www.flyvdmu.dk
 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

FRITFLYVINGS-UNIONEN

Karsten Kongstad
 Degnebakken 22, Vigersted
 4100 Ringsted
 Internet adr.: www.ffu.dk
 E-mail: kk@ringsted.dk

LINESTYRINGS-UNIONEN

Ole Bjerager
 Ryumgårdsvej 58, 2770 Kastrup
 Telefon 3257 4001
 Internet adr.: www.modelflyvning.dk
 E-mail: bjerager@get2net.dk

RC SPORT DANMARK

Rugmarken 80, 8520 Lystrup
 Telefon 8622 6319
 Internet adr.: www.rc-unionen.dk
 E-mail: sekretariat@rc-unionen.dk

DANSK UL-FLYVER UNION

Sekretariat: Dagmar Skov
 Gl. Kirkevej 1, Tiset, 6510 Gram
 Onsdag og fredag: 13.30 – 16.00
 Tirsdag og torsdag: 17.00 – 19.00
 Telefon 7482 2021, fax 7482 2400
 E-mail: dagmar@dbmail.dk
 www.dulfu.dk

DM I SVÆVEFLYVNING



**Konkurrencen blev afholdt på Arnborg
 1. maj til 12. maj 2008.**

STANDARDKLASSE

1. Uffe Edslev	LS8	8016
2. Rasmus Ørskov	LS8	7995
3. Ole Arndt	LS8	7890

Der var 12 deltagere i klassen.

15-METER KLASSEN

1. Arne Boye-Møller	Ventus 2	8063
2. Henrik Breidahl	Ventus 2A	8033
3. Jan Hald	Ventus C	7702

Der var 18 deltagere i klassen.

2-SÆDET KLASSE

1. Nicolai Larsen mfl.	Duo Discus	7494
2. Henrik Gormsen mfl.	Duo Discus	7460
3. Morten Bennick mfl.	Duo Discus	7397

Der var seks deltagere i klassen.

NAVNE

80 ÅR - IB BRAES

Han begyndte at svæveflyve i 1955 og har over 5.000 flyvetimer bag pinden. I 1966 fik han Guld-C med tre diamanter. Ib Braes har deltaget i seks verdensmesterskaber, fire nordiske mesterskaber og over 20 danske mesterskaber.

Som hobby dyrkede han meteorologiske studier for at beskrive emnet: Orografiens betydning for termikdannelsen.

Fra 1955 - 1975 var han formand og næstformand for svæve

flyveklubben Aviator. Ib Braes har været inspirator for mange danske svæveflyvere som instruktør og rekordindehaver. I 1983 flyttede han til Australien, hvor han straks blev godkendt som instruktør. Han har deltaget i fem-seks australske mesterskaber. På Dansk Svæveflyver Unions rekordliste har han 12 stående rekorder, den ældste er fra 1974. Den 19. august fylder Ib Braes 80 år.

KALENDER 2008

Dato	Begivenhed
28/7-03/8	EAA Air Venture, Oshkosh, USA (www.airventure.org)
02-03/8	Fly-in, Visingsø, Sverige (via www.jfk.nu)
07-10/8	Bristol Int'l Balloon Fiesta, Ashton Court, Bristol (www.bristolfiesta.co.uk)
08-10/8	Fly-in, Siljansnäs, Sverige (www.siljansnasfk.com)
15-18/8	Fly-in, Schaffen Diest, Belgien
16/8	Trade-a-plane Flyv-ind, Randers Flyveplads (www.randersflyveklub.dk)
22-24/8	Elverum Open Air Rally, Starmoen (ENHN). Info hos bobbo@hjulstad.org
22-24/8	Internationale Bodensee Airshow, St. Gallen-Altenrhein, Schweiz (www.ibas08.ch)
30-31/8	Flugplatzfest, Flugplatz Bielefeld, Tyskland (www.flugplatz-bielefeld.de)
31/8	Aeronautisk Dag, Aeronautisk Aktivitetscenter Avedøre (AAA), Avedøre
04-06/9	Oldtimer-Fliegertreffen Hahnweide, Tyskland (www.oldtimer-hahnweide.de)
05-07/9	Guernsey Int'l Air Rally, Guernsey (www.guernseyaeroclub.com)
05-07/9	Air Magdeburg, Magdeburg, Tyskland (www.air-magdeburg.de)
06-07/9	Dakota Fly-in, Aviodrome, Lelystad, Holland (www.aviodrome.nl/english)
10-14/9	45. Reno Air Races, Reno Stead Airport, Nevada (www.airrace.org)
19-21/9	Goodwood Revival, Goodwood Park, England (www.goodwood.co.uk)
20/9	Twilight Sunset Air Display, Shuttleworth, Old Warden (www.shuttleworth.org)
04-05/10	Australian Defence Force Air Show, RAAF Amberley, Queensland
05/10	Duxford Autumn Air Show, IWM Duxford (www.duxford.iwm.org.uk)
06-08/10	NBAA, Orlando, Florida (www.nbaa.org)
04-09/11	Airshow China 2008, Zhuhai, Guangdong, Kina

- OG 2009

Dato	Begivenhed
02-05/4	AERO Friedrichshafen, Tyskland (www.aero-friedrichshafen.com)
15-21/6	Paris Air Show, Le Bourget (Paris), Frankrig (www.paris-air-show.com)
27/7-02/8	EAA AirVenture, Oshkosh, USA (www.airventure.org)
23-23/8	3. International Bücker Fly-In, Kestenholz, Schweiz

- Se også www.airshowbuzz.com, 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.
- Også EAA's nye on-line kalender giver meget detaljerede oplysninger om arrangementer i USA (www.eaa.org).
- The Red Bull Air Race besøger også i 2008 en række lande og byer verden over. Det nærmeste i forhold til Danmark er London (2-3. august). Se mere på www.redbullairrace.com.
- Shuttleworth Collection, Old Warden Aerodrome har air show den første søndag i hver sommer- og efterårsmåned (www.shuttleworth.org).

Oversigten bringes uden ansvar for ændringer, aflysninger etc.

KDA (WWW.KDA.DK)

Dato	Begivenhed
18/10	Formandsmøde kl. 1000, KDA-huset, Roskilde
18/4-2009	KDA Repræsentantskabsmøde kl. 1100, KDA-huset, Roskilde

SVÆVEFLYVNING (WWW.DSVU.DK)

Dato	Begivenhed
2-16/8	30th FAI World Gliding Championships, Lüsse, Tyskland
30-31/8	Bøf Rally, ØSF Kongsted
24-25/10	Formandsmøde, Idrætshøjskolen, Vejle

BALLON (WWW.BALLONUNION.DK)

Dato	Begivenhed
12-17/8	DM og Svensk Mesterskab, Søgårdslejren, Aabenraa
13-20/9	VM, Hofkirchen, Østrig
30/9-4/10	VIII Int'l Hot Air Ballon Championships, Debrecen, Ungarn

DMU (WWW.FLYVDMU.DK)

Dato	Begivenhed
1-15/9	FAI - AOPA Rally Fly-Out for Peace 2008 (www.aopa.ch)

DMU SPORT (WWW.DMU-SPORT.DK)

Dato	Begivenhed
22-24/8	Elverum Open Air Rally, Starmoen (ENHN), Norge
6-7/9	Sirius Air Rally

DULFU (WWW.DULFU.DK)

Dato	Begivenhed
Uge 31	DULFU-træf
12-26/8	10th European Microlight Championships, Leszno, Polen (www.emc2008.pl)
31/8	Åbent hus på Tåsinge Flyveplads

FRITFLYVNING (WWW.FFU.DK)

Dato	Begivenhed
31/8-6/9	EM, Pazardzhik, Bulgarien
16/11	Landsmøde, Ringsted

HANGLIDING OG PARAGLIDING (WWW.DHPU.DK)

Dato	Begivenhed
2-9/8	HG Bjerg DM, Laragne, Frankrig
2-10/8	5th European Paramotor Championships, Lomza, Polen (www.epc2008.org)
1-4/9	PG-sikkerhedskursus for instruktører, Malcesine, Italien



FLYV

81. årgang nr. 8 · august 2008

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)

I 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

Distribueret oplag ifølge Fagpressens Medie Kontrol i perioden 1.7.05 til 30.6.06: 3.912 eksp.

Smaragd - luftens juvel



Smaragd er et elegant lavvinget UL fly bygget i en GFR/Carbon sandwich konstruktion, der byder på masser af plads i cockpittet

Kik ind på www.hobby-centret.dk og se meget mere om dit nye fly



hobby-centret
- alt til mindste detalje

Telefon 57 67 30 92 • www.hobby-centret.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

FORNYELSE PÅ DEN SJOVE MÅDE ...



WWW.LENAIR.DK • TELEFON 24457246

FLY UDLEJES EKKL/EKRK



KALUNDBORG AVIATION

OY-BLP • PIPER PA28-151 • ÅRGANG 1976 • VFR-NAT CERTIFICERET



AIRWORK

OY-PTL • CESSNA F172P • ÅRGANG 1986 • IFR-CERTIFICERET

Flyene udlejes fra Kalundborg (OY-PTL også fra Roskilde Lufthavn)
Rabat kan gives • www.airwork.dk/flyudlejning.html

Pris DKK: OY-BLP 890,- / OY-PTL 920,- pr. tacho

KALUNDBORG
AVIATION

KALUNDBORG AVIATION
Mobil 4041 1326
aviation@mail.dk

AIRWORK

AIRWORK
Mobil 6076 8031
airwork@mail.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
centerair@centerair.dk • www.centerair.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

FORNYELSE PÅ DEN SJOVE MÅDE ...



WWW.LENAIR.DK · TELEFON 24457246

PA 28-140 TIL SALG

TT 4045 timer
SMOH 1367

Nyt luftdyktigsbevis 11. juni 2008
Ny prop. 2002

Flyveren er fra 1965 og har fået store vinglets for korte baner. Lakken er ikke pæn, men invendig har den fået nye sædetrek i år ellers en fin flyver.

Sælges til højstbydende over kr 160.000,-
Flyveren er OY reg. står pt på Roskilde, men fast i Norge.

Henvendelse til Henrik

Telefon: 0047 4156 9738

Mail: henrik@henrikbhansen.no

TRIG

ScanTech

Scandinavian Aircraft Technologies A/S



Er din transponder Mode S klar?

Mød de europæiske Mode S-krav med TT31 transponderen fra TRIG Avionics. Lavt strømforbrug, høj ydeevne, plug and play opgradering, hvis den erstatter KT76A. En billig, fremtidssikret transponder til én motorers fly.



Kontakt ScanTech vedrørende priser og installation.

Scandinavian Aircraft Technologies A/S

Taagholtvej 178 · 9870 Sindal · 9678 0200 · parts@scantech.aero

Announce i Flyv?

Så kontakt Allan Christensen
Telefon: 2172 5939



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



Forsikring af dit firmafly

Har du eller skal du have et firmafly, vil vi være et godt valg til at sikre din investering.

Sirius Aviation Insurance er et Nordisk forsikrings-selskab med en solid kapital i ryggen. Vi er derfor i stand til at give dig den bedste service, både i forbindelse tilbud og ved behandling af skader.

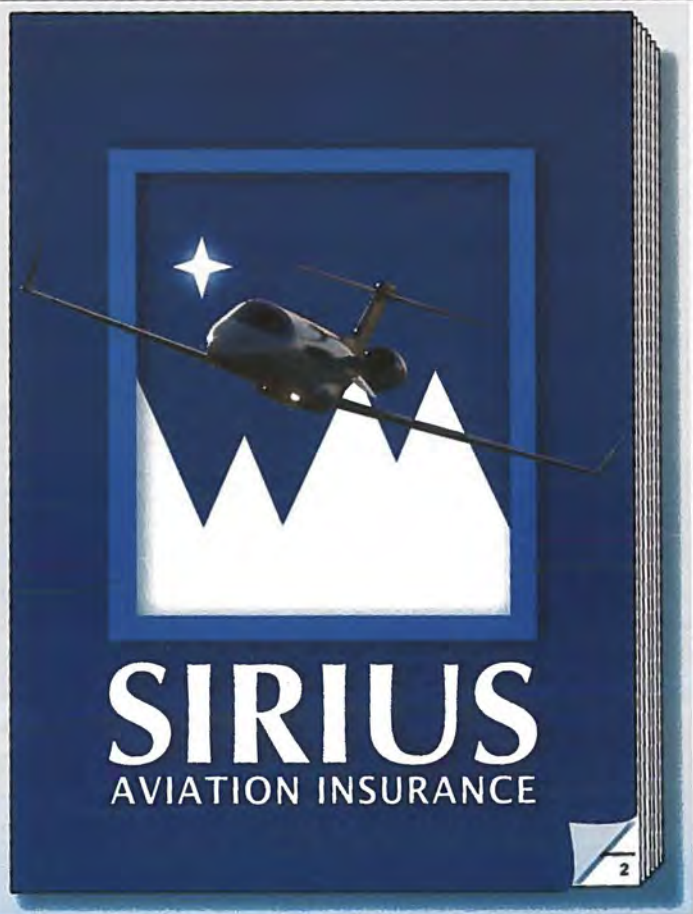
Læs mere om os på vores hjemmeside eller besøg Sirius International som vi er en filial af på: www.siriusgroup.com

Kontakt os og få et seriøst tilbud med det samme. Vi mener, at der er sammenhæng mellem kvalitet og pris.



Sirius Aviation Insurance
Nyhavn 43A 2.th, 1051 København K
Telefon: +45 88 807 100
e-mail: aviation@SiriusGroup.com
Web.: SiriusAviationInsurance.com

Filial af Sirius International Försäkringsaktiebolag (Publ), Sverige



LÆR AT FLYVE!

Se også www.flyv.dk



POST

PP DANMARK

Pakket Magasinpost
ID-nr. 42401

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

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.

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.

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, 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

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

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=Fly
verinstruktøruddannelse. 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.

The Heart to Fly ...

- ✓ ATP Modular Commercial Pilot (AvDanica & DAC)
- ✓ Private Pilot License, PPL(A) theory & flying
- ✓ Aerobatic Course & Spin Course
- ✓ Radio Certificate, N-BEG & BEG
- ✓ Night Qualification & Differences Training
- ✓ Proficiency Check (PFC SEP) & Trial Lessons

Tlf: 46117721
E-mail: ad@airdanica.dk
www.airdanica.dk



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

Professionel pilotuddannelse



Lufthavnsvej 60
4000 Roskilde

- ATP (A) Integreret Trafikflyver
- FI (A) Flyveinstruktør
- FNPT II DA32 med Garmin 1000
- ATPL (A) Teori - Distance Learning
- PPL (A) Privatflyvercertifikat

Flyvevåbnets
Bibliotek



00000000152

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.

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

Skive Lufthavn
Lufthavnsvej 1
DK-7840 Højslev
Tlf. +45 97524037

FLYV

SEPTEMBER 2008 NR. 9



Flere fly

LÆS OGSÅ ...

VENØLEJREN 2008

Igen i år havde en stor skare entusiastiske flyvere med mænd, kvinder, børn og hunde fundet vej til det idylliske Venø, hvor DHPU's årlige sommerlejr traditionen tro fandt sted i uge 28.

Forsikrings-
aftale med DMU,
Dansk Mørtorflyver
Union

Er dine
forsikringer
i orden?

Få svar
på tlf. 70201927

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:


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



14 »

FA01 Smaragd

Efter flere forgæves forsøg lykkedes det i august at få det velflyvende UL-fly fra Tyskland til Ringsted.

« 8

Farnborough Airshow

I 1948 blev det første Air Show afholdt på stedet hvor det første engelske fly fløj i 1908, nemlig på Farnborough sydvest for London.



« 16

Venølejren 2008

Efter nogle år med vigende søgning er der igen stor interesse for at deltage i DHPU's Venø-lejr.



20 »

Flybyggergruppen Østjylland lever

Der var vist ingen af gruppens deltagere der havde regnet med at projektet skulle tage så lang tid. Det er fire år siden at Torben Tastrup sidst besøgte gruppen. Her er status på Europa-projektet.



KORT SAGT

Kort Sagt 4

ALMEN

Farnborough Airshow 2008 8
 Læserbrev 18
 Flere fly 24
 Efterlysning gav resultat 30
 Farnborough The Airshow 32

ULTRALET

FA01 Smaragd 14

DRAGE- OG PARAGLIDER

Venølejren 2008 16
 Faste vinger på FASTERHOLT 29

MOTORFLYVNING

Flybyggegruppen Østjylland lever 20
 Jämi - et finsk friluftscener i særklasse 28

KALENDER

Kalender 30

OSCAR YANKEE

Oscar Yankee 35

ORGANISATIONSNYT

Organisationsnyt 36

NAVNE

Navne 39





KORT SAGT

Ligheden med ældre Cessna 150 er slående. Prototyperne har nu fløjet 90 timer. Fabrikfoto.

Tekst: Knud Larsen.

MPL

Den 27. juli landede Danish Air Transport med en ATR 72 i EKRK efter endt base-træning med selskabets tre første MPL elever fra Center Air Pilot Academy.

Center Air Pilot Academy og DAT har indgået en samarbejds- og rekrutterings-aftale for nye piloter til DAT, der netop har udvidet deres flyflåde med en McDonnell Douglas MD80.



Fra venstre ses Lasse Laustsen (LAG), Daniel Wennergren (DAG), Markus Fenger (FEN) og Head of Training hos Danish Air Transport Lars Riis.

CESSNA C-162 SKYCATCHER

På AirVenture i Oshkosh, USA præsenterede Cessna det første produktionseksemplar komplet med interiør. Det er præcis et år siden at Cessna annoncerede at de ville sætte SkyCatcher i produktion.



SkyCatcher instrumenteres af Garmin G300 avionics, COM-radio og transponder. Fabrikfoto.

Der er i øjeblikket tre fly i testfasen som forventes overstået i år.

Cessna har allerede over 1.000 ordrer på flyet. Levering forventes påbegyndt i 2. halvår 2009. Fabrikken i Kina (Shenyang Aircraft Corporation) forventes at kunne producere 700 SkyCatcher årligt. Prisen er 111.500 USD i 2007-dollars. Flyet bliver udstyret med Garmin G300 avionics som standard.

MOBILTELEFON OMBORD

Emirates første Boeing 777-300ER er nu fuldt udstyret med AeroMobile systemet, der gør at passagererne kan bruge deres mobiltelefoner både i tale og SMS. Systemet er siden marts installeret i flere af selskabets Airbus fly.

Frygten for at man skulle overheøre timelange samtaler sker ikke. Systemet har 5-6 linjer så hvis alle er optaget må

GRIPEN NEXT GENERATION

FREMTIDENS KAMPFLY



SAAB HAR I MERE END 70 ÅR været førende producent af avancerede kampfly, og Saab udvikler nu Gripen Next Generation til at blive verdens mest effektive multi-role kampfly. Gripen Next Generation kan løse alle det danske flyvevåbens kamp- og overvågningsopgaver med overlegen manøvreevne,

fuldt NATO-kompatible kommunikations- og våbensystemer samt markedets laveste levetidsomkostninger. Gripen Next Generation – det naturlige valg for Danmark.

Læs mere om Gripen på
www.gripen.com ●●●●



man vente. Ca. halvdelen af passagererne tænder deres telefon og har samtaler på gennemsnitligt 2½ minut. Om natten bruger passagererne SMS, der ikke generer andre ombord.

Brugerne betaler ikke for at benytte systemet, Emirates ser det som en service til passagererne.

SIRIUS I NYT DOMICIL

Sirius Aviation Insurance, der er en filial af Sirius International Försäkringsaktiebolag i Sverige, blev etableret den 1. januar 2008. Efter en tid med adresse på et kontorhotel er firmaet den 1. august flyttet til en adresse i det centrale København.

De fire medarbejdere tegner flyforsikringer i Norden og de baltiske lande. Porteføljen dækker fastvinget fly, UL-fly, balloner og svævefly samt ansvarsforsik-

ringer for værksteder og flyvepladser. Sirius har egen skadeafdeling til hurtig sagsbehandling.

Den 26. september er der reception i de nye lokaler.

TILBAGE TIL USA

Firmaet Skyview Aviation, der hidtil har produceret flyet med navnet Skylark i Tjekkiet, har nu flyttet hele produktionen tilbage til Californien. Det er den lave dollarkurs over for Euroen der er årsagen. Hele flyet bygges fremover i USA og leveres fuldt færdigt. Samtidig indfører man mindre ændringer så som større canopy, flaps og krængeror erstattes af fuldbredde flaperons, glascockpit i stedet for runde instrumenter, autopilot o.a. Den får så navnet Skylark II. (www.skylarklsa.com).

SAS 1. HALVÅR

Luftfartsselskabet havde et dårligt andet kvartal med et underskud på 411 mio. svenske kroner. Antallet af passagerer steg ellers med 5,2 % til 11,6 mio. Skurkene er den hastigt stigende oliepris, en svagere økonomi og overkapacitet. Derfor vil SAS tage yderligere syv fly ud af drift, i alt 18.

»Der er ingen tvivl om at situationen i luftfarten er alvorlig og måske den værste nogensinde«, siger koncernchef Mats Jansson.



Skylark på AERO 2007 i Friedrichshafen. Foto: Knud Larsen.

MH-60 helikoptere

Et teknologisk kvantespring for flådestyrker

Den amerikanske flådes mest avancerede multimissionshelikoptere er nu til rådighed for flåder verden over.

De nye operationelle MH-60R og MH-60S er udviklet til kystnære områder og åbent hav. De er bygget og integreret med avancerede systemer, så de kan gennemføre nogle af de missioner, der i øjeblikket varetages af seks helikoptere fra den amerikanske flåde: antiubåds- og overfladekrigsførelse, luftbåren minebekæmpelse, eftersøgning og redning under kampforhold (CSAR), forsyning fra luften og lægelig evakuering.

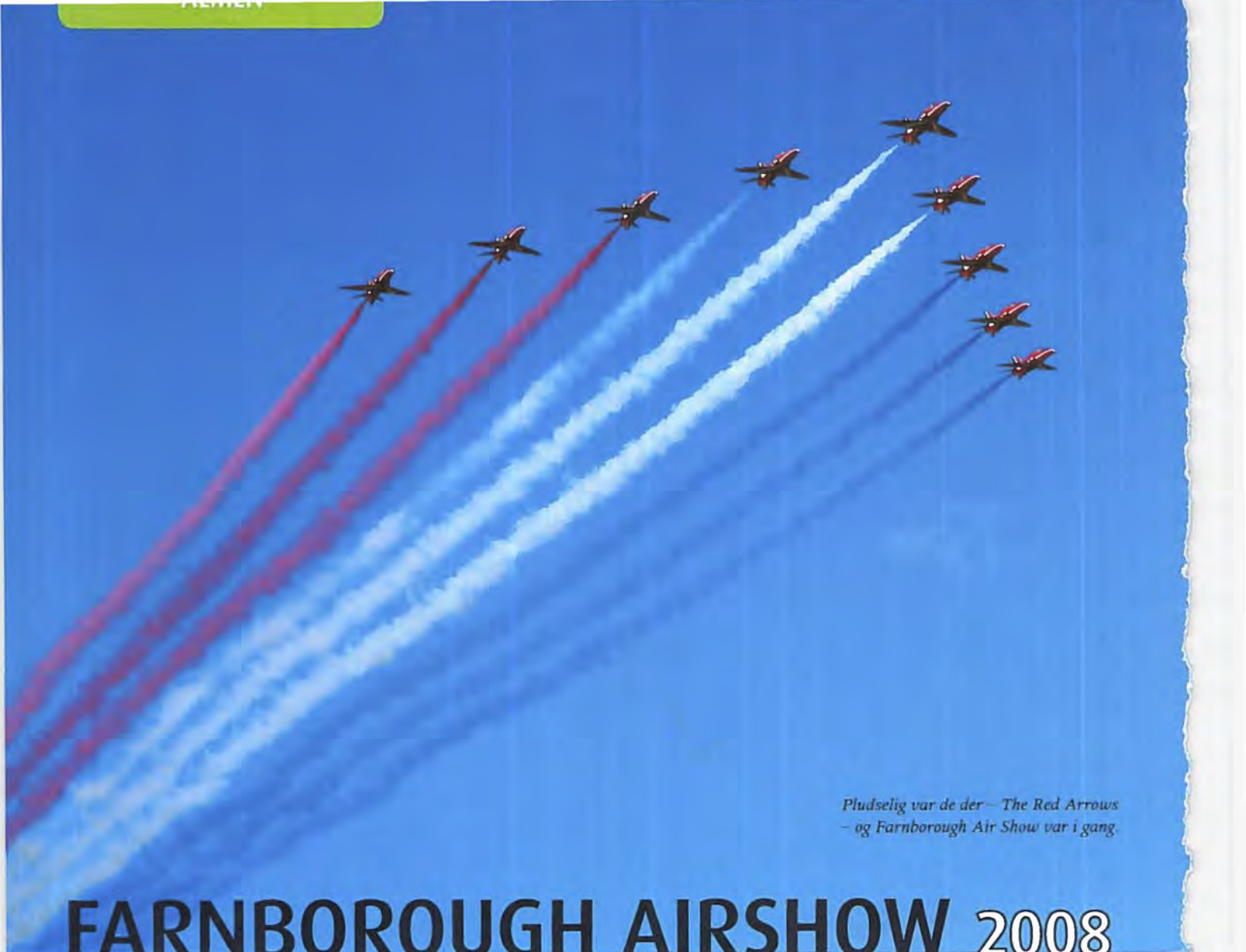
Kan konfigureres til missionskrav. Kan gnidningsløst indgå i samarbejde med amerikanske styrker. Verdensomspændende servicering. Er i produktion. MH-60 multimissionshelikopteren. Det mest alsidige aktiv for en flådes beskyttelse.

LOCKHEED MARTIN



Sikorsky

A United Technologies Company



*Pludselig var de der – The Red Arrows
– og Farnborough Air Show var i gang.*

FARNBOROUGH AIRSHOW 2008

Tekst og foto: Knud Larsen

60 ÅR PÅ FARNBOROUGH

I 1948 flyttede airshowet fra RAF flyvepladsen Hendon i det nordvestlige London, her hvor der i dag ligger et af verdens bedste flyvemuseer, Royal Air Force Museet, til flyvepladsen i Farnborough sydvest for London. Samtidig blev der for første gang givet offentlig adgang så publikum kunne se hvad den engelske luftfartsindustri kunne – bl.a. var fly med jetmotorer i 1948 et meget »hot« emne. Indtil 1964 var det kun engelske produkter der var tilladt på udstillingen. Europæiske fly måtte dog deltage i 1966, hvis de havde engelske motorer. Denne restriktion var væk to år senere, og et mere internationalt samarbejde blev indledt og er løbende udvidet.

I 1948 var der 187 udstillere i to hangarer. I 2008 var der over 1.300 udstillere.

OGSÅ 100 ÅR

Den 16. oktober er det 100 år siden at amerikaneren Samuel F. Cody i sin British Army Aeroplane No 1A fløj som den første i England – og det forgik her på selv samme Farnborough flyveplads. I anledning af jubilæet har frivillige bygget en replika af flyet, der har en spændvidde på 17 m.

GRØNT ER GODT

Hos flere af udstillerne kunne man få det indtryk at man var kommet til et havearrangement – grønt græs og miljørigtige udsagn fylder standene.

Fleere motorfabrikker er sammen flyfabrikker eller luftfartsselskaber gået sammen om udvikling af mere miljørigtige motorer. Det gælder om at fremstille motorer der bruger mindre brændstof og udleder mindre mængder CO₂, og for flyfabrikkerne at kunne genbruge flere af materialerne. På det seneste er det pga. den voldsomt stigende oliepris vigtigt at finde måder at reducere brændstofforbruget på så selskaberne kan styre omkostningerne.

Motorfabrikken Pratt & Whitney har i et års tid afprøvet en turbofan motor, hvor omløbshastigheden på fan'en (de forreste synlige blade på motoren) er reduceret i forhold til turbinebladene inde i motoren. Ved denne gearing opnår



« Motorfabrikken CFM havde gjort meget ud af »grønne motorer«.



« Franske SAFRAN er også med på miljøet.



« Også General Electric tænker på jorden.



« Parker laver bl.a. brændstofindsprøjtningdyser og viser her deres miljøbidrag



Cessna 208 Caravan har også fået Garmin 1000 glascockpit, men ellers er alt ved (det gode) gamle.

begge dele en optimal ydelse. P&W mener, at GTF (geared turbofan) vil bruge 12% mindre brændstof og halvere støj og udledninger i forhold til nuværende motorer. Andre fabrikker optimerer bl.a. brændstofs-systemerne og lignende.

Elektronikfirmaet L-3 annoncerer med ADS-B SafeRoute navigationssystemer der giver lavere brændstofforbrug, mindre udledning, mindre støj osv.

Sideløbende udfører flere motorfabrikker forsøg med alternative brændstoffer. CFM har prøvet biobrændstof med 30% af en art vegetabilsk olie og 70% Jet A1. US Air Force har deltaget i forsøg med syntetisk brændstof efter Fischer-Tropsch metoden (flybrændstof fremstillet af naturgas) og andre forsøg gøres med biobrændstof af forskellige olier presset af frø, kokosnødder etc.

Alle virksomheder vil gerne være med på miljøbølgen, og det er vigtig for et

firmas image at navnet bliver associeret med »det grønne«.

I LUFTEN

Flyveopvisningen hver eftermiddag på hverdage havde sine stjerner. Mandag eftermiddag fik publikum den første og hidtil eneste opvisning af Lockheed Martin/Boeing F-22 Raptor i Europa. Et program med flere nye elementer og sværhedsgrad. F-22 Raptor skulle have fløjet et par dage tidligere ved Royal International Air Tattoo i Fairford vest for London. Dette største militære airshow blev aflyst med kort varsel, idet store områder til publikum, bilparkering og camping stod under vand.

Onsdag eftermiddag kom så flyet mange ventede på: AVRO Vulcan. Det tidligere Royal Air Force fly XH558 er gennem en årrække blevet restaureret til luftdygtig status med hjælp og penge fra en masse

frivillige og store økonomiske tilskud fra virksomheder. Det hører hjemme i Bruntingthorpe syd for Leicester, hvor det fløj første gang i 2007. XH558 fløj også i weekenden til hundredtusinders fornøjelse.

STATISTIK

Ifølge arrangørerne var dette års Farnborough en stor succes. Der blev handlet fly og udstyr som aldrig før. 480 fly og udstyr til en værdi på ca. 400 mia. kr. kom i ordrebogen hos leverandørerne; og når der sælges fly sælges der jo også motorer, så motorfabrikkerne var også glade.

Udstillingen blev besøgt af 132.636 forretningsfolk, heri 70 delegationer fra 38 lande. I den afsluttende week-end hvor der også er offentlig adgang for publikum kom 153.000 besøgende hovedsagelig for at se det daglige seks timer lange airshow. Der var 165 fly udstillet på jorden eller medvirkende i luften. ■

Dassault Falcon 7X er et helt nyt fly. Det har en rækkevidde på 5.950 nm med otte passagerer ombord i luksuriøse omgivelser. De tre motorer er Pratt & Whitney Canada PW307A.



Den helt nye Bell 429 der snart er klar til levering. Den ses her i ambulanceudgaven, hvor der er klapdøre bagi for at give adgang til baren.



AVRO Vulcan XH558 står her spændt og venter på at komme i luften.

F-22 Raptor vist for første gang i Europa. Her er den under opvisningen med bombelemmene åbne (alle våben medføres »indendørs« for at minimere radarekkoet).



Samuel F. Cody's British Army Aeroplane No 1A i replikaudgave. Den fløj den 16. oktober 1908.



Agusta Westland EH-101 med registreringen M-513 i dansk bemaling på italienske Finmeccanicas stand.



AIR SUPPORT A/S

SØGER

• Aftersales Support Specialist •

Er du bidt af en gal flyver, og har du lyst til en spændende stilling i en innovativ softwarevirksomhed, så er det dig, vi står og mangler.

DINE UDFORDRINGER

- Daglig telefonisk support til vore flight planning kunder.
- Oprettelse/vedligeholdelse af kundernes fly performance data.
- Spændende rejser i ind- og udland for at undervise vores kunder.
- Deltagelse i nyudvikling/tilpasning af software på projektbasis.
- Mulighed for pilotfunktion på firmaets to-motorede fly (afhængig af flyveerfaring m.v).

DINE FAGLIGE KOMPETENCER

- Ideelt set en baggrund som pilot, operationsmedarbejder eller lign. indenfor branchen.
- Alternativt godt IT kendskab kombineret med interesse for fly og flyvning idet vi så vil sørge for, at du får den fornødne oplæring/uddannelse internt.
- Engelsk i skrift og tale og gerne tysk eller andet fremmedsprog på samtaleniveau.

DINE PERSONLIGE KOMPETENCER

- Kan holde mange bolde i luften på én gang og fungere under pres.
- Er god til at lytte og kommunikere.
- Tager ansvar for dine opgaver.

VI TILBYDER DIG

- En energisk, åben og ung arbejdsplads med gode muligheder for udvikling af dine personlige og faglige kompetencer.
- En spændende og udfordrende hverdag med plads til både selvstændige opgaver og teamwork.
- Dygtige kollegaer, løn efter kvalifikationer og et helt nyt firmadomicil beliggende på selve Billund Lufthavn.
- En fuldtidsstilling med daglig arbejdsplads i Billund.

SPØRGSMÅL

Har du spørgsmål til stillingen, er du velkommen til at kontakte Aftersales Support Manager, Jesper Brochmann på tlf. 75 33 88 89 (tryk 1 for supportafdelingen).

ANSØGNING

Ansøgning samt cv og relevante bilag sendes senest den 15.09.2008. til pps@airsupport.dk eller via post til Air Support A/S
Att: Hanne From
Nimbusvej 9
7190 Billund

AIR SUPPORT

NIMBUSVEJ 9 · 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 danskejet firma med hovedsæde i Billund, der siden 1989 har udviklet og markedsført unikke PC-baserede Flight Planning software løsninger til turboprop- og jetoperatører fra King Air til Boeing/Airbus niveau inden for General Aviation, Airline og militære kundesegmenter. AIR SUPPORT's softwareløsninger anvendes p.t. af 4 landes luftvåben samt 249 luftfartsselskaber i 29 lande, der til daglig opererer mere end 2000 fly.



FA01 SMARAGD

Tekst og foto: Knud Larsen

Efter mange forsøg på at få en Smaragd fra fabrikken i Tyskland til Danmark kom den endelig i begyndelsen af august. Det var John Schultz, Hobby Centret i Ringsted, der stod for arrangementet på Ringsted Flyveplads.

Med en rejsehastighed på ca. 90 kts kom Martin Eckardt fra virksomheden Fläming Air GmbH i Oehna/Zellendorf ca. 100 km syd for Berlin til Ringsted på ca. 2½ time.

Fläming Air, der udover at være en flyvirksomhed der foretager eftersyn og reparationer af almen fly, fremstiller også UL-fly i flere varianter, bla. FA01 Smaragd.

FA01

Flyet er fremstillet i kompositmaterialer.

Det er lavvinget med plads til to personer. Der er fast næsehjulsunderstel med hydrauliske bremsere på hovedhjulene. Bag sæderne er der et mindre bagagerum og den i Tyskland obligatoriske raket med redningsfaldskærm.

Kvaliteten ser nydelig ud, gode tilpasninger af skærmdelen og cockpittet set rigtig pænt ud. Der er hjulskærme på alle tre hjul.

OMBORD

Hooden vipper opad og fremad og giver god adgang til kabinen fra begge sider. Hooden holder sig selv når den er oppe, men må gerne støttes hvis det blæser. Man sidder fint i de tilpas hårde sæder. Sikkerhedsselerne er firepunktsseler. Sæderne kan ikke indstilles, og i demo-

flyet kunne pedalerne heller ikke flyttes i længderetningen, men det bliver der arbejdet på. Den midlertidige løsning hedder puder i ryggen.

Instrumentpanelet har et nydeligt layout. De to fladskærme er ekstraudstyr til ca. 15.000 kr. Den foran piloten viser som tilsvarende fra Garmin og Avidyne horisonten, kursen, højde og fart mm. og kan også aflæses fra højre sæde. Den anden er til GPS-map systemet. Den fik vi nu ikke meget brug for under flyvningen, da der var fin sigt og spredte cumuluskyer. Motoren i demo-flyet var en Jabiru på 80 hk, men der kan også installeres Rotax 912 med 80 hk eller 100 hk. Der kan vælges enten 55 l eller 110 l benzintanke.



Smaragd taxier ind efter endnu en demo-tur.



Øverst på ryggen er et firkantet felt, der markerer hvor redningsraketten udskydes (standard på tyske UL-fly).



Forskellige typer propeller kan vælges.

Smaragd er et dejligt fly med god plads til brede skuldre (bedre end i en C-150), men man skal lige huske at kigge på vægten inden man starter. Med to 90 kgs personer ombord er der ikke plads til ret meget benzin.

Smaragd (FA02) leveres også som byggesæt (49% regel). Her er startvægten 650 kg og så er det ikke længere UL. En FA03 TMG (Touring Motor Glider) er også i tanke på fabrikken syd for Berlin.

FA01 Smaragd formidles gennem Hobbycentret i Ringsted (www.hobby-centret.dk).



Martin Eckardt fra Fläming Air holder hooden i blæsten. Sikkerhedsselerne er firepunkts (H-sele).



Understellet er en kulfiberbøjle, og hjulene har hydrauliske bremser.

VENØLEJREN 2008

Af Kaj Lauritzen



Journalistens luftdåb.

Igen i år havde en stor skare entusiastiske flyvere med mænd, koner, børn og hunde fundet vej til det idylliske Venø, hvor DHPU's årlige sommerlejr traditionen tro fandt sted i uge 28.

Venølejren er baseret på, at klubber fra hele landet kan samles med deres elever og instruktører til en uges skoling, flyvning og socialt samvær. Den lille ø i Limfjorden er meget velegnet, da man kan leje sig ind på Venøborg, som tilhører FDF/FPF. Her er alle faciliteter til rådighed, og der er god plads til at campere i terrænet omkring. Samtidig er man så heldig, at der lige uden for døren er startsted til en ca. 3 km lang skrænt, som vender mod nordvest. Det medfører, at der er rigtig gode chancer for at kunne lave både skoling og fri flyvning på stedet, da vindretninger omkring vest jo ikke er helt sjældne. Desuden kan søbrisen være ret kraftig i området, så selv på dage, hvor der er vindstille om formiddagen, er der en god chance for vind fra ca. 13-tiden.

Inden for overskuelig afstand er der så adgang til en perlerække af skønne flyvesteder til forskellige vindretninger. Det gælder både langs vestkysten og andre steder ved Limfjorden.

For en del år siden var Venølejren begyndt at skrante lidt. Der kom ikke så mange som før, for man var begyndt at ærgre sig lidt over, at færgen til øen kostede penge. Samtidig var aktiviteten inden for hang gliding aftaget noget, og paragliderne havde ikke rigtig fået tradition for at deltage. Adskillige klubber lagde deres skolingsforløb i udlandet, og den kære Venølejr hang lidt i en tynd tråd. Men heldigvis ser det ud til, at billedet er vendt. Nu kommer både hg'ere og pg'ere i stort tal igen, og med de deltagertal og det gode flyvevejr, vi har været velsignet med de senere år, går Venølejren en lys fremtid i møde. Jeg var selv med for 23. gang, så vidt jeg kan regne ud, og jeg må sige, at vi de senere år er vendt tilbage til den dejlige, entu-

siastiske stemning, som man kender fra tidligere. Adskillige »gamle« kendinge dukker op år efter år, og gensynets glæde er stor. Lejren er jo ikke »kun« flyvning. Det sociale spiller en meget stor rolle, og her er gennem årene knyttet venskaber på kryds og tværs af landsdelene.

En ny klub blev stiftet i år: Vinger over Venø (VoV). Alle kan blive medlem, og et af klubbens formål er bl.a. at sikre, at vi kan fortsætte med Venølejren langt ud i fremtiden.

Dette års Venølejr var præget af, at der kunne flyves de første fem dage. Det giver en god stemning. Ikke hver dag kunne der flyves på selve øen, men som nævnt er det overkommeligt at bevæge sig andre steder hen.

En opringning ugen før til Dagbladet Holstebro/Struer førte til, at vi om onsdagen havde besøg af en journalist og dennes kæreste samt en fotograf. De fik lejlighed til at opleve en tur i tandem-



Gang i jordovnen. Hunden venter også på mad.

paraglider, og det medførte en smukt opsat to-siders artikel i torsdagens avis. Vi havde den glæde, at de »kom med god tid« og i fantastisk vejr, og dens slags mediekontakt giver bonus.

Alt godt slutter jo på et tidspunkt, og Venølejren er ingen undtagelse. Der var fællesspisning med mad tilberedt i jordovn, og der var rigeligt til alle. Selv om nogle desværre allerede var kørt hjem var vi 60 deltagere til fredagens fest, så det var jo også en succes.

Stor tak til alle, der gjorde lejren til en succes. Tak til Kaj Nilsson, som for jeg ved-ikke-hvilken gang var den rolige og tålmodige lejrchef. Og til Lis, som styrede køkkenholdet, så tilbehøret til kødet var perfekt.

Og tak til alle, som med flyveglæde, humor, humør og gode historier er med til at gøre lejren som hyggelig, at man kan sige: Vi ses til næste år! ■



Torsten Bremmers skræntdebut. Mange timers træning får her sin store belønning: at kunne blive deroppe, så længe man har lyst.



Vedersø Klit. Undertegnede i grøn og bagest i billedet.



Stemning.

LÆSERBREV

FALSKE MINDER OM OBERST KAJ BIRKSTED Ove Hermansen Flyvehistoriker

I tidsskriftet FLYV for juli 2008 har luftkaptajn Kristen Nørgaard Kristensen i en trespaltet artikel gjort sig til talsmand for fremstillingen af en buste af oberst Kaj Birksted. Ingen fortjener bedre end Birksted at blive mindet med en sådan opstillet på et sted, der relaterer til hans militære tilhørsforhold og status som Danmarks eneste »Flyver-Es«. En sådan placering er da også for længst blevet udpeget i Forsvarskommandoens nye domicil på Holmen, hvor busten vil blive opstillet i det konferenceværelse, der bærer Birksteds navn.

Imidlertid har en nærlæsning af luftkaptajn Kristensens artikel sæt alvorlig tvivl om troværdigheden af hans fremstilling. Det forekommer således noget mærkværdigt, at han vælger at starte sit indlæg med at postulere at han: »... i 50'erne har haft den tankevækkende oplevelse at stå side om side – omkring officersmessens bugnende tag-selv frokostbord på Karup – med en af Anden Verdenskrigs

allerstørste flyverhelt, danskeren Wing Commander, Kaj Birksted, DFC, DSO, OBE, Krigskorset med to Sverd og Ridder af Dannebrogordenen ...«.

Jeg må fraråde »FLYV«s læsere at fæste lid til denne maleriske skildring, som formentlig kun har til formål at promovere artiklens forfatter og hans kollega luftkaptajn, Dan Fredslund Kjeldsen, med hensyn til deres personlige relationer til oberst Birksted. Kendsgerningerne taler imod, at et sådant møde skulle have fundet sted, idet Kaj Birksted allerede den 1. september 1954 var tiltrådt tjeneste ved SHAPE i Frankrig, hvilket i henhold til Flyvevåbnets personeloplysninger er hhv. to og fire år tidligere end de to ovennævnte udnævnelse til flyverløjtnanter af reserven. Der er heller ikke meget i den resterende del af artiklen, der tyder på en seriøs behandling af emnet, og jeg kan i denne forbindelse pege på postulatet nederst i første spalte: »... Kaj Birksted havde været Wing

Commander for mange af de jagerpiloter, om hvem Sir Winston Churchill på sin markante facon havde udtalt: »Never in the field of human conflict was so much owed by so many to so few! – Og Kaj Birksted var – om nogen en af de få ...«

Denne udtalelse i september 1940 af Winston Churchill i Underhuset skete på baggrund af RAF-piloternes indsats kort forinden under *Battle of Britain*, hvor flyverløjtnant Birksted befandt sig ombord i fragtskibet M/S TASMANIA, hvor han var ansat i maskinrummet. Der kunne nævnes flere andre fejl i den omtalte artikel, men den spaltepads »FLYV« har tildelt mig umuliggør desværre en uddybende kommentering. Helhedsindtrykket forbliver dog, at forfatteren med sine »Ærbødige Minder« i højere grad har tilstræbt at fremhæve sig selv og sin kollega fra SAS på Birksteds bekostning for således at sætte et mindesmærke for dem selv. ■

FLYV har forelagt Ove Hermansens læserbrev for Kristen Nørgaard Kristensen, der svarer:

INSINUERENDE MISTÆNKELIGGØRELSE Kristen Nørgaard Kristensen (NØR) Luftkaptajn

Mit budskab i FLYV nr. 7 var, at der vil blive rejst en statue af oberst Kaj Birksted i Churchillparken i København foranlediget af de rank-and-file piloter, som har savnet en sådan hædring af ham fra det officielle Danmarks side. Den information har foranlediget fhv. flyveleder Ove Hermansen (OH) til at drage min troværdighed i tvivl ved at fremføre nogle insinuerende og mistænkeliggørende udtalelser om undertegnede og en af mine kolleger.

Om OH havde læst indenad ville han se, at jeg skriver i flertal, hvorfor adskillige af mine kolleger har oplevet og kan stå inde for rigtigheden af det, jeg skriver. *Min egen person er sagen uvedkom-*

mende. Men jeg har faktisk en gang i 1956 eller 57 stået side om side med oberst Kaj Birksted, hvilket naturligvis må have været ved en af de lejligheder, hvor han i tjenesteligt medfør har været på besøg i FTK. På den tid spiste FTK's officerer i FSN Karups officersmesse. Her er der ikke tale om »Falske minder« men om ganske konkrete minder.

At Forsvarskommandoen (FSK) langt om længe har besluttet at hædre oberst Kaj Birksted med en buste i et konferenceværelse på Holmen, er al ære værd. Imidlertid er det jo ret begrænset, hvor mange der får lejlighed til at betræde forsvarskommandoens bonede gulve og dermed får lejlighed til at blive mindet

om Kaj Birksted. Den nuværende FSK fortjener ros for viljen til at rette op på det af andre forsømte.

Nok faldt Sir Winston Churchills berømmelige udtalelse i sept. 1940. Men den er blevet taget til indtægt af RAF's mange jagerpiloter under resten af krigen og skal således i min artikel også læses i overført betydning.

OH's »ærinde« kan undre? – Oberst Kaj Birksteds minde fortjener en værdighed, hæder og ære, som ligger højt hævet over smålig kævl. Derfor agter jeg ej heller at kommentere OH's uværdige insinuationer. Jeg er overbevist om, at FLYV's læsere udmærket er i stand til at gennemskue disse. ■

Pilot education!

YOUR WAY TO BECOME A PROFESSIONAL PILOT IN DENMARK AND EUROPE



Apply before the 21st of October!



Apply online

www.nearas.no

Email: post@near-as.no

Telefon + 47 70 18 93 00

Fax +47 70 18 93 01

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



IS THE DREAM JOB STILL A DREAM?
-NEAR MAKE THE DREAM COME TRUE-

One of the students that graduated in 2004, started his career with NEAR 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 made it possible for me to get my first professional job only 3 months after graduation."
- Andreas Langlo, copilot in Norwegian -*

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 4th - 6th of November 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 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

FLYBYGGEGRUPPEN ØSTJYLLAND LEVER

Tekst og foto: Torben Taustrop

Det er nu fire år siden at jeg sidst besøgte Flybyggegruppen Østjylland. Det var i Hadsten i forbindelse med et kontrollantbesøg. Det er over 11 år siden at byggeprojektet startede – nærmere bestemt den 22. februar 1997. Der er nok ingen i den ni mand store gruppe der havde forestillet sig, at bygningen af deres Europa glasfiberfly skulle strække sig over så lang tid – selvom de allerede fra starten havde ganget fabrikkens estimat på en byggetid med tallet Pi.

DE 11 ÅR

600 timer er det som fabrikken angiver som en realistisk byggetid, og det antal timer havde gruppen så ganget med 3,14 – dvs. ca. 1800 timer. Gruppen har været samlet en gang om ugen, men det er ikke al tiden der er blevet brugt på at bygge. Som gruppens talsmand Jens Ole Willumsen siger, så er der også blevet snakket en del under disse møder. At der er brugt en del tid på at drøfte detaljer i projektet skyldes ikke mindst gruppens ønske om at holde flyet up to date – hvilket man kan sige, at den lange byggeperiode berettiger til. Disse og andre ting har gjort, at flyets pris er steget fra ca. 300.000 kr. til godt 600.000 kr. i henhold til den seneste beregning.

Konstruktionen har som tidligere beskrevet undergået flere ændringer. Oprindeligt er flyet født med et centerhjul og støttehjul på vingerne. Dette har gruppen ændret til trigear. En ting som man også har ændret en del på er instrumenteringen. Oprindeligt var det mekaniske instrumenter, men udviklingen gennem de seneste år har gjort det realistisk at forsyne flyet med et såkaldt glascockpit.

STORMSKADEN

En anden ting som har forsinket projektet er, at værkstedet i Hadsten i januar

2005 blev stormskadet. En stor del af det store bliktag blæste simpelthen af, og en efterfølgende udbedring med presenninger viste sig utilstrækkelig, for der kom vand ned i værkstedet, og dette udløste beslutningen om at flytte flyet ud til John i Skanderborg – flykroppen står nu i hans garage, og bilen er henvist til indkørslen.

VINGERNE

Vingerne som er poleret og malet står et andet sted. Haleroret er også færdigt – det står hvidt og blankt.

INSTRUMENTPANELET

Listen over de ting som mangler er stadig lang, men overordnet begynder det at se overskueligt ud.

Jeg startede mit besøg hos Jens Ole Willumsen – i hans garage bliver der arbejdet på instrumentpanelet. Det er tæt på at være færdigt. Der er blevet brugt en del tid på at nå frem til det endelige design. Flere designs har været på tegnebordet, inden der blev givet grønt lys for laserskæring af hullerne til instrumenter, kontakter, lamper og sikringer i de 2 mm tykke aluminiumplader. Opgaven har bestået i at få placeret de vigtigste instrumenter mest bekvemt for piloten, og jeg synes, at instrumentbordet ser overskueligt og betjeningsvenligt ud.

Bag på instrumentpanelet skal der monteres to kobberskinner – en såkaldt avionics busbar som kan forsyne instrumenterne med strøm. Det er kobberstænger med et tværmål på ca. 13 x 4 mm, så dette giver ikke anledning bekymring mht. til den strøm der skal gå. Man mangler endnu at få et overblik over flyets samlede strømforbrug.

EFIS (Electronic Flight Information System) hovedinstrumentet sidder centralt.

På dette instrument kan alle væsentlige informationer aflæses. Der er kunstig horisont, libelle, højdemåler, variometer og kompas (elektronisk kursgyro), og der er mulighed for at vælge mellem flere grafiske layouts.

Ved siden af dette instrument sidder GPS'en på højkant. Jeg fik en demonstration af instrumentets virkemåde. Uden antennesignal fremkommer der et rødt kryds på displayet, men efter at antennen var lagt udenfor, kunne vi på Danmarkskortet se, hvor vi befandt os, og hvor der er mulighed for at lande – alle de væsentlige lufthavne er markeret, EKKA, EKAH, EKCH osv.

Yderst på panelet er der anbragt to D-substik – de skal forbindes til hhv. EFIS og GPS, så det er muligt at indlæse ny software i instrumenterne.

Ude til venstre sidder de obligatoriske mekaniske instrumenter, højdemåler og fartmåler der muliggør fortsat flyvning, hvis EFIS svigter. Der er endvidere placeret et mekanisk kompas oven på instrumentbordet. Øverst i midten af panelet sidder der to LED's – den venstre er ladelampen og den højre aktiveres af starter-relæet.

Centralt placeret i højre instrumentpanel sidder alle sikringerne. Et tal på hver enkelt indikerer, hvor mange Ampere den er beregnet til. Umiddelbart synes jeg, at sikringerne har en forholdsvis fremtrædende plads, da man som udgangspunkt må forvente, at de vil være blandt de mindst betjente. Forklaringen på at man har valgt denne placering er, at de skal sidde tæt på den fornævnte avionics busbar, og endvidere er der også det rent æstetiske hensyn.

Oven over sikringerne sidder radio og transponder, og øverst har man anbragt omdrejningstæller og manifoldtryk måler. Det liggende rektangulære display er fuel level, og umiddelbart under dette

sidder der et spændingsudtag af cigaret-tændertypen – og så har man sandelig også valgt at montere et MP3 iPod-stik i instrumentpanelet – det sidder længst ude til højre.

Nederst i panelet sidder instrumenterne der styrer propel-pitch. Skulle der opstå problemer med pitchstyringen, sidder der en propel-nødafbryder til højre for den rektangulære, opretstående pitch-kontrol. Yderst til højre sidder der endvidere en trim-nødafbryder.

Over den runde propelkontrol sidder der to kontakter – den højre er til strobelyset på vingetipperne og den anden er hovedafbryder til avionics.

Yderst til venstre i det nederste panel sidder startnøglen, herefter hovedafbryderen, voltmeter, olietryksmåler, olietemperaturmåler, cylindertemperaturmåler og timetæller – altså ikke et instrument der måler motorens totale antal omdrejninger, men den samlede tid som motoren kører. Den sidste knap i panelet er brændstofpumpen.

Et intercompanel er også ved at være færdigt. Det skal monteres i midterkonsollen i flyets tag, og der er udtag til headsets bagtil og tilhørende betjeningsknapper i den forreste del.

Man mangler endnu at få anbragt sensorer til nogle af instrumenterne – angle of attack, udetemperatur, statisk tryk osv. I øjeblikket drøfter man placeringen af disse sensorer. Der er indbygget en stall warningssensor i vingen, og der vil i forbindelse med AFIS være endnu en warning der skal kobles på sin egen sensor. Ifølge Bjarne Jensen, skal stall warning advarselslyden kunne høres i headsets.

Der ligger en forholdsvis stor opgave i at få etableret et ledningsnet i flyet. Ud over at ledningerne skal forbindes de rigtige steder, skal alt dokumenteres, da bl.a. denne dokumentation hører til experimental luftdygtighedsbeviset.

Instrumentpanelpladerne skal også males. Det ligger stort set fast, hvilken farve de skal have – man har talt om at male instrumentpladerne sorte og resten af instrumentpanelet i en grå nuance – sidstnævnte vil matche flyets indtræk som er gråt. Indtrækket skal først monteres, når diverse mekaniske og elektriske



Syv af gruppens ni medlemmer samlet i garagen. Fra Venstre Jens Ole Willumsen, John Sørensen, Karsten Hansen, John Kirkegaard, Hans Jørgen Madsen, Bjarne Jensen og Christen Kristensen. De sidste gruppemedlemmer er David Søstede og Per Jakobsen.



Et kik ind i cockpittet efter at instrumentpanelet er monteret.

forbindelser er trukket i kroppen.

I midten af kabinens midterkonsol er der lavet huller til bl.a. gashåndtaget. Som det fremgår af billedet, er selve trækstangen ført igennem, men der skal også monteres et brugervenligt håndgreb på den.

Af andre væsentlige betjeningsgreb kan nævnes håndtagene til de to styrepinde. Disse håndtag er også anskaffet. Der sidder tre elektriske kontakter på håndtaget, men som planerne er nu, vil man kun benytte de to. Den ene af trykknapperne skal bruges til radioen og knappen på forsiden til trim.

MOTOREN

Flyets motor, en fire cylindret Rotax 912S med 100 heste har man haft i 8 år. Den



Spinner og et propelblad. Mekanikken der regulerer pitchen på de tre propelblade er indbygget i spinneren, som på den indvendige side er forsynet med tre cirkulære kontaktbaner der via tre kontaktkul får spænding fra kontrolenheden.

har endnu ikke været startet, men har gennem årene været genstand for flere modifikationer dikteret af fabrikken.

PROPEL

På det sidste har man bestemt sig for at forsyne flyet med en propel med regulerbar pitch. Al den aktive reguleringsmekanik er indbygget i spinneren. Tre cirkulære kontaktbaner (slæberinge) og tre tilhørende kontaktkul sørger for, at der er elektrisk forbindelse ind i spinneren.

Pitchstyring gør det muligt at udnytte motoren bedre. Med den rigtige pitch vil det være muligt at reducere startløbet, og man kan også justere sig til en bedre brændstoføkonomi. Reguleringsproceduren er, at propelomdrejningerne justeres med pitch-styringen og motoren derefter reguleres med gas-håndtaget til et optimalt indsugningstryk i forhold til propelomdrejningstallet.

I øvrigt har jeg her i FLYV læst, at pitchstyring mest ses på større fly, hvor motoren eller motorerne har mere end 160 heste.

KROPPEN

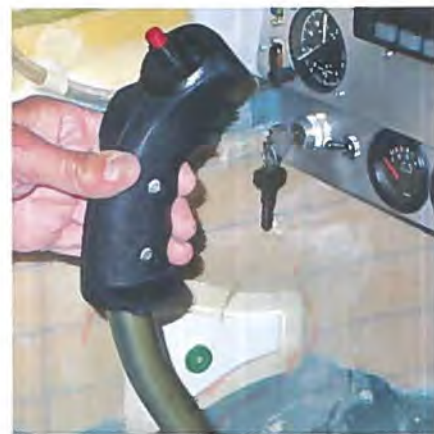
Der arbejdes på kroppen. Der er pudset og poleret en del på den, og nu fremstår den meget glat og jævn. Hvis det går efter planen skal den i eftersommeren/efteråret males.

FÆRDIGGØRELSEN

Jens Ole Willumsen håber, at flyet er samlet om ca. et år. Set i forhold til de opgaver der er tilbage virker det som et realistisk gæt - jeg ved så ikke, om Jens Ole har husket at gange med Pi - nu må vi se.



Sæderne prøveinstalleres.



Håndtag til pinden.

Piper Malibu Meridian

Priser fra USD 2.023.100 for fabriksnye Meridian's

Dit perfekte

Med dit eget fly kan du nå flere møder på én dag - og samtidig undgå at tilbringe natten på hotel

forretningsfly

Se specifikationer og flere fly til salg på www.airalpha.com

 AIR ALPHA

Air Alpha Aircraft Sales A/S, Tlf. 65 954 954
sales@airalpha.com, www.airalpha.com

CESSNA
400



FL 250 Speed **235 knop**

Flyteknisk Notodden

- Super tilbud på Cessna T 182T levering August.
- Mooney M20C, ny lakk, nytt interiør, "0" stilt prop, flyr helt nydelig, NOK 400 000,-
- Cessna 172, 1978 mod til gi bort pris.



**Cessna Dealer
Norge og Danmark**

Flyteknisk Notodden AS
tlt : +47 907 84 478
e-mail : runar@flyteknisk.no





Cessna 182

FLERE FLY

Almenflyproduktionen i USA er i pæn vækst. Medlemmerne af General Aviation Manufacturers Association (GAMA) afleverede 4.273 nye fly i fjor (året 2007). Det var 228 flere end i 2006, da der blev afleveret 4.053 og det svarer til en stigning på 5,4 %.

Hovedparten af de amerikanske fabrikanter af almenfly er med i GAMA, den amerikanske »brancheforening«. I de senere år er nogle få gledet ud (»slettet pga. restance?«), men til gengæld er medlemskredsen blevet udvidet med non-US virksomheder, fx schweiziske Pilatus.

Den nye klasse LSA Light Sport Aircraft falder udenfor GAMA's område. Den har sin egen organisation, og det samme gælder helikopterindustrien.

Efterfølgende tabel viser produktionstallene for 2007 og 2006.

UNITED STATES

Adam	2007	2006
A500	3	4

American Champion

	2007	2006
Adventure	6	4
7ECA Aurora	4	2
7EC Champ	21	1
7KCAB Super Decathlon	23	21
7GCBC Citabria Explorer	8	16
8GCBC Scout	8	14

Boeing

	2007	2006
BBJ	7	12
BBJ2	0	1

Bombardier

	2007	2006
Learjet 40/XR		26
Learjet 40/45/XR	57	30
Learjet 60	23	15

Challenger 300	51	55
Challenger 604/605	35	29
Global 5000		18
Global 5000/Express XRS	48	22
CL850/870/890	12	18

Cessna

	2007	2006
172R Skyhawk	133	87
172S Skyhawk SP	240	322
182T Skylane	161	140
T182T Turbo Skylane	140	182
206H Stationair	20	25
T206H Turbo Stationair	111	104
208 Caravan I	12	8
208B Grand Caravan	68	59
510 Citation Mustang	45	1
525 Citation CJ1+	34	25
525A Citation CJ2/CJ2+	44	37
525B Citation CJ3	78	72
550 Citation Bravo	0	18

560 Citation Encore +	23	12
560XLS Citation XLS	82	73
680 Sovereign	65	57
750 Citation X	17	12

Cirrus 2007 2006

Cirrus SRV	10	6
Cirrus SR20	112	120
Cirrus SR22	588	565

Columbia 2007 2006

Columbia 350	34	39
Columbia 400	118	146

Eclipse Aviation 2007 2006

Eclipse 500	98	1
-------------	----	---

Gulfstream 2007 2006

Gulfstream 150/200	59	42
Gulfstream 350/450/ 500/550	79	71

Hawker Beechcraft 2007 2006

A38/G36 Bonanca	73	80
58/G58 Baron	38	36
C90B/GT King Air	46	52
B200 King Air	58	42
350 King Air	53	48
350 Premier 1/1A	54	23
Hawker 400XP	41	53
Hawker 800XP/850XP	35	64
Hawker 900XP	32	0
UC-35	0	2

Liberty 2007 2006

XL-2	38	29
------	----	----

Maule 2007 2006

M-4-180V	5	7
MXT-7-180/180A	12	4
MX-7-180A/180B/180C	6	4
M-7-235B/235C	6	8
MT-7-235	2	9
M-7-260C	4	2
MT-7-260	0	4
M-8-235	1	1



Cirrus SR22 gts.



Socata TBM850 er en opgradering af TBM700.



Cessna Citation CJ3.



American Champion Super Decathlon

Mooney	2007	2006
M20M Bravo GX	1	5
M20R Ovation 2GX	20	63
M20TN Acclaim	56	7

Piper	2007	2006
PA-28-161 Warrior III	27	19
PA-28-181 Archer III	16	29
PA-28R-201 Arrow	8	5
PA-32R-301 Saratoga IIHP	0	10
PA-32R-301T Saratoga IITC	39	37
PA-32-301FT Piper 6X	12	10
PA32-301XTC Piper 6XT	0	11
PA-34-220T Seneca V	22	26
PA-44-180 Seminole	14	11
PA-46-350P Malibu Mirage	30	31
PA-46-500TP Meridian	53	49

Sino-Swearingen	2007	2006
SJ30-2	1	0

Tiger	2007	2006
AG-5B Tiger	0	3

UDENFOR USA	2007	2006
Airbus	2007	2006
ACJ (A319, A320, A321)	12	10

Alpha Aviation	2007	2006
Alpha 120T	2	0
Alpha 160A	9	0
Alpha 160Ai	2	0

Dassault	2007	2006
Falcon 50EX	2	5
Falcon 2000	1	6
Falcon 2000EX Easy	33	30
Falcon 900DX	10	4
Falcon 900EX EASy	18	16
Falcon 7X	6	0

Diamond	2007	2006
DA20-C1 Katana	58	55
DA40 Diamond Star	232	220
DA42 Twin Star	181	163

Embraer	2007	2006
Legacy 600	36	27

Gippsland Aeronautica	2007	2006
GA8 Airvan	17	20

Pacific	2007	2006
PAC-750XL	10	?

Piaggio	2007	2006
P.180 Avanti II	21	19

Pilatus	2007	2006
PC-12	92	90

Quest	2007	2006
Kodiak 100	1	0

Socata/EADS	2007	2006
TBM850	46	42

Symphony	2007	2006
SA 160	0	5

The Heart to Fly the Tools to succeed



Fly the finest



Grob G115 C



Grob G115 D



Diamond DA 42



Join us on the next
ATP Modular
presentations:

Tirsdag d. 30. sep. 2008 Kl. 17:00
Tirsdag d. 28. okt. 2008 Kl. 17:00
Tirsdag d. 25. nov. 2008 Kl. 17:00
Tirsdag d. 16. dec. 2008 Kl. 17:00



Other AirDanica Services:

- ✓ Private Pilot License, PPL(A), theory & flying
- ✓ Aerobatic Course & Spin Course
- ✓ Radio Certificate, N-BEG & BEG
- ✓ Night Qualification
- ✓ Proficiency Check (PFC SEP)
- ✓ Differences Training
- ✓ Trial Lessons (Briefing/Flying/Debriefing)
- ✓ Pilot Shop (incl. Garmin, David Clark, Red Box)



ATP Modular Commercial Pilot

(AirDanica & DAC)

- ✓ Aerobatic Course Included
- ✓ Highly Skilled Instructors
- ✓ Flexible course to satisfy demanding schedules
- ✓ Approved in compliance with EU JAR-FCL
- ✓ Free Student kit (incl. David Clark H10-13X ENC – Electric Noise Canceling)





JÄMI

– ET FINSK FRILUFTSCENTER I SÆRKLASSE

Flyvepladsen er rammen om et slaraffenland af friluftaktiviteter – herunder med alt, hvad der kan flyve. Dertil kommer fine faciliteter og kun 100 meter fra banen værelserne i de tidligere tyskerbarakker.

Reportage: Kjeld Hjorth og Arne Panduro

Flyvepladsen i Jämi, hvor NM i præcisionsflyvning blev afviklet i år, er rammen om et imponerende træningscenter for mange forskellige slags sport. Det er nationalt træningssted for det finske skihold i langrend med bl.a. 1.200 meter indendørs bane, som også kan benyttes om sommeren. Der er orienteringsløb og vandring samt vintersportssted for turister med et udstrakt, præpareret net af løjper for langrend.

Alt sammen side om side med alt hvad der kan flyve - fra motorfly, ultralet, svæveflyvning, drageflyvning med og uden motor, faldskærmspring til avanceret modelflyvning og folk, der lige er kommet fra hobbybutikken. Hele centeret er bygget op omkring en gammel lufthavn med to gange 850 meter asfaltbaner, som tyskerne anlagde under vinterkrigen omkring Anden Verdenskrig.

Barakkerne står der endnu, og er nu udvidet med hotel og conferencecenter, sportshal, boldbaner, hytteby og svømmesø.

Det er et meget underholdende sted at være, da der altid er gang i et eller andet såsom faldskærmspring, træning med ultralet eller modelflyvere. Området er stort nok til, at alle kan være inden for hver deres kasse, så ingen sikkerhed bliver sat over styr. Omkring midsommer går solen kun ned et par timer fra midnat til kl. 2, så der bliver fløjet til langt ud på aftenen. Der er ca. 100 meter når man er fri af banen til værelserne til overnatning, så man er fri for lange bilture frem og tilbage hver dag. Stedet er absolut et besøg værd hvad enten man vil flyve eller motionere. Priserne almindelige, alting fungerer og finnerne er meget hjælpsomme.

Måske en ide til kopiering herhjemme, om ikke andet kunne det sikkert beskæftige mange skriftkloge i årevis med, hvilke bestemmelser, der skulle respekteres.



Jämi er også center for finsk skisport. Det omfatter bl.a. en indendørs langrendsbane på 1200 meter.



ATOS-VR prøves

FASTE VINGER PÅ FASTERHOLT

Tekst: Kaj Lauritzen

Foto: Helle Jacobsen og Kaj Lauritzen

I Bededagsferien var Træningscenter FASTERHOLT rammen om et fint arrangement, hvor Felix Ruhle fra A.I.R. sammen med sit team fremviste og demonstrerede de kendte ATOS hangglidere. Det var Ivan Jensen og andre fra MDK, der stod bag, og trods tvivlsomme vejrforhold var der mange, der fik lejlighed til en prøvetur i ATOS. Med glidetal på 18-20:1 og et synktal på ca. 0,5 m/sek var ATOS'erne i stand til at flyve nogle meget lange ture i forhold, hvor de fleste andre måtte ned igen. Det skal dog nævnes, at en træt men glad Johnny Christiansen gennemførte sin første 102 km trekant. Til Lykke!

Som afslutning stod Helle Jacobsen for det kulinariske clou, idet hun på mesterlig vis sørgede for, at pattegrisen blev grillet helt perfekt. Når maden er af sådan en standard, så bliver der spist op. Og det selv om der ikke engang var 20 mennesker til at dele 40 kg. gris ... (overdrivelse fremmer forståelsen).



»Uden mad og drikke duer«

EFTERLYSNING GAV RESULTAT

Tekst: Kim Røssell

Artiklen om de komplette sæt af FLYV i juni nr. har givet flere reaktioner og ført os til den lykkelige ejer af endnu et komplet sæt af FLYV i privat eje, nemlig Bo Vincent Petersen, der fik det komplette sæt som gave af sin kone. Bo fløj til Roskilde Lufthavn, hvor toldkontrollør Helge Pilemands komplette samling blev bragt om bord.

Bo er selv en kendt skikkelse inden for dansk flyvning, som medejer af F-Air A/S gennem 20 år, lufthavnschef i Sønderborg gennem 6 år og senest flyveleder i Naviair med tjeneste i Billund. Sin man-

geårige interesse for flyvning fik Bo, da han som 13-årig blev betroet at passe på et nødlandet biplan fra Hærens Flyvertropper der var løbet tør for brændstof, mens piloten blev kørt på hestevogn ned til købmanden efter benzin.

Redaktionen mangler stadig oplysninger om, hvor Adler-Jensens komplette samling er – så kender du svaret – så kontakt redaktionen. ■

KOMPLETTE SÆT

Beror hos	Sæt
Kongelig Dansk Aeroklub	2
Det Kongelige Bibliotek	1
Flyvevåbnets Bibliotek	1
Statsbiblioteket i Århus	1
Frederiksberg Bibliotek	1
Danmarks Tekniske Museum	2
Danmarks Svæveflyvehistoriske Klub v/Karsten Thorsmark	1
Kim Røssell	1
Bo Vincent Petersen	1
I alt	11

KALENDER 2008

Dato	Begivenhed
31/8	Aeronautisk Dag, Aeronautisk Aktivitetscenter Avedøre (AAA), Avedøre
4-6/9	Oldtimer-Fliegertreffen Hahnweide, Tyskland (www.oldtimer-hahnweide.de)
5-7/9	Guernsey Int'l Air Rally, Guernsey (www.guernseyaeroclub.com)
5-7/9	Air Magdeburg, Magdeburg, Tyskland (www.air-magdeburg.de)
6-7/9	Dakota Fly-in, Aviodrome, Lelystad, Holland (www.aviodrome.nl/english)
10-14/9	45. Reno Air Races, Reno Stead Airport, Nevada (www.airrace.org)
19-21/9	Goodwood Revival, Goodwood Park, England (www.goodwood.co.uk)
20/9	Twilight Sunset Air Display, Shuttleworth, Old Warden (www.shuttleworth.org)
4-5/10	Australian Defence Force Air Show, RAAF Amberley, Queensland
5/10	Duxford Autumn Air Show, IWM Duxford (www.duxford.iwm.org.uk)
6-8/10	NBAA, Orlando, Florida (www.nbaa.org)
15-18/10	India Aviation 2008 Exhibition, Hyderabad, Indien
4-9/11	Airshow China 2008, Zhuhai, Guangdong, Kina

- og 2009

2-5/4	AERO Friedrichshafen, Tyskland (www.aero-friedrichshafen.com)
21-26/4	35th Sun 'n Fun Fly-In, Lakeland, Florida (www.sun-n-fun.org)
15-21/6	Paris Air Show, Le Bourget (Paris), Frankrig (www.paris-air-show.com)
27/7-2/8	EAA AirVenture, Oshkosh, USA (www.airventure.org)
22-23/8	Roskilde Air Show, Roskilde (www.airshow.dk)
22-23/8	3. International Bücker Fly-In, Kestenholz, Schweiz

• Se også www.airshowbuzz.com, 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.

• Også EAA's nye on-line kalender giver meget detaljerede oplysninger om arrangementer i USA (www.eaa.org).

• The Red Bull Air Race besøger også i 2008 en række lande og byer verden over. Se mere på www.redbullairrace.com.

• Shuttleworth Collection på Old Warden Aerodrome og Imperial War Museum på Duxford har air show den første week-end i sommer- og efterårsmånederne.

Oversigten bringes uden ansvar for ændringer, aflysninger etc. ■

Jeppesen FliteStar

VectorPlus Technology

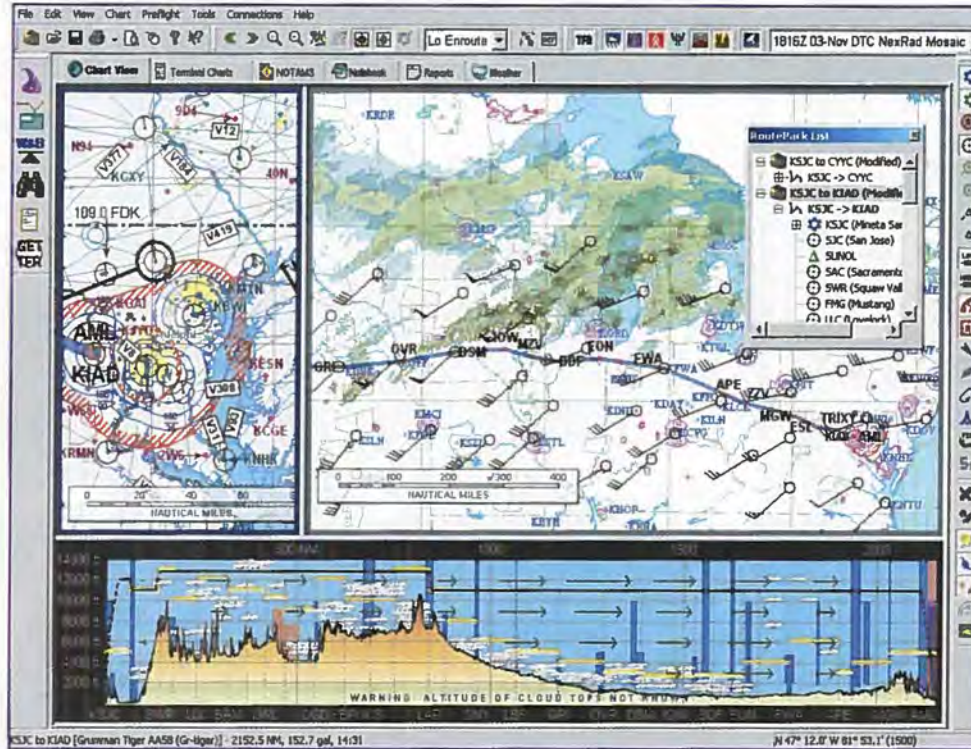
Allows you to select high or low altitude Jeppesen enroute chart themes, or VFR and high contrast background maps.

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

FARNBOROUGH THE AIRSHOW

Tekst og foto: Ole Steen Hansen



Ikke et øje var tørt – og ingen trommehinde ladt i stikken – da Vulcan'en var i luften. For mange var det showets stjerne. Den gamle koldkriger har været længe undervejs og restaureringen har været utrolig kostbar. Det vil desuden fremover koste mere end en million kroner om måneden at holde den som aktiv warbird. For folkene bag den store jetbomber var Farnborough et forsøg på at finde en stor glad sponsor i luftfartsindustrien.

Weekenden er familiernes på Farnborough-messen. Man kan også kalde det dagene, hvor den generelle interesse for flyvning skal tilgodeses og stimuleres, når de store tegnebøger har været på indkøb ugen igennem. Jeg havde familien med, og ambitionen var at se både airshow og udstillinger. Det blev ikke til meget mere end airshowet, for det holdt os fanget i en grad, jeg sjældent har oplevet.

Airshows har en del til fælles med cirkus. Begge dele består af nogle bestemte typer numre, som bliver gentaget i det uendelige fra forestilling til forestilling år ud og år ind. Det er evnen til at sætte et program godt sammen samt kunstnerens færdigheder og ikke mindst deres evne til at varierende de kendte typer numre, som afgør, hvor spændende det er at se på – specielt hvis man har set en

del cirkusforestillinger tidligere. Jovist er airshow spændende, men et eller andet sted er det bare flyvemaskiner, der bevæger sig rundt på himlen. Skal man fascineres til i længden er det ikke nok at vise, at flyene er i stand til at lette fra startbanen. Programmet skal underholde, imponere og måske endda gøre en lidt klogere på flyvning.

Alle i familien var begejstret for Farnborough. Showet bød på utrolig kompetent flyvning, men også netop et meget varieret program. Flyslæb med to svævefly for enden af hvert sit tov bag samme slæbefly var nyt for os, ikke mindst fordi det bagerste udførte ganske mange rul under slæbet, inden de begge udførte smuk motorløs kunstflyvning på vejen ned. Vi oplevede BA-609 Tiltrotor in action, Great War Display Team med

deres mange replikafly fra Første Verdenskrig, Eurofighter, Superhornet, Spitfires, The Blades Aerobatic Team, Red Arrows, Catalina, Vulcan og det storslåede syn af en Airbus 380, der blev smidt rundt på himlen, som var det en King Air eller noget andet »småtteri«.

Og så var der så meget andet. Der skete hele tiden noget nyt – hurtigt/langsomt, stort/småt, enkelte fly/formationer, nyt/gammelt, stille/larmende. De flyvende maskiner kom så smukt til deres ret, fordi man så dem som kontraster til de foregående.

Farnborough airshow 2008 var som at se næsten hele flyvningens spændende historie udfolde sig for øjnene af en. De har naturligvis rigtige gode råvarer at koge et airshow sammen af derovre på den anden side af Vesterhavet – men de er nu også gode kokke!



Vickers Vimy-replika under start med højre hovedhjul løftet af vinden – flyet blev blæst sidelæns ud til venstre for banen, og da piloten korrigerede, endte det i noget, der mindede om et groundloop. Maskinen kom desværre ikke på vingerne. Den havde dog fløjet onsdagen forinden.



Det er nu 10 år siden at Bell og Agusta besluttede at bygge BA609, og det er nu spændende at se en i aktion. Der er bestilt over 80 af 40 kunder i 20 lande



Det indiske flyvevåbens helikopterteam var farverigt, men hørte til de lidt mere tamme indslag. Når Red Arrows kommer farende fra hver sin baneende med 800 km/t og mødes på midten – også selvom man godt ved, at de sikkert ikke rammer hinanden. Men når helikoptere laver samme stunt, varer det så lang tid før de mødes (Gab!), at det ikke rigtigt rykker. Dette team kunne godt trænge til en ny koreograf.

Farnborough nås let med tog fra London, hvis nogen skulle ønske at besøge messen næste gang den afholdes. På Waterloo Station i London købte vi både togbillet og adgangsbillet med rabat. Toget var små 50 minutter om at køre derud. Hvis man ikke vil betale entre til showet, ligger der en pub for enden af startbanen lige uden for hegnet. Her var der fremragende udsigt, og den tog da også fem pund i entre, hvis man ville ind på dens område. Pengene gik til et godt formål, men selvom det havde været fint at se sit pintglas danse vibrerende hen over bordet, når Vulcan'en på finalen kom lavt ned over skorstenen, fortrød jeg nu ikke at have betalt billet for at komme ind på den rigtige side af hegnet.



Man kan faktisk komme op at flyve med The Blades, da holdet fungerer som en kombination af Aerobatic Team, luftfartsselskab og en mulighed for at dyrke team building og skaffe sig ekstreme oplevelser. På fotoet ses en dejligt rodet formation, der blev holdt knivskarpt hele vejen ned langs banen.

OSCAR YANKEE

Af Lars Finken

RETTELSER OG TILFØJELSER

OY-AVM blev til SE-MBS
 OY-CKW blev til F-WQ8L (og ikke F-WQBj)
 OY-PHN blev til EC-KPP
 OY-PAK blev til LN-FTC
 OY-TEI blev til F-HADF
 OY-VXX blev til OM-0201
 OY-XXE blev til D-KXXE

TILGANG						
OY-	Type	Bygget	Fabr.nr.	Reg.dat	Ejer/bruger	Ex
OY-GBB	Bombardier CL-600-2B16 Challenger 605	2008	5732	23.6.2008	Execujet Europe A/S, Roskilde	C-FPQV
OY-GUL	Champion 7BCA Citabria Aurora	2004	1391-2004	26.06.2008	Kim Fast, Billund	G-CDGJ
OY-HGU	Eurocopter AS 350B3 Ecureuil	2008	4466	23.06.2008	Air Greenland A/S, Nuuk	
OY-HGV	Eurocopter AS 350B3 Ecureuil	2008	4469	23.06.2008	Air Greenland A/S, Nuuk	
OY-HHE	Robinson R22 Beta	2008	4340	21.07.2008	K.M.M. invest af 1972 ApS, Lintrup	
OY-HPD	Robinson R22 Beta	2008	4333	21.07.2008	Jydsk Helikopter og Flyudlejning v/Peter Korsholm Jeppesen, Holstebro	
OY-HPI	Bell 206L-1 Long Ranger	2008	45368	30.07.2008	Billund Aircenter A/S, Billund	G-FANY
OY-HTV	Robinson R22 Beta	2008	4336	21.07.2008	Boch & Bjerre ApS, Esbjerg	
OY-NJV	Piper PA-31-350 Navajo Chieftain	1979	31-7952155	08.07.2008	Scankort A/S, Tåstrup	G-OSGB
OY-NKB	Cessna 172S Skyhawk SP	2000	172S8474	23.07.2008	Enshøjgaard ApS, Nørager	N199ME
OY-ROY	Cameron N-77	2008	11150	29.07.2008	Bente Laustsen, Højbjerg	
OY-TBC	Cessna TR.182 Turbo-Skylane RG	1983	R18201949	26.06.2008	Torben Baunsgård Christensen, Give	HB-CGX
OY-XZS	Diamond HK 36 TTC Super Dimona	2008	36808	22.07.2008	Herning Svæveflyveklub, Herning	

SLETTEDE				
OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-CIG	ATR 42-300	30.06.2008	Cimber Air-Leasing A/S, Sønderborg	Retur til udlejer.
OY-CSE	Cessna 152	23.06.2008	OY-JRI ApS, Vamdrup	Solgt til Polen
OY-EDX	Schleicher KA 6CR Rhönsegler	24.06.2008	Tom Reimer, Næstved	Hugget op
OY-HGZ	Sikorsky S-61N	29.11.2007	Air Greenland A/S, Nuuk	Omreg. C-FUBW
OY-ICE	Dassault Falcon 2000	28.07.2008	Air Alsie A/S, Sønderborg	Solgt til Luxemburg
OY-JRR	DHC-2 Mk.III Turbo-Beaver	02.07.2008	Steen Ulrich, Kjellerup	Hav. Headcorn, UK 11.3.2007
OY-OCV	Learjet 45XR	23.06.2008	Aviation Partnership Denmark A/S, København	Omregistreret M-EOCV (Isle of Man)
OY-XNC	Grob G 109	30.07.2008	Foreningen »Grob 109 Herning«, Herning	Solgt til Sverige

EJERSKIFTER				
OY-	Type	Dato	Ny ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-ATI	S.A.I KZ-VII	23.6.2008	Aeronautisk Aktivitetscenter Avedøre	Flyvestation Værlose Svæveflyveklub
OY-BFV	Reims/Cessna F.172M Skyhawk	04.07.2008	Jacob Houllind, Haslev (+)	Fa. Air Holbæk I/S, Gislinge
OY-BJF	Reims/Cessna F.150M	18.07.2008	Tommy Jakobsen, Give	Herning Motorflyveklub, Herning
OY-BLA	Piper PA-28-180 Cherokee Archer	09.07.2008	Anders Koldbæk Vad, Hobro	2CAP Invest ApS, Randers
OY-CYY	Piper PA-25-235B Pawnee	02.07.2008	Svæveflyvecenter Arnborgs Slæbeforening	SG-70, Herning
OY-GFL	Cessna TR.182 Turbo-Skylane RG	25.06.2008	Henrik Thorning, Middelfart	Fiberline Composites A/S, Kolding
OY-IMR	SOCATA TB-9 Tampico	18.07.2008	Carsten Ullerup, Vodskov (+1)	Poul Degn Jensen, Frederikshavn
OY-MID	Pilatus PC-12/45	07.08.2008	3 Boel A/S, Herning	Midtair I/S, Herning
OY-MXL	Schleicher ASH 25M	18.07.2008	ASH-25M Gruppen, Jelling	Niels Erik Skærlund, Egtved (+4)
OY-TBI	Piper PA-28-161 Warrior II	02.07.2008	Svend Erik Kjær, Sdr. Felding	OY-JRI ApS, Vamdrup
OY-XNY	Glaser-Dirks DG-400	02.07.2008	Poul Erik Jakobsen, Esbjerg	Ole Gellert Andersen (+), Agerskov



Protector: Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen
 Præsident: Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille
 Formand: Hans Havsager

GENERALSEKRETARIAT

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
 Åbningstider mandag til fredag kl. 09.00-16.00
 E-mail: kda@kda.dk

KDA HUSET

	Telefon	E-mail
Anders Madsen, generalsekretær	4614 1503	am@kda.dk
Knud Larsen, redaktør af Flyv	4614 1502	flyv@kda.dk
Birgit Eldov, bogholder	4614 1506	be@kda.dk
Internet adr.:	www.kda.dk	
Telefax	4619 1316	

KDA PILOTSKOP

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	pilotshop@kda.dk
Telefax	4619 1316	

KDA'S BESTYRELSE

	Telefon
Hans Havsager (formand)	4648 0608
Jens Feldborg	3250 7898
Niels Jensen	2943 2967
Søren Pedersen	4828 9196
Per Wistisen	9818 4316
Kim Jensen	4063 8903
Ole Kobberup	5122 6234

DANSK BALLON UNION

Henning Sørensen
 Kronhjørtevej 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
 Telefon 2624 8888
 Internet adr.: www.kunstflyvning.com
 E-mail: dolriis@syntase.dk

DANSK MOTORFLYVER UNION

Fmd.: Knud Nielsen
 Tlf. 8623 1652
 E-mail: knni@post2.tele.dk
 Sekretariat: Merete Strandberg
 Limfjordsgade 121, Gjøl, 9440 Åbybro
 Telefon 7878 2190
 Internet adr.: www.flyvdmu.dk
 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

FRITFLYVNINGENS-UNIONEN

Karsten Kongstad
 Degnebakken 22, Vigersted
 4100 Ringsted
 Internet adr.: www.ffu.dk
 E-mail: kk@ringsted.dk

LINESTYRINGS-UNIONEN

Ole Bjerager
 Ryumgårdsvej 58, 2770 Kastrup
 Telefon 3257 4001
 Internet adr.: www.modelflyvning.dk
 E-mail: bjerager@get2net.dk

RC SPORT DANMARK

Rugmarken 80, 8520 Lystrup
 Telefon 8622 6319
 Internet adr.: www.rc-unionen.dk
 E-mail: sekretariat@rc-unionen.dk

DANSK UL-FLYVER UNION

Sekretariat: Dagmar Skov
 Gl. Kirkevej 1, Tiset, 6510 Gram
 Onsdag og fredag: 13.30 – 16.00
 Tirsdag og torsdag: 17.00 – 19.00
 Telefon 7482 2021, fax 7482 2400
 E-mail: dagmar@dbmail.dk
 www.dulfu.dk

ORGANISATIONSNYT

Tekst: Knud Larsen

PART-M UDSAT 12 MÅNEDER

Statens Luftfartsvæsen har udsendt meddelelse om at fuldstændig implementering af Part-M udsættes i ét år i Danmark.

Oprindeligt skulle Part-M være trådt i kraft 28. september i år, men SLV har valgt at bruge muligheden for udsættelse i ét år. Det betyder at organisationen har bedre muligheder for at forberede sig på de nye regler, og få de nødvendige godkendelser som f.eks. CAMO-godkendelse etc. på plads. KDA hilser beslutningen velkommen.

Nedenfor ses uddrag af SLV's meddelelse (AIC B 57/08).

»På baggrund af konklusionen på ref møde i kommissionen har SLV besluttet at udnytte muligheden for at udskyde kravet om indførelse af Part-M indtil 28. september 2009, når det foreliggende udkast til ændring af forordning 2042/2003 vedtages. Det omfatter alle danskregistrerede luftfartøjer, som ikke opereres på en dansk AOC. For disse luftfartøjer betyder det, at fornyelse af luftdygtighedsbevis ved Airworthiness Review Certificate, EASA form 15a indtil videre foretages af SLV.«

SVÆVEFLYVNING

VM GULDMEALJE TIL JENS BINDERUP

Jens Binderup fra Midtsjællands Svæveflyveklub har vundet National Air 2008, der også kendes som det uofficielle militære verdensmesterskab i svæveflyvning. Inden den sidste konkurrencedag var der ellers lagt op til en dobbelt tysk triumf, men selvom tyskerne havde fordelen af at kunne hjælpe hinanden undervejs på ruten, opbyggede Jens Binderup alligevel et afgørende forspring og vandt konkurrencen.

De 30 konkurrerende piloter fra mange lande skulle på den sidste konkurrencedag flyve længst mulig indenfor en tidsbegrænsning på fire timer. Vejret var vanskeligt at vurdere, men heldigvis kan Jens Binderup trække på erfaringer fra mere end 2000 timer i cockpittet. Derfor lykkedes det ham, at flyve 227 kilometer mens de tyske piloter kun fløj 148 kilometer. En solid præstation, der var nok til at det blev en dansker der rykkede op på en samlet førsteplads.

I flere lande bruger militæret svæveflyvning i grundtræningen af piloter, og der findes derfor mange gode svæveflyvere i de militære rækker. I Danmark bruges svævefly ikke på den samme måde, og Jens Binderups baggrund er derfor udelukkende som fritidspilot og hjemmevernsmand. Et faktum der naturligvis ikke gør præstationen mindre bemærkelsesværdig.

Jens Binderup har ved flere tidligere lejligheder vist sine evner ved styrepinden, blandt andet blev han danmarksmester i 2005. En del af fritiden bruger han desuden som instruktør i Midtsjællands Svæveflyveklub.

DANSK DELTAGELSE

Placering i National Air:

1. Jens Binderup

27. Michael Carlsson

Klasse 15-21 m

19. Benny Gudmandsen

I National Air 2008 deltog 76 piloter.

MØDER I

DANSK FLYVEHISTORISK FORENING

Onsdag den 17. september 2008

Ekskursion til Danmarks Tekniske Museum, Flysamlingen,

Fabriksvej 25, 3000 Helsingør, kl.19.30.

Hvordan fløj Gloster Meteor F.Mk. 4 i Danmark?

Foredrag ved luftkaptajn

Hans Uffe Darket.

Entré kr. 50,- for kaffe og kage.

2. Onsdag den 15. oktober 2008

Hvordan fløj F-84G Thunderjet som jagerbomber.

Foredrag ved luftkaptajn Aage Pedersen (AAS).

3. Onsdag den 19. november 2008

Hvordan fløj Gulfstream G-III i Flyvevåbnet?

Foredrag ved Niels J. Hellgren (JØN).

4. Onsdag den 17. december 2008

Vincent Seremets dramatiske flyvninger i eksperimentalfly igennem 45 år.

Julemøde med gløgg og æbleskiver.

Alle møderne holdes på Svanemøllens Kaserne i Forsvarsakademiets auditorium bygning 75 kl. 19:30 undtagen ekskursionen den 17. september 2008.

NORSK LUFTFARTSMUSEUMS FAGSEMINAR

Af Mogens Jensen

Danmarks Flyvehistoriske Union (DaFU) arbejder for at udbygge samarbejdet med andre skandinaviske organisationer, som arbejder med flyvningens historie. Et samarbejde der er vigtigt på grund af flyvningens internationale karakter. Det er baggrunden for, at to bestyrelsesmedlemmer fra DaFU sammen med repræsentanter fra Sverige deltog i Norsk Luftfartsmuseums fagseminar 2008, der blev afholdt i Sola nær Stavanger den 7.-9. februar.

Fortsættes på næste side ...

DMU Dansk Motorflyver Union

NYE KRAV TIL ELT - RABAT TIL DMU MEDLEMMER

BL 1-10 trådte i kraft den 18. juni 2008. Det indebærer at Statens Luftfartsvæsen, trods DMU's protester, alligevel har valgt at følge ICAO kravet om tvungen ELT i alle fly.

DMU mener, at langt fra alle fly vil have nogen som helst gavn af en ELT, specielt ikke i Danmark, og det kun vil påføre DMU's medlemmer unødige omkostninger endnu en gang.

Situationen er nu, at alle fly senest 1. januar 2009 skal medføre en ELT.

Fly der ikke anvendes i erhvervsmæssig lufttrafik, som har fået udstedt første luftdygtighedsbevis før den 1. juli 2008, skal senest den 31. december 2008 medføre mindst 1 ELT (manuel).

Flyves der over større vandområder med mere en 100 nm til egnet landingsplads, skal ELT'en være automatisk. Stort set alle DMU's medlemmer kan nøjes med en manuel ELT.

DMU har indgået en aftale med Dansk Fly Elektronik om en

fordelagtig pris. Der gives 10 % rabat til DMU medlemmer.

Ved bestilling skal følgende oplysninger medsendes:

1. Flyets ICAO code og registrering.
2. Ejere af flyet - navn, adresse, telefon, evt. fax nr., mobiltelefon samt e-mail adresse.
3. Nødkontakt 24 timer - navn, adresse, telefon, evt. fax nr., mobiltelefon samt e-mail adresse.

Bestilling sker til dmu@mail.dk

Bestil hurtigst muligt - det vil være ærgerligt at stå med et fly, der ikke er luftdygtigt den 1. januar 2009, fordi der er bestilt for sent.

Med venlig hilsen

Knud Nielsen
Formand

Dansk Motorflyver Union

»Hvordan gøre luftfartshistorie interessant for den brede masse?« og »Arbejd og rekruttering af frivillige til flyrestaurering« var to emner blandt flere temaer, som blev diskuteret på seminaret, der havde ca. 80 deltagere. Der er ikke et enkelt svar på det første spørgsmål i en tid med vigende interesse for luftfartshistorie især blandt unge, der er vokset op med flyvning, som en naturlig del af hverdagen. Udfordringen er, at det også er disse unge, der skal rekrutteres til det frivillige arbejde med restaurering af fly, efterhånden som den nuværende ekspertise forsvinder blandt dem, der ofte over en lang periode af deres arbejdsliv har arbejdet med fly, som nu er historiske.

Der er således flere udfordringer i at stimulere interessen for flyvningens historie og da fly helst skal ses i luften, er det også en udfordring, at de restaurerede fly får tilladelse til at flyve. Her er det opfattelsen, at myndighederne i de fleste europæiske

lande helst så, at al flyvning med historiske fly indstilles. Som et eksempel fra Danmark kan nævnes forslaget til BL 1-12, der lægger op til, at kun fly med særlig historisk tilknytning til Danmark undtagelsesvis kan få flyvetilladelse samtidig med, at civil flyvning med tidligere militære jetdrevne luftfartøjer ikke vil blive tilladt. Det vil i praksis gøre det meget vanskeligt at arrangere flyvestævner med historiske fly. Men selvom man har flyvetilladelse, er det ikke sikkert, at man må flyve med passagerer. En ny EU Regulation (EC) No 1899/2006 lægger op til, som eksempel, at en Douglas DC-3 skal udstyres med nye sikkerhedsforanstaltninger såsom nye døre til cockpittet og slisker til passagererne i tilfælde af uheld. Der vil skønsmæssigt koste ca. DKK 2.5 million at installere. Og det vil igen netop forringe ungenes chance for at flyve med et historisk fly, som revolutionerede luftfarten og som havde nøglefunktioner ved landgangen i Normandiet og i forbindelse med luftbroen

til Berlin. Restaureringsarbejdet mødes også i stigende omfang med øgede krav om kvalificering, dokumentation, inspektion og godkendelse af det udførte arbejde, samtidig med, at den håndværksmæssige kompetence ændres over tid.

Det var dog ikke udelukkende mørke skyer, som prægede seminaret. Og trods de store udfordringer er det, især for en dansker, inspirerende at se det samarbejde og sammenhold, der er blandt de flere end 25 norske museer og foreninger, der var repræsenteret på seminaret. Norsk Luftfartsmuseum, med den i øvrigt svenske direktør Sven Scheiderbauer, er den drivende kraft ikke alene for det store museum i Bodø, men også i samarbejdet mellem organisationerne, ligesom han står bag udgivelsen af Norsk Luftfartshistorisk Magasin. På seminaret præsenterede han planer for bygning af et nyt og stort, arkitektonisk spændende koldkrigsmuseum i Bodø med navnet »Isfronten«.


Air Alpha vokser og får behov for flere stærke hænder

Air Alpha koncernen, der har hovedbase i Odense, er i gang med at realisere sin vækststrategi i Danmark og udlandet på områderne: Flere forretningsfly i operation og vedligehold og øget fokus på salg og Avionics/ Design Organisation. Vi har behov for at besætte følgende specifikke stillinger snarest muligt:

- 1 Sælger/Assistent til vores Logistik-afdeling
- 2 Ingeniører til vores Design Organisation
- 1 Part M Technical Coordinator
- Flymekanikere
- 1 Flyvechef
- Piloter

Alle stillingsopslag kan læses i fuld længde på vores hjemmeside www.airalpha.com under "Jobs" i topmenuen. Kontakt os på maintenance@airalpha.com eller på +45 65 95 54 54. Vi glæder os til at høre fra dig!

Air Alpha Gruppen, der har ca. 100 ansatte, er en velkonsolideret virksomhed, som er specialiseret inden for tre hovedområder: Salg, vedligehold og operation af fly. Vi er kendte for at være en attraktiv arbejdsplads med en uformel omgangstone, men med meget formelle krav til fysikkerhed, faglig professionalisme og kundeservice.

 **AIR ALPHA**

www.airalpha.com

Blandt andre meget aktive museer i Norge kan nævnes SAS museet, der flyttede fra Fornebu til Gardermoen i 2003/04, og som nu har eksisteret i 19 år. I 2007 lykkedes det for museet at skabe et økonomisk overskud uden tilskud fra SAS. Blandt dets seneste aktiviteter har det i samarbejde med en aktiv SAS forening i USA på Flight Path Learning Center - Museum i Los Angeles medvirket til et 'display', der viser SAS' historiske nordpolsflyvning i 1954. Museet spænder vidt og vil i dagene 25. til 26. oktober 2008 i Gardermoen arrangere et litterært seminar om flyvning. Blandt museumsinitiativer kan det nævnes, at man i november 2008 forventer åbning af Spitsbergen Airship Museum i Longyearbyen på Svalbard.

Det var lykkedes for arrangørerne at gøre seminaret særdeles afvekslende med en blanding af specialistindlæg såsom bema-ling af tyske fly fra den anden verdenskrig, til beretninger fra grupper, der arbejder

med at lokalisere flyvrage fra anden verdenskrig i fjeldområderne. Der var god tid til erfaringsudveksling, dels i pauserne, men også i get-together arrangementer, besøg på det efterhånden store Flyhistorisk Museum Sola, der blandt andre fly huser den tidligere danske Consolidated PB5A Catalina (L-857), og en skole for erhvervsuddannelse, der er inddraget i restaureringsarbejdet, udflugt til et nærliggende museum, hvor formidlingsaspektet blev diskuteret etc. I forbindelse med restaureringen af et Focke Wulf fly (Fw 190 - A2 Gelbe 16), som forventes at tage ca. 10 år, viste projektgruppen en effektiv model for projektstyring, hvor flyet blev betragtet som et sæt af delprojekter, hvor restaureringen af de enkelte elementer var fordelt over et geografisk stort område. Det er måske især vigtigt i Norge med store geografiske afstande, hvor man som ofte har indkvarteringsmuligheder i forbindelse med restaureringsprojekter, men tanken om at 'udlicitere' mindre områder af et restaurer-

ringsprojekt kunne sandsynligvis med fordel gennemføres i andre lande. Et andet interessant aspekt i seminaret var, at man havde inviteret beslægtede organisationer, der arbejder med bil- og jernbanehistorie til som eventuel inspiration at fortælle om deres erfaringer med restaureringsarbejde og deres forhold til myndighederne.

En landet rundt session, med bidrag fra de fleste af de deltagende organisationer, og kåring af årets entusiast bidrog til erfaringsudveksling og gensidig information om igangværende aktiviteter. Baseret bl.a. på de norske erfaringer arbejder DaFU i øvrigt med planer for et tilsvarende dansk seminar i 2009, i første omgang afholdt over en dag. ■

NAVNE

40 ÅRS JUBILÆUM

Kontorfuldmægtig Susanne K. Sørensen i Luftfartøjsregistret, Statens Luftfartsvæsen, kan den 15. september 2008 fejre 40 års jubilæum i statens tjeneste.

I den anledning afholdes der reception kl. 13:30 - 14:30 i Luftfartshusets kantine, Ellebjergvej 50, 2450 København SV, og alle er hjerteligt velkomne til at komme og ønske hende tillykke med dagen.

DØDSFALD KURT ABILDSKOV

Pensioneret oberstløjtnant, Æbletoft døde 21. juli 77 år gammel efter længere tids kræftsygdom. ABI, som han hed i flyversproget, var uddannet flyvemeteorolog. På sin 19 års fødselsdag, 8. maj 1950 begyndte han tjenesten i Flyvevåbnet, der indtil pensioneringen i 1991 blev hans livs store virke. Efter Flyveskolen på Avnø gik turen med det første flyvehold, der blev uddannet i USA. Ved hjemkomsten i 1952 fulgte uddannelsen på Meteor-flyene ved Eskadrille 723 i Karup, og efterfølgende virket som instruktør ved Flyveskolens Jagerkursus og Eskadrille 723 i Aalborg, hvor han fik sit virke efter afslutning af Flyvevåbnets Officersskole.

De efterfølgende tjenester omfattede stillingen som chef for Træningsfligten, stabstjeneste ved Flyvertaktisk Kommando, og fra 1964 tjenesten som chef for vor første F-104 eskadrille, ESK 726 Flyvestation Aalborg.

Efter virket i Flyverkommandoens Flyvesikkerhedssektion gik turen igen til Flyvestation Avnø, som chef og 1980 skiftet til Flyvestation Tirstrup, som chef. De sidste år af den militære løbebane blev i NATO flyvestaben i Karup og ved NATO hovedkvarteret SHAPE i Belgien.

Interessen for flyvesikkerhed rakte langt. I Rådet for Større Flyvesikkerhed var Abildskov et meget aktivt medlem af bestyrelsen og i en periode rådets arbejdsomme formand. Hans herlige engagerende humør, og venlige sind samt et arbejdsomt væsen var skattet af mange. Han var tildelt Ridderkorset og Flyvevåbnets Hæderstegn. Ved sin død efterlod han hustru, en datter og fire børnebørn.

ERI

ANSÆTTELSE

Jesper Carvalho Andersen, administrerende direktør for Air Alpha A/S. Den 11. august tiltrådte Jesper Carvalho Andersen som koncernechef og administrerende direktør for Air Alpha A/S i Odense.

Jesper Andersen har 20 års udlandserfaring og dokumenteret succes med opkøb og integration samt organisering og opbygning af internationale mærkevarevirksomheder i både Nord- og Sydeuropa.

Jesper er oprindeligt uddannet fra Niels Brocks Handelsakademi og har siden suppleret med adskillige kurser i udlandet, herunder bl.a. Certificate in French Economics, BBA i marketing samt undervist på MBA-kurser i international marketing og design management i Portugal.

Han kommer senest fra stillingen som skandinavisk administrerende direktør for verdens førende modegruppe INDITEX, hvor han over fire år har tidoblet omsætningen af ZARA og Massimo Dutti.

Jesper Andersen er 46 år og gift med den portugisiskfødte journalist Lucia Carvalho Andersen. Sammen har de Sofia på 8 og Thomas på 12 år.

KDA (WWW.KDA.DK)

Dato Begivenhed

18/10	Formandsmøde kl. 1000, KDA-huset, Roskilde
18/4-2009	KDA Repræsentantskabsmøde kl. 1100, KDA-huset, Roskilde

SVÆVEFLYVNING (WWW.DSVU.DK)

Dato Begivenhed

24-25/10	Formandsmøde, Idrætshøjskolen, Vejle
----------	--------------------------------------

BALLON (WWW.BALLONUNION.DK)

Dato Begivenhed

13-20/9	VM, Hofkirchen, Østrig
30/9-4/10	VIII Int'l Hot Air Balloon Championships, Debrecen, Ungarn

DMU (WWW.FLYVDMU.DK)

Dato Begivenhed

1-15/9	FAI - AOPA Rally Fly-Out for Peace 2008 (www.aopa.ch)
--------	---

DMU SPORT (WWW.DMU-SPORT.DK)

Dato Begivenhed

6-7/9	Sirius Air Rally
-------	------------------

FRITFLYVNING (WWW.FFU.DK)

Dato Begivenhed

31/8-6/9	EM, Pazardzhik, Bulgarien
16/11	Landsmøde, Ringsted

HANGLIDING OG PARAGLIDING (WWW.DHPU.DK)

Dato Begivenhed

1-4/9	PG-sikkerhedskursus for instruktører, Malcesine, Italien
-------	--

SIDSTE UDKALD TIL SIRIUS AIR RALLY



Sæsonen for rally- og præcisionsflyvning har været travl med både NM og VM i den senere tid. Men ganske gode danske resultater – som det fremgår på disse sider. Sæsonen er dog ikke slut endnu, idet det traditionelt største arrangement med rallyflyvning på dansk jord og i luften foregår lørdag den 6. september med udgangspunkt i Stauning Lufthavn.

Rallyet afvikles for første gang med forsikringsselskabet Sirius Aviation Insurance som sponsor, og det sker under det nye navn Sirius Air Rally. Det er en familieflyvning, hvor alle kan deltage i lighed med de seneste mange års rally med Air BP som sponsor.

Ruten er i år lagt af den mangeårige danske mester Hans Birkholm, og der er lagt op til en festlig afslutning med fælles middag blandt de gamle veteranfly i Stauning. Selv om fristen for deltagelse er lige op over, kan det stadig nås med en hurtig beslutning.

SE NÆRMERE PÅ DMU-SPORT.DK



FLYV

81. årgang nr. 9 · september 2008

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)

I 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

Distribueret oplag ifølge Fagpressens Medie Kontrol i perioden 1.7.05 til 30.6.06: 3.912 eksp.

Smaragd - luftens juvel



Smaragd er et elegant lavvinget UL fly bygget i en GFR/Carbon sandwich konstruktion, der byder på masser af plads i cockpittet

Kik ind på www.hobby-centret.dk og se meget mere om dit nye fly



hobby-centret
- alt til mindste detalje

Telefon 57 67 30 92 · www.hobby-centret.dk

FLY UDLEJES EKKL/EKRR



KALUNDBORG AVIATION

OY-BLP • PIPER PA28-151 • ÅRGANG 1976 • VFR-NAT CERTIFICERET



AIRWORK

OY-PTL • CESSNA F172P • ÅRGANG 1986 • IFR-CERTIFICERET

Flyene udlejes fra Kalundborg (OY-PTL også fra Roskilde Lufthavn)
Rabat kan gives • www.airwork.dk/flyudlejning.html

Pris DKK: OY-BLP 890,- / OY-PTL 920,- pr. tacho

KALUNDBORG
AVIATION

KALUNDBORG AVIATION
Mobil 4041 1326
aviation@mail.dk

AIRWORK

AIRWORK
Mobil 6076 8031
airwork@mail.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

Announce i Flyv?

Så kontakt Allan Christensen

Telefon: 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
centerair@centralr.dk • www.centralr.dk

HANGARPLADSER TIL LEJE

Til snarlig overtagelse
udlejes hangarpladser i
Københavns Lufthavn, Roskilde.
Månedlig leje excl. moms

kr. 1.700,-

HENVENDELSE DAGLIGT TIL
Henrik Stagetorn
telefon 3312 4611 eller
e-mail hs@stagetorn.dk

TRIG

ScanTech

Scandinavian Aircraft Technologies A/S



Er din transponder Mode S klar?

Mød de europæiske Mode S-krav med TT31 transponderen fra TRIG Avionics. Lavt strømforbrug, høj ydeevne, plug and play opgradering, hvis den erstatter KT76A. En billig, fremtidssikret transponder til én motorers fly.



Kontakt ScanTech vedrørende priser og installation.

Scandinavian Aircraft Technologies A/S

Taagholtvej 178 • 9870 Sindal • 9678 0200 • parts@scantech.aero

Cessna 172

- 5700 TIMER
- 6 NYE CYLINDRE
- 0-STILLET PROPEL
- LUFTDYGTIG
- BILLIG FLYVNING

170.000,-

ved hurtig handel

Kontakt
hyb@mail.dk
Telefon 4013 3889 Ringsted

SÆLGES

C-150 G OY-BYD ÅRG. 1967
RING FOR MERE INFORMATION
TLF. 2074 4435

HANGARPLADS I AALBORG UDLEJES

i stor hangar med god adgang
Henv.: Telefon 2063 6063
Mail: fia@mail.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

Lufthavnvej 28
4000 Roskilde

Reception



I forbindelse med at vi nu er flyttet til nye lokaler, vil det glæde os at se kunder, venner og forretningsforbindelser til en uformel reception i

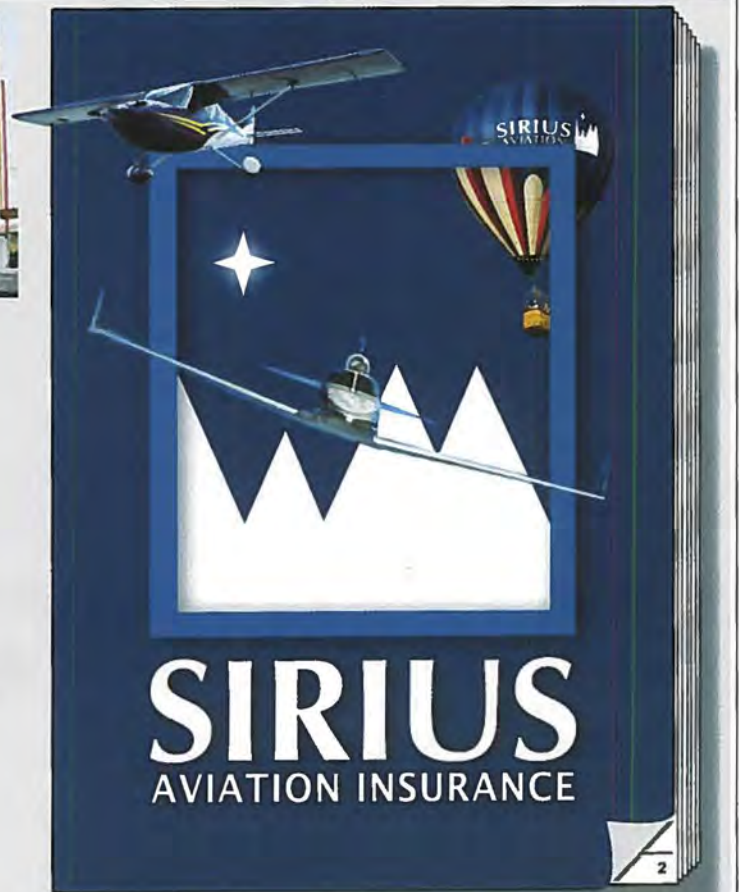
Nyhavn 43A^{2.th.}, 1051 København K
Fredag d. 26 september
Fra kl. 13⁰⁰ - 17⁰⁰

Med venlig hilsen



Sirius Aviation Insurance
Nyhavn 43A^{2.th.}, 1051 København K
Telefon: +45 88 807 100
e-mail: aviation@SiriusGroup.com
Web.: SiriusAviationInsurance.com

Filial af Sirius International Försäkringsaktieföretag (Publ), Sverige



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

Professionel pilotuddannelse



Lufthavnsvej 60
4000 Roskilde

- ATP (A) Integreret Trafikflyver
- FI(A) Flyveinstruktør
- FNPI II, DA42 med Garmin 1000
- ATPL (A) Teori - Distance Learning
- PPL (A) Privatflyvercertifikat

Flyvevåbnets
Bibliotek



392000290705



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 emotorede.
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)R, 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

The Heart to Fly ...

- ✓ ATP Modular Commercial Pilot (Airbus & D40)
- ✓ Private Pilot License, PPL(A), theory & flying
- ✓ Aerobatic Course & Spin Course
- ✓ Radio Certificate, N-BEG & BEG
- ✓ Night Qualification & Differences Training
- ✓ Proficiency Check (PFC SEP) & Trial Lessons

Tlf: 46117721
E-mail: 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

Integreerede/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.

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=Fly
verinstruktøruddannelse. 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=Klasseretighed. FI=Flight Instructor. MCC=Multi
Crew Cooperation Course. Proficiency Check=Praktisk
prøve for forlængelse af rettighed.



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

Skive Lufthavn
Lufthavnsvej 1
DK-7840 Højslev
Tlf. +45 97524037

FLYV

OKTOBER 2008 NR. 10



Flot dansk præstation ved NM med drama

Kort sagt



LÆS OGSÅ ...
UL I SILJANSNÄS
Alle fly var i luften hver dag, og næsten hver eneste aften blev solen »fløjet ned« i et betagende farvespil.

Sun'n Fun



Forsikringsaftale med DMU, Dansk Mortalfllyvær Union

Er dine forsikringer i orden?

Få svar på tlf. 70201927

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



Cessna Dealer Danmark



Flyteknisk Notodden AS
Tlf: +47 907 84 478
E-mail: runar@flyteknisk.no



Lederskab forpligter

At forsikre sig er en tillidssag. 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 • Tlf: +45 33 45 03 00 • e-mail: info@qbenai.com



« 4

Kort Sagt

U.S. Air Force arbejder på at alle deres fly kan flyve på syntetisk brændstof i 2011. Fotoet viser en Boeing F-15E Strike Eagle.

15 »

Hårde odds ved VM

Verdensmesterskabet i præcisionsflyvning blev afviklet i juli i Ried Kirchheim i Østrig. Danmark deltog med to piloter.



« 20

Sun'n Fun

Det årlige flyv-ind i Florida, USA er et af de største i verden. Orla Gravesen var en af de mange danskere, der var med. Her ser man alt inden for flyvning med mulighed for at købe kreditkortet »varmt«.



30 »

Historiske Vingesus

I 50'erne blev der eksperimenteret med vingeformer, motorer mm. for at undersøge hvad det skete når et fly går gennem »lydmuren«. Skyrocket var et af de fly der blev anvendt.



KORT SAGT

Kort Sagt 4

HISTORIE

For 70 år siden 8
 Historiske Vingesus 30
 For 70 år siden 34

SVÆVEFLYVNING

Sølv, guld, diamanter og grønne skove 10

MOTORFLYVNING

Flot dansk præstation ved NM med drama 14
 Hårde odds ved VM 15

ULTRALET

UL i Siljansnäs 16

ALMEN

Læserbrev 18
 Sun'n Fun 20
 KDA brev til SLV 28

OSCAR YANKEE

Oscar Yankee 35

ORGANISATIONSNYT

Organisationsnyt 36
 Danmarksspillet 39

NAVNE

Navne 38



FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK



Boeing F-15E Strike Eagle.
Foto: U.S. Air Force Photo/
Master Sgt. Andy Dunaway.

KORT SAGT

Tekst: Knud Larsen.

TRANSPORTMINISTER LARS BARFOED



Ved ministerrokaden efter økonomi- og erhvervsminister Bendt Bendtsens udtræden af regeringen i september blev Lars Barfoed udnævnt til transportminister.

Han er født 4. juli 1957 på Frederiksberg, uddannet

jurist i 1981, gift med Vibeke Sylvest, som han bor med i Kokkedal. Han har bl.a. været direktør for Finansrådet fra 1994 til 2001

Han var minister for familie- og forbrugeranliggender fra februar 2005 til december 2006, formand for den konservative folketingsgruppe fra 2008.

KULTURMINISTER CARINA CHRISTENSEN

Carina Christensen afløser Brian Mikelsen som kulturminister. Hun har siden 2006 været transportminister og

inden da været kulturpolitiske ordfører for det Konservative Folkeparti.

THOMAS COOK AIRLINES

Det danske flyselskab Thomas Cook Airlines Scandinavia (tidligere MyTravel Airways) går mod strømmen og udvider flyflåden. Derfor skal selskabet ansætte ca. 20 piloter og op mod 80 stewardesser og stewards. Samtidig skal flyflåden udvides med en Airbus 321 med plads til 211 passagerer.

Thomas Cook Airlines Scandinavia er i dag Nordens største charterflyselskab og flyver bl.a. fra de fire nordiske hovedstæder. Udvidelsen i selskabets trafik vil i første omgang omfatte mindre lufthavne i Vestnorge samt helårstrafik fra Helsinki.

– Det kan måske undre, at vi kan ekspandere på et tidspunkt, hvor de fleste andre selskaber udfaser fly og afskediger ansatte. En af forklaringerne er, at vi bevidst har holdt os fra lavpriskonceptet, der med de stigende brændstofpriser ikke egner sig til et spredt geografisk

område som Skandinavien med en forholdsvis lav befolkningstæthed, siger direktør i Thomas Cook Airlines Scandinavia, Tom Clausen.

U.S. AIR FORCE PÅ SYNTETISK BRÆNDSTOF

Det amerikanske flyvevåben har indgået et samarbejde med University of Dayton Research Institute i Ohio på en seks års kontrakt. I den periode skal universitetet undersøge brændstoffer og forbrændingsteknikker til fremdrift af fly ved brændstof fra både konventionelle og ukonventionelle kilder. Undersøgelserne omfatter alle typer jetmotorer og raketmotorer. USAF vil certificere hele sin flyflåde på syntetisk brændstof inden 2011.

Den 19. august fløj en Boeing F-15E Strike Eagle fra USAF's 339th Flight Test Squadron på en 50/50 blanding af JP-8 jetbrændstof og naturgasbaseret syntetisk brændstof. Iflg. USAF formindskede det ikke flyets ydeevne.

GRIPEN NEXT GENERATION

FREMTIDENS KAMPFLY



SAAB HAR I MERE END 70 ÅR været førende producent af avancerede kampfly, og Saab udvikler nu Gripen Next Generation til at blive verdens mest effektive multi-role kampfly. Gripen Next Generation kan løse alle det danske flyvevåbens kamp- og overvågningsopgaver med overlegen manøvreevne,

fuldt NATO-kompatible kommunikations- og våbensystemer samt markedets laveste levetidsomkostninger. Gripen Next Generation – det naturlige valg for Danmark.

Læs mere om Gripen på
www.gripen.com ●●●●



F-16 250.000 TIMER

Den 19. august fejredes på Fighter Wing Skrydstrup at Flyvevåbnets F-16 fly har fløjet 250.000 timer. Det første F-16 fly (ET-204) kom til Skrydstrup den 18. januar 1980 med major (senere general og forsvarschef) Christian Hvidt i forsædet og forsvarschefen, general Knud Jørgensen i bagsædet. Oprindeligt blev der bestilt 58 F-16, ni er havareret og delvist erstattet af brugte fly, nogle er ophugget til reservedele. Det gældende forsvarsforlig siger at vi skal have 48 F-16.

CHALLENGER 10.000 TIMER

Den 25. august var der også jubilæum på Air Transport Wing, Aalborg, hvor man fejrede at de tre Bombardier CL-604 Challenger havde fløjet 10.000 timer. Det første Challenger fly kom til Flyvestation Værløse den 25. november 1999. ATW har tre Challenger fly med reg. C-080, C-168 og C-172.



Til lejligheden er ET-204 iført en særlig bemaling på halefinnen med markering af det runde tal. Foto: Flyvevåbnet.



C-080 hilses af brandbilerne. Foto: Flyvevåbnet.

MH-60 helikoptere

Et teknologisk kvantespring for flådestyrker



Den amerikanske flådes mest avancerede multimissionshelikoptere er nu til rådighed for flåder verden over.

De nye operationelle MH-60R og MH-60S er udviklet til kystnære områder og åbent hav. De er bygget og integreret med avancerede systemer, så de kan gennemføre nogle af de missioner, der i øjeblikket varetages af seks helikoptere fra den amerikanske flåde: antiubads- og overfladekrigsførelse, luftbåren minebekæmpelse, eftersøgning og redning under kampforhold (CSAR), forsyning fra luften og lægelig evakuering.

Kan konfigureres til missionskrav. Kan gnidningsløst indgå i samarbejde med amerikanske styrker. Verdensomspændende servicering. Er i produktion. MH-60 multimissionshelikopteren. Det mest alsidige aktiv for en flådes beskyttelse.



LOCKHEED MARTIN



Sikorsky

A United Technologies Company

FOR 70 ÅR SIDEN

Tekst: Ingrid Muus

September nummeret 1938 af FLYV er en blandet landhandel, eller man kan også sige, at der er alles interesser tilgodeset. Og det er jo en redaktørs sværeste kunst! Jeg plukker lidt: Robert Svendsen døde den 17.7.1938, Robert Svendsen, som El-lehammer omtaler i sin bog »Jeg fløj« fra 1931 på denne måde: »Robert Svendsen, min gamle Ven, der i 1910 udførte en af den Tids største Præstationer, den store og stolte Bedrift at flyve over Øresund.« Ja, de var med i en ufatteligt rivende udvikling, der i 1900-tallets første tredjedel. Løjtnant Fritz Rasmussen har været på svæveflyverskole på Sild: »Skolen paa Sild ligger ved en lille By Wenningstedt, paa den nordlige Halvdel af Øen. Af Bygninger under Skolen findes en Administrationsbygning, som først netop i Forsommeren 1938 er bygget og i Begyndelsen af Juni Maaned taget i brug; desuden findes 2 Haller, som hver kan rumme ca. 10-12 Svæveplaner, en Bygning i hvis ene Fløj Flyvelærerne (6 - 8), Luftpolizei, m.m. logerer; i Midten af Bygningen er der Opholdsrum for Elever, Spisestue, Køkken, Kantine m.m. og i den anden Fløj Belægningsstuer til Eleverne. Skolen kan rumme ca. 100 Elever ad Gangen.« Ethundrede svæveflyverelever! Kommende bombe- og jagerpiloter?

Formodentlig, hvem finansierede mon dette foretagende? Og hårdt arbejde er det: »Naar der flyves Hangflyvning lander alle Maskiner nede paa Stranden enten til et beordret Klokkeslæt eller paa aftalt Tegn fra Jorden. Naar man skal lande maa man presse Maskinen ud af Opvinden ned mod Stranden og selvsagt paa et saadan Sted, at man kan lande omtrentligt ud for Startstedet, idet Maskinerne maa trækkes op over Klitterne til ny Start« – på billedet man ser hvordan! Det ser godt nok hårdt ud, synes jeg.

Der har været svæveflyvestævne i Lundtofte med deltagelse af tre prominente tyske svæveflyvere, der var faldskærmsudspring, kunstflyvning og modellflyv-

ning. Der var også svæveflyverlejr ved Lønstrup, i 11 dage, og »Unionens Øvelseshæder ved Værløse er i denne Tid stærkt benyttet af flere Klubber. Det svæveflyvebegeistrede Publikum har her rig Lejlighed til at sætte sig ind i Svæveflyvningens Problemer og kan faa Raad og vejledning hos to Svæveflyvere fra Unionen, som er til Stede hver Søndag... Alle flyveinteresserede er velkomne i Værløse« – ja, det var dengang.

I skrivende stund, hvor vi endnu ikke kender Værløse Flyveplads's skæbne – og slet ikke om der skal flyves derude, Furesø Kommune har endnu ikke besluttet om de overhovedet vil overtage den, men udtaler sig som så mange andre glad og gerne om, hvad de vil have derude og specielt hvad de ikke vil have – kan det være på sin plads at præsentere KDA's glade aften i Værløse.

Der var gang i den i Værløse: »Tirsdag den 17. August blev en af de Dage, man mindes med et smil. Det lykkedes 130-140 af Selskabets Medlemmer at navigere »cross country« og ved 7-Tiden om aftenen at finde ud til Flyvertroppernes Hjemsted i Værløse. Paa Flyvertroppernes Vegne modtog Oberstløjtnant Bjarkov den store Forsamling, hvorpaa Kaptajn Lærum, som er en af de mest stedkendte Indfødte, overtog Hvervet som Fremmedfører. Et Par af Flyvertroppernes dygtige Flyvere begyndte straks at tumle sig i Luften med et Par Gauntlet Jagere. Det var dem tilsyneladende ligegyldigt, hvad der var op og ned i Himmelummet. Den ene af dem holdt endda den betagne Skare a jour med sine Himmelspræt, idet han pr. Radio og gennem Højtaler ved Jordstationen snakkede løs under hele Forevisningen. Derefter fordelte man sig i Grupper, som efter Tur besaa og fik forklaret Fotosektionen, Radiosektionen, de nydelige og velholdte Luftfartøjer ved Eskadrillerne og de prægtige Hangarer. Man endte med en grundig Gennemgang af den nye Fokker D. 21 Jager, som Flyvertropperne med Rette er stolt af. I Mellemtiden var det blevet



Fokker D.21 Hærens Flyvetrupper



Efter Landning paa Stranden maa Maskinen trækkes op over Klitten ved Hjemstedet

mørkt; og man fandt op til Lejren, hvor det viste sig, at trods alt var Husrummet lige saa stort som Hjerterummet. Ved et hyggeligt kaffebord glædede man sig over Tilværelsen i Almindelighed og hinandens Selskab i Særdeleshed. Formanden for Aeronautisk Selskab, Direktør N.K.Nielsen, takkede Flyvertropperne for den interessante og dejlige Aften, hvorpaa Oberstløjtnant Bjarkov sagde Tak i lige Maade paa Flyvertroppernes Vegne, medens Kaptajn Lærum i dobbelt Egenskab af Husvært og Sekretær i Selskabet gik rundt og lod sit straalende Humør spille til alle Sider. Desværre maatte man til sidst bryde op; og i Nattens Mulm og Mørke spredtes man. Nogle blev væk i Parken omkring Lejren; men andre fandt ud og begav sig frimodigt ud over Markerne, hvor Lysne over København straalende forjættende i det fjerne. Forhaabentlig lykkedes det efterhaanden at finde hjem. Saavidt vides, savnes der ingen. Jovist, det var en af de hyggelige Aftener, man mindes med Glæde og med et Smil paa Læben.« Rygterne om nul motorstøj på Værløse i fremtiden får én til at spekulere på, om man skulle forsøge at genoplive gummitovsstarten fra dengang ... og hvem mon gider slå græsbanen med rugbrødsmotor ... eller feje asfalten med en viceværtskost ... og beboerne i Jonstrup er sjovt nok ikke negativ indstillet over for lidt motorstøj ... måske kunne der igen blive gang i den på Værløse om end uden Flyvertroppernes jagere. ■

The Heart to Fly the Tools to succeed



Fly the finest



Grob G115 C



Grob G115 D



Diamond DA 42



Join us on the next
ATP Modular
presentations:

Tirsdag d. 28. okt. 2008 Kl. 17:00

Tirsdag d. 25. nov. 2008 Kl. 17:00

Tirsdag d. 16. dec. 2008 Kl. 17:00



Other *AirDanica* Services:

- ✓ Private Pilot License, PPL(A), theory & flying
- ✓ Aerobatic Course & Spin Course
- ✓ Radio Certificate, N-BEG & BEG
- ✓ Night Qualification
- ✓ Proficiency Check (PFC SEP)
- ✓ Differences Training
- ✓ Trial Lessons (Briefing/Flying/Debriefing)
- ✓ Pilot Shop (incl. Garmin, David Clark, Red Box)



ATP Modular Commercial Pilot

(AirDanica & DAC)

- ✓ Aerobatic Course Included
- ✓ Highly Skilled Instructors
- ✓ Flexible course to satisfy demanding schedules
- ✓ Approved in compliance with EU JAR-FCL
- ✓ Free Student kit (incl. David Clark H10-13X ENC – Electric Noise Canceling)





SØLV, GULD, DIAMANTER OG GRØNNE SKOVE

Af Anders Husted Madsen,
Herning Svæveflyveklub

Den 19.- 23. maj i år blev der afholdt grundlæggende strækflyvningskursus på Arnborg i SVEDANOR regi. Kurset blev en stor succes med masser af godt flyvevejr, hvor deltagerne (inkl. undertegnede) fik fløjet en masse strækflyvning samtidig med, at vi fik lidt basal teori om strækflyvning, forberedelser til strækflyvning osv. Sidst men ikke mindst fik vi mulighed for at træffe piloter fra andre klubber, som havde mod på at flyve strækflyvning, men som ikke rigtig er kommet i gang med de herlige oplevelser, der ligger i en god stræktur ud i det danske landskab.

SVEDANOR afholder flere forskellige slags kurser, men dette kursus henvendte sig primært til piloter, der ikke er kommet i gang med at flyve stræk endnu. Det kan der være mange gode grunde til,

hvilket også kunne ses på vi deltageres grunde til at deltage i kurset; men fælles for alle deltagere var ønsket om at få noget mere strækflyvningserfaring. De fleste deltagere havde fået deres S-certifikat inden for de sidste par sæsoner, men en enkelt pilot med virkeligt gå-på-mod havde fået S-certifikatet 14 dage inden kursusstart, og var kun lige blevet omskolet til flyslæb. Kursuskonceptet er udviklet af Tølløse Svæveflyveklub, og undervisningsformen er meget anderledes end vi deltagere er vant til fra vores klubber. For svæveflyvere har foråret '08 været helt perfekt, og vejrguderne var kurset nådigt med flyvevejr, der både var godt og alligevel drilagtigt. Kurset varede fra mandag til fredag. De fleste deltagere boede på Arnborg under kurset, hvilket er en ubetinget fordel, idet

man så slipper for køreturen (i mit tilfælde 45 min hver vej), hvor man kunne have gået det tidligere i seng og stået det senere op. Med fem gode flyvedage blev man træt på slutningen af ugen.

MANDAG

Vi startede med fælles morgenmad i kantinen fra kl. 0800 – 0830. Herefter var der præsentation og undervisning fra 0830 – 1000, hvor der er fælles briefing for alle de piloter, der på dagen ønskede at flyve fra Arnborg. Den første halvanden time bestod i den obligatoriske præsentation af deltagerne, deres medbragte fly og af instruktørerne. Som praktisk kursusleder var Claus Nedergaard Jakobsen fra Vejle Svæveflyveklub en kilde til evigt gå-på-mod, og dagene skulle startes klokken 0700 (!) med sam-

Deltagerne på SVEDANOR's strækflyvningskursus skulle tidligt op for at køre flyene klar. Man mødte kl. 0700 og samlede flyene indtil 0800.



ling af flyene, så de var klar til dagens flyvninger, fik vi at vide.

Så var stilen lagt, men det var en rigtig god beslutning selvom der blev færre og færre piloter, der kom klokken 0700 præcist hver morgen. Herefter var der en vejrbriefing af den anden af kursets tre instruktører Niels Thomsen fra Tølløse. Niels har tidligere fungeret som meteorolog ved Sjællands mesterskaber, og under kurset lavede han nogle rigtig gode vejrbriefinger, så dagens opgaver blev lagt, hvor han mente vejret var bedst. Kursets tredje underviser var Anton Kristiansen, Vejle Svæveflyveklub, og han stod for den sidste teoretiske del af undervisningen på den første dag. Emnet den første dag var med speciel fokus på udelandinger. Ganske velvalgt, fordi næsten alle deltagere på kurset på

et eller andet tidspunkt fik brug for en udelanding.

Der var en nordvestlig strømning af instabil luft med en del bygeaktivitet dels i form af regnbyger, men også haglbyger. For mit eget vedkommende var det med udsigt til hagl og nok også regnbyger ikke en dag, hvor jeg ville være taget ud at flyve, og da slet ikke på stræk. Men på kursus var man jo, og af sted skulle vi. Der var ikke lavet nogen opgave på forhånd, men kursets første flyvedag tjente to ting. For det første skulle vi lære at flyve i teams (eller grupper om man vil) og for det andet skulle vi bare væk fra Arnborg – navlesnoren skulle kappes for dem, som ikke havde prøvet at flyve væk fra den trygge hjemflyveplads. Vi fløj derfor hen hvor vejret så bedst ud, hvilket var mod vest, idet der var en tendens til overudvikling mod øst.

Da vi efterhånden var trukket op var det meningen at vi skulle mødes over Arnborg for at flyve sammen med instruktøren. Vi blev tre kursister og en instruktør, som fløj sammen. Rent praktisk foregik det på den måde, at en instruktør meldte over radioen, at nu var han fx over Arnborg Hangar, og om der var nogen der ville med. Man skulle så melde tilbage, at man var interesseret. Når der var samling på gruppen fløj alle af sted på en gang. På turen fik vi prøvet at flyve sammen i en gruppe, vi fik prøvet haglbyger, og vi kom af sted. Kurset var i gang. Et par enkelte måtte udelande den første dag. Hjemhentningen blev foretaget af de andre piloter på kurset, hvilket undertegnede fik at mærke konsekvensen af om onsdagen, idet de andre skulle lande først, skille der fly ad, og så

køre af sted for at hente en. Det kan tage lang tid, hvis man ikke er den eneste der skal hentes.

TIRSDAG

Vi startede dagen klokken ca. 0700 med at samle flyene. Det var koldt, og der var dug på flyenes vinger, da de skulle samles, så tapningen måtte vente til efter morgenmad og formiddagens teoriundervisning samt den udvidede vejrbriefing fra Niels Thomsen. Formiddagen bestod af debriefing af gårsdagens flyvning, meteorologiundervisning inklusiv den udvidede vejrbriefing samt forberedelse til dagens strækflyvning. Feltet blev trukket op, og efter et par enkelte omstarter for norges vedkommende, fik alle fat.

Vi fløj igen i grupper, og i min gruppe var vi tre piloter samt en underviser. Med en fortsat nordvestlig strømning af instabil koldluft blev der lagt en opgave med tre vendepunkter mod øst. En opgave på 155 km blev lavet, således at vi skulle vende Pårup ved Silkeborg, Rårup Flyveplads sydøst for Horsens og som sidste vendepunkt Them. Fra Pårup til Rårup var der over 50 km, og en del fik derfor fløjet deres sølv-stræk selvom en enkelt måtte udelande på Rårup Flyveplads. Vejret blev genereret en smule af inversion, som gjorde, at der hen af dagen kom udkagninger. Undertegnede var selv ved at udelande ved Them, men ved god hjælp fra Claus Nedergaard, gruppens instruktør, blev jeg vist hen til en sky, som gav godt, og jeg fik slutglids højde. En god og lærerig flyvning blev afsluttet, hvor vi virkelig fik fløjet i en gruppe, og hvor vi alle fik god hjælp, når det var nødvendigt af vores instruktør



Forfatterens logfiler viser, at man kom vidt omkring i det jyske på kurset. Som det ses var der en enkelt udelanding.

til at finde de rigtige skyer, placere sig korrekt under skygader osv. Der blev givet mange gode råd, men et synes jeg er virkelig brugbart, og som jeg sent vil glemme: Kig ud langs vingen, når du kurver termik og find ud af, hvilket landskab, der har givet opvinden. Ved Them stod skyen i kanten af byens sydside, og om fredagen, hvor jeg igen var tæt på en udelanding fandt jeg en livgivende boble igen ved kanten af et villakvarter i en lille forstad til Viborg, der lå op til nogle marker. På en dag med masser af 4/8 cu er det jo nok ikke et problem, men er man i problemer eller flyver man i tørtermik må det være et godt råd.

ONSDAG

Efter den obligatoriske morgensamling kl. 0700, morgenmad, formiddagsundervisning mv., skulle vi ud at flyve igen. Vejret var det samme som dagen før med tendens til udkagninger. Der blev lavet en opgave langs højderyggen op til Fussingø Gods ved Randers efter først at have vendt Brædstrup, og herefter skulle vi tilbage til Matstrup Kirke ved Hovedgaard for derefter at skulle retur til Arnborg. En tur på over 200 km. Vi fløj igen i grupper, men denne gang med lidt løsere bånd. Hvor vi før ventede på hinanden ved hver boble evt. ved at trække luftbremser »på toppen« kunne vi godt flyve videre selv, hvis lysten var der. Underviseren ville så komme, forhåbentlig tidsnok til at kunne hjælpe med at vi kunne komme op igen, hvis vi kom i problemer.

Efter gårsdagens succes fløj jeg mere alene, og på benet op mod Fussingø Gods fløj jeg helt alene. Desværre kom jeg i problemer efter at have vendt Fussingø Gods. Da jeg fløj sydpå igen var der et stort gråt, tykt tæppe af en udkagnings bortset fra et stort område med fuld sol. Da måtte være oprift at hente her, men det var ikke tilfældet. Imidlertid forsøgte jeg at afsøge det store solbeskinne område, men måtte efterhånden sande, at jeg kun kom nærmere jorden, og en udelanding blev enden på det hele. En mark, som jeg havde udset i god tid, begyndte jeg at forberede mig til at lande på. Desværre havde jeg ikke set, at der var en bakketop midt på marken, så da jeg så det på finalen trak jeg fulde luftbremser og landede sikkert opad

bakken. Fint parkeret lidt over bakketoppen steg jeg ud og konstaterede at flyet så helt ud. Efter at have fjernet tape, winglet osv. kunne jeg så begynde at studere området lidt nærmere. På himlen var der selvfølgelig kommet nogle flotte cumulus skyer, men hvad værre var, så fløj de stadig som gale på kurset. Så jeg fik en temmelig lang dag tæt på Randers, og var ikke i seng før efter midnat. Da jeg gik i seng besluttede jeg at springe morgensamlingen kl. 0700 over, idet jeg ikke boede på Arnborg under kurset.

TORS DAG

Efter gårsdagens udelanding mødte jeg 0830. Hvilken luksus. Der blev lavet debriefing i lighed med de foregående dage samt en smule teori. Denne gang skulle vi flyve en opgave, som bestod af to trekanter. Kom man igennem den ene kunne man starte på den anden igen. Vejret var godt, men der var forcastet en søbrise langs den jyske vestkyst. Den første trekant Arnborg-Laven-Hammer-Arnborg var selsagt mod øst, men den anden trekant kunne flyves hvis man lystede og vejret så godt ud. Den var til gengæld lagt mod vest, hvor vejret ikke var så godt (måske). Her skulle flyves Arnborg-Skjern-Spjald-Arnborg. Fløj man begge trekanter i et hug, ville man flyve ca. 188 km. Den østlige trekant voldte ikke folk de store problemer, men søbrise-fronten som vi skulle ræse op ad fra Skjern til Spjald lå noget længere mod øst, så for at komme ind og vende både Skjern og specielt Spjald var det med at få højde på, ind og vende så mod øst igen. Vi var blevet undervist i »teknikken« om formiddagen, og hvordan en sådan søbrise kunne se ud, men en enkelt måtte udelande ved Spjald. Set overordnet var det en meget lærerig tur, vi var blevet briefet om emnet på forhånd, og rent mentalt fik man også flyttet nogle barrierer. Vi kunne rent faktisk godt komme ind og vende et punkt, man nok ikke ville have fløjet til, og hvor vejret var skidt.

FREDAG

Overordnet set blev vejret i ugens løb kun bedre og bedre. Der var dømt fri flyvning. En enkelt kursist havde i ugens løb fløjet en 300 km målflyvning, der talte som både guld og diamant distance. Jeg ville gøre ham kunststykket efter,

men det blev desværre kun til en 200 km catch-cradle. Havde jeg skulle flyve 300 km skulle opgaven have været mod syd og ikke op til Støvring, som jeg havde udset som mål.

Men at der kunne flyves langt vidnede en danmarkrekord sat samme dag af min klubkammerat Arne Boye-Møller, der fløj til Hamborg og retur. Men min egen tur var dog stadig god. Jeg tog ikke chancen ved Hobro og fløj sydovert igen; endnu en udelanding på kursets sidste dag var ikke ligefrem tillokkende, og jeg vendte hjem mod Arnborg. De andre kursister havde fløjet på egen hånd, og underviserne kunne slappe af. Deres mission var opfyldt. Folk havde fået mod på selv at flyve stræk.

Undervisningsformen er anderledes end mange er vant til fra deres klubber, idet der flyves i grupper. Når der som på dette her kursus forudsættes, i hvert fald starten, at man flyver sammen kræves det, at man er indstillet på at vente på hinanden og hjælpe hinanden under flyvningerne. Det kan være svært, når man nu synes det går så godt, at man bare vil videre. Ind i mellem var der også nogle kursister (inkl. undertegnede), som fløj videre, selvom vi skulle vente på hinanden. Flere gange blev man alligevel indhentet af sin gruppe, og der var ingen grund til på de første flyvninger at forsøge at flyve fra gruppen. Men til grundlæggende strækflyvning er det en meget lærerig form for undervisning. Man er alene om at flyve, men der er hele tiden en til at hjælpe med at komme videre, hvis der er behov for det. Det er ubetinget det, der skal til for at lære at flyve stræk selv. Navlesnoren til pladsen bliver brudt lettere, når alle flyver i ensædede fly. Der havde været tale om at leje et højtydende tosædet fly til kurset. Efter at have været på kurset tror jeg ikke, at man kan lære at flyve stræk i et tosædet fly, hvor der hele tiden sidder en og kan give gode råd. Det giver for meget tryk, og i tilfælde af en udelanding vil den mere erfarne til lande flyet. Selvom det ikke var et mål i sig selv at udelande på kurset kom alle kursister ud for at udelande på et eller andet tidspunkt. Nogle mere end en gang. Den første udelanding kan alle nok huske, og det er godt at få afmystificeret udelandinger.

Tosædede fly i strækflyvningsuddannelse kan bruges til at lære at flyve termik, at få lært at placere sig mere hensigtsmæssigt i boblerne og under skygaderne samt til at få finpudset teknikken, men den helt basale strækflyvning kan man nok første for alvor få lært, når man flyver i et ensædet fly. Kursusformen kan nemt anvendes i klubberne, men det kræver at man sætter sig ned for at aftale, hvordan man flyver. Jeg er ikke i tvivl om, at jeg vil anbefale kurset.

Kravene til kurset er S-certifikat, VHF-bevis samt at man er omskølet til flyslæb. For at få det mest optimale ud af kurset skal man kunne anvende den logger, som sidder i det fly, man har med på kurset. Det er et must. For mange kursister havde problemer med at anvende deres loggere, hvilket er synd for det tager koncentrationen fra selve flyvningen. Men problemet ligger jo dybest set i, at klubberne har for mange forskellige slags loggere. Den sidste dag fik vi undervisning i, hvordan man kan lave sit eget transportable logger-system. Er man i en klub hvor der er mange forskellige slags loggere i flyene, kunne det være en mulighed.

Overordnet set kunne kurset kun blive en succes. Med fem ud af fem mulige flyvedage var der optimale betingelser for at komme til at flyve strækflyvning. Alene det at vi kursister kunne flyve i de samme fly en hel uge i træk er noget, som vi formentlig ikke kan komme til i mange af vores klubber. Jeg fik selv fløjet ca. 15 timer på kurset. Sidste sæson fløj jeg 18 timer. Der blev fløjet over det midtjyske, hvor vi fik set masser af grønne skove, der blev fløjet adskillige sølv-stræk, et enkelt guld- og diamant-stræk. Jeg kan kun anbefale kurset til alle nye S-piloter, og til S-piloter, der ikke helt er blevet fortrolige med at flyve stræk endnu. ■



Der gives den absolut sidste instruktion inden flyvningen begynder. Niels Thomsen, instruktør på kurset, giver gode råd.



Deltagerne på SVEDANOR's strækflyvningskursus: Mark Bendtsen, Billund; Anders Husted Madsen, Herning; Niels Thomsen (instruktør), Tølløse; Anders Dalgaard, Viborg; Poul Erik Olsen, Viborg; Capser Fossing, Østsjælland; Morten Mikkelsen, Vestjysk; Anton Kristiansen (instruktør), Vejle; Poul Erik Nielsen, Silkeborg; Claus Nedergaard Jakobsen (instruktør), Vejle. På billedet mangler Flemming Koch, Vejle.

FLYV

... så er du opdateret

FLOT DANSK PRÆSTATION VED NM MED DRAMA

Reportage: Kjeld Hjorth og Arne Panduro

Foto: Vagn Jensen

Den nordiske konkurrence i præcisionsflyvning blev i år afviklet af Finland ved byen Jämijärvi ca. 70 km nordvest for Pori. Fra Danmark var der kun to deltagere i år, nemlig Allan Hansen og Kjeld Hjorth. Resultatet set med danske øjne var ikke desto mindre ganske flot med en samlet andenplads til Kjeld Hjorth, der desuden vandt den prestigefyldte navigationspokal, mens landingskonkurrencen i år blev en tand mere dramatisk end normalt.

Konkurrencen blev afviklet i ideelt vejr og med virkelig gode faciliteter, idet der var hotel på selve flyvepladsen så deltagerne kunne bære deres kufferter direkte op på værelset fra flyet. Terrænet omkring selve flyvepladsen er fladt som Midtjylland, og der ses horisonten rundt kun skov og enkelte søer.

Det danske team ankom to dage før selve konkurrencen, fordi de ville have tid til at vænne sig til de finske kort. I Finland er kortene hvide, hvor der er skov og gule, hvor der er mark med brunt skraverede moser. For at gøre det lidt sværere har man elektronisk nedtonet det brune, så moserne er svære at se. Sådan!

»Det kræver tilvænning og vi har fra tidligere lejligheder dårlige erfaringer med mange strafpoint. Vejret var godt til at gennemføre et par hjemmelavede opgaver og få 6-8 landinger hver, fortæller Kjeld Hjorth.

Selve NM er en endags konkurrence med en navigationstur og en landingskonkurrence med halverede strafpoint. Finerne havde lavet en tilsyneladende let tur med mange veje søer og vandløb til at begynde med – for på den sidste del

af ruten at føre deltagerne ind over udstrakte skovområder, hvor kompasset og uret reelt var de eneste pålidelige navigationsmiddel – terrænet gav ikke ret mange entydige holdepunkter.

Landingskonkurrencen blev pludselig dramatisk idet den skrappe svenske deltager Lars Inge Karlsson under stigning i 400 fods højde fik motorproblemer og måtte nødlande på en 150 meter kort mark ved siden af flyvepladsen. Lars Inge var meget klar i sine beslutning og landede i en kofold og rullede tværs gennem et område med højt græs med vilje og fik derved standset flyet på en meget kort strækning. Der var hurtigt en bil tilstede.

Lars Inge tog med tilbage til pladsen hvor politiet ankom, lavede en obligatorisk alkoholtest og skrev en rapport. Det er første gang, der har været problemer for en deltager i en konkurrence i forbindelse med NM. Lars Inge er flere gange svensk og nordisk mester i landinger, og det kom ham til gode. Se i øvrigt KSAK hjemmesiden med udførlig artikel.

Landingskonkurrencen blev genoptaget, og Lars Inge lånte en anden C-150 og blev nr. 3 i landinger og samlet nr. 1 og nordisk mester!

Trods de fiffige finske kort lykkedes det som nævnt Kjeld Hjorth at få pokalen for bedste navigation med hjem til Danmark. Der er kun 2. gang den går til Danmark – første var i 1985, hvor da Hans Birkholm vandt den.

Sverige løb igen med det meste af metallet først og fremmest fordi de mødte talstærkt op. Der skal helst være mindst fire piloter (op til otte) fra en deltagende nation, så et af resultaterne kan smides væk. Det er også sjovere at være flere, så derfor pladsen er åben til dem der har lyst at prøve.

RESULTATER:

I landingskonkurrencen blev Kjeld Hjorth nr. 7 (13 deltagere), Allan Hansen blev nr. 9.

I den individuelle konkurrence blev Kjeld Hjorth nr. 2, Allan Hansen blev nr. 9.



Kjeld Hjorth med pokalen The NAK Trophy for bedste navigation. Pokalen overrækkes af Hannu Halonen, formand for den finske aeroklub.



HÅRDE ODDS VED VM

Reportage: Kjeld Hjorth og Arne Panduro

Verdensmesterskabet i præcisionsflyvning blev afviklet fra 13. til 20. juli i Ried Kirchheim i Østrig. Blandt de 62 deltagere var Allan Hansen og Kjeld Hjorth fra Danmark. Da stævnet var slut, lå begge nede midt i feltet efter en indsats, der levede fuldt op til forventningerne.

Til forskel fra de danske og nordiske konkurrencer er en stor del af konkurrenterne ved VM dog af en ganske anden støbning. I flere af de tidligere østlande har konkurrenceflyvning status på højde med speedway i Danmark, og mange af piloterne for fly stillet gratis til rådighed. Hvis det er nødvendigt får piloterne også fri fra deres arbejde, som ofte er pilotjob enten ved et flyselskab eller ved forsvaret. De kommer derfor ofte med 50 til 100 timers frisk træning til VM konkurrencen.

Men det ændrer ikke ved, at det er et fantastisk resultat, når nogle af de bedste har observeret alle vendepunkter, bil-

leder og mærker på navigationsturen og samlet på 15 tidskontroller får 12 strafpoint. Det svarer til, at de samlet har været fire sekunder ved siden af flyveplanen – ud over de +/- 2 sekunder, der er den snævre tidsmargin ved hver kontrol. Sammenlagt på hele ruten, altså.. Helt fantastisk. Der er endda adskillige, der kan præstere noget lignende så konkurrence er tæt i toppen. Gruppen af piloter, der selv skal betale deres udgifter begynder først ved ca. nr. 25, og her er det reelt meget vanskeligt at blande sig for de rene amatører.

Efter et noget skuffende arrangement ved VM for to år siden i Frankrig så deltagerne frem til konkurrencen i år med de østrigske arrangører. Men der var absolut ingen grund til bekymring. Det blev et ualmindeligt veltilrettelagt stævne, hvor der fra østrigsk side blev ofret store kræfter på gennemføre et godt VM. Afviklingen af konkurrencen forløb perfekt.

Der var i forvejen lavet ekstra meget ud af facilitterne omkring pladsen blandt andet en ny restaurant og et nyt kontroltårn. Der var arrangeret musik med enten det lokale brandorkester, rockorkester, folkemusik, folkedans, dragtopvisning og det meget velspillende lokale byorkester. Byen Kirchheim ligger lige op ad pladsen, og tre ugers konstant flyvning er en stor belastning. For at sikre opbakning fra egen omkring pladsen boede deltagerne rundt omkring på de små lokale hoteller. På afslutningsaftenen var der arrangeret kæmpe festfyrværkeri på en bakke ca. en km fra pladsen, akkompagneret med fed tung rockmusik. Det var en stor oplevelse.

I den individuelle konkurrence blev Allan Hansen nr. 36 og Kjeld Hjorth nr. 38 ud af 62 deltagere.

Se i øvrigt linket (www.fai.org) til FAI og VM med resultater og flere billeder.



Hele Kirchheims befolkning var troppet op til den festlige afslutning, hvor der blev budt på fyrværkeri, hård rock og lokal bryg. Bemærk kontrolltårnet, der ligesom restauranten er bygget til lejligheden.



Vagn Jensen og Allan Hansen beundrer trofæet for 'Best Young Pilot', hvor Allan kan finde sit eget navn hele to gange.



Det danske team bestod foruden Allan Hansen (tv) og Kjeld Hjorth – begge fra Skive Flyveklub – af teamchef Vagn Jensen (im), der kunne sammenligne med mesterskaberne for fire år siden i Herning, som han selv stod i spidsen for.

UL I SILJANSNÄS



Tekst og foto: Ingrid og Peter Muus

Sikke stille der blev. Fredag den 1. august kl. ca 10.30 lettede det sidste af 13 UL-fly med kurs mod Måløv efter at have tilbragt en hel uge i Dalarna, nærmere betegnet i Siljansnäs. Siljansnäs Flyveklub og flyveplads, telte, hytter og klubhus dannede rammen om 25 UL-piloters »fri flyvning« i den svenske natur over og omkring Siljansøen i perfekt vejr. »UL-flokken« udgjordes af 3 Allegroer, 2 Savannah'er, 1 Eurostar, 3 CT'er, heraf 2 fra Albatros' tyske venskabsklub i Eggersdorf, 1 Rans6ES, 1 Zenair, 1 Skyranger, 1 A22, 2 Zephyrer og – en Trike gummibåd! De 2 Zephyrer og Trike'n deltog dog ikke i turen op, men var på pladsen i forvejen eller kom senere.

Som A-flyvere har vi (forfatterne) hver sommer i de sidste 15 år fløjet til Siljansnäs i vores Grumman AA5B Tiger og har tilbragt mindst én fornøjelig uge på Siljansnäs Flyveklubs teltplads, og overgangen fra Tiger til Zephyr skulle vel ikke være nogen hindring for at videreføre den tradition. Vi udførte derfor et ordentligt stykke PR-arbejde for idéen i

UL-klubben Albatros, hvor vi er medlemmer, da målet for den årlige fælles tur, uge 31-turen, kom på dagsordenen, og den vandt gehør! De mange billeder, som vi viste fra vores tidligere ture i området samt udsigten til stort set restriktionsfri flyvning lokkede. Hvorfor ikke flyve til Siljansnäs? 315 nm lige ud i Sverige kan vel ikke være meget anderledes end 315 nm i rundkreds i Danmark?

Da beslutningen var truffet, gik et grundigt forarbejde i gang, som omfattede alt lige fra fælles planlægning og gennemgang af ruten, landings- og tankningsmuligheder undervejs, fremskaffelse af kort, træning i engelsk fraseologi, fremskaffelse af UL-flyvetilladelser i Sverige, undersøgelse af evt. svenske UL-BL'er, bestemmelser for fjeldflyvning, undersøgelse af forskellige former for redningsveste, pakning af følgevojn med telte, soveposer, proviant m.m., så da første hold lettede fra Måløv Flyveplads lørdag den 26. juli kl. 10 var intet overladt til tilfældighederne. Et til to stop undervejs med rigelig tid til både

påfyldning af mad, kaffe og brændstof var indlagt i planerne.

Vi (forfatterne) var ankommet en uge tidligere og havde gjort alt parat til invasionen fra Måløv, luftet ud i overnatningshytterne, skaffet ekstra toiletter og fået repareret den gamle store grill. Kl. 1830 meldte den første »OY-9340 over Storön, long final runway three-two grass«, og i løbet af en time kom de næste 12 fly, så ved 20-tiden var flokken samlet omkring grillen efter lidt over 300 nm vellykket flyvning i svensk luft- rum, kontrolleret og ukontrolleret, befolklet og øde, skove, søer og skov, skov, skov ...

I ugen der fulgte blev der med klubbens egne ord fløjet en vis legemsdel ud af bukserne! Omkring Siljansnäs er der nogle ganske få restriktioner, som vedrører undgåelse af overflyvning af nogle støjfølsomme områder. Men derudover kan man flyve fra solopgang til solnedgang, lave alle de landingsrunder, man vil, touch-and-go included, flyve over den fabelagtigt smukke Siljansø, langs

*Albatrosfly og -telte ved
Siljansnäs Flyveklubb.*



Alle ankommet i god behold. Fælles pølsebord foran klubhuset den første aften.

elvene, ud i ødemarken, lande på små eksotiske pladser, hvor man mødes af flinke folk, kaffe og is og en enkelt gang grillpølser, lave landingskonkurrence og navigationskonkurrence og i det hele taget flyve alt det, man gider.

Og det gjorde de! De fire instruktører og fire elever benyttede sig af de gode forhold og det gode vejr og vækkede hele pladsen og teltlejren kl. 8 hver morgen i skarp konkurrence med tranerne. Nu skulle der flyves! – og en elev nåede da også at gå solo i løbet af denne uge. Alle fly var i luften hver dag, og næsten hver eneste aften blev solen »fløjet ned« i et betagende farvespil.

Godt og vel 300 nm havde UL'erne tilbagelagt for at kunne tilbringe den traditionsrige uge 31 et nyt og spændende sted, og vi (forfatterne) var selv en meget tilfreds del af »UL-flokken«.

Nu runger stilheden igen i ørerne. Kun tranerne bryder den tidligt om morgenen. Man savner – næsten – Skyrangerens knurren der ved 8-tiden ...



Albatrosser på udflugt til Älvdalen Flygklubb.

LÆSERBREV

BANANSTAT?

Det vakte mere end almindelig opmærksomhed – især blandt piloter – at en direktør for et dansk luftfartsselskab bl.a. udførte et roll med en ATR42 for at øve sig til en flyveopvisning i det sønderjyske. Det var så tåbeligt, at man næsten havde ønsket sig, at »helten« var kommet galt af sted.

Af dagspressen fremgår det nu, at SLV har bedømt handlingen og afsluttet sagen med en venlig henstilling om, at den pågældende pilot i fremtiden respekterer de begrænsninger, der måtte gælde for de fly, som han tager ansvaret for.

Hvor er vi henne? Hvad har det kostet at få afsluttet en så alvorlig sag på den måde? Hvem har haft fløjshandsken på?

Tro mig kære flyvekammerater; havde det været en at os, der så groft havde brudt et klart regelsæt, så var vi blevet (rettelig) forfulgt med bål og brand og havde kunnet vinke farvel til certifikatet for en periode eller for altid.

Vi skal have tillid til, at SLV er den objektive vagthund, som ikke blot snapper efter Jørgen Hattemager, men som også går i kødet på dem i inderkredsen; ellers begynder vi bare at se stort på alle de mange forordninger og BL'er, som kommer i en lind strøm fra Ellebjergvej.

Episoden i det sønderjyske kan vel i det mindste sikre, at den store ping aldrig bliver indstillet til at modtage Flyvesikkerhedsprisen!

*Eigil Pedersen
Birkerød*

Redaktionen har spurgt Statens Luftfartsvæsen om evt. kommentarer til læserbrevet, men SLV har ved redaktionens slutning ikke kunnet nå at udarbejde et svar.

Zielort: Zukunft



Luftfahrt heißt Innovation.

Tower Controllers (m/f) in Germany

Towerlotsen (m/w) in Deutschland

- Company: DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
- Position: Tower controller
- Job hours: Full-time
- Starting date: As soon as possible

- Unternehmen: DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
- Tätigkeit: Towerlotse
- Beschäftigungsgrad: Vollzeit
- Besetzungszeitpunkt: Schnellstmöglich

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH is responsible for air traffic control in Germany. As a company organised under private law, DFS is 100% owned by the Federal Republic of Germany. Our air traffic controllers handle more than three million aircraft movements every year.

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH ist ein bundes-eigenes, privatrechtlich organisiertes Unternehmen. Die DFS sorgt für einen sicheren und pünktlichen Flugverlauf. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter koordinieren im Jahr über drei Millionen Flugbewegungen im deutschen Luftraum.

Interested in our job offer? For more information visit our homepage www.dfs.de

Interesse? Dann besuchen Sie unsere Homepage www.dfs.de



DFS Deutsche Flugsicherung



NORTH EUROPEAN
AVIATION RESOURCES AS

Pilot education!

YOUR WAY TO BECOME A PROFESSIONAL PILOT IN DENMARK AND EUROPE



Apply before the 21st of October!



Apply online

www.nearas.no

Email: post@near-as.no

Telefon + 47 70 18 93 00

Fax +47 70 18 93 01

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



NORTH EUROPEAN
AVIATION RESOURCES AS

IS THE DREAM JOB STILL A DREAM?
-NEAR MAKE THE DREAM COME TRUE-

One of the students that graduated in 2004, started his career with NEAR 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 made it possible for me to get my first professional job only 3 months after graduation."
- Andreas Langlo, copilot in Norwegian -

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 4th - 6th of November 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



Tekst og foto: Orla H. Gravesen

I mange år har det været et stort ønske for mig at opleve Sun'n Fun, der afvikles hvert år i april måned på Lakeland Linder Regional Airport i Florida, og med den meget lave dollarkurs var der vel ikke så meget at betænke sig på.

Det kunne jo også tænkes, at andre gik med de samme ønsker og planer, og derfor satte jeg en lille notits i KZ & Veteranfly Klubbens blad, således vi måske kunne blive nogle få stykker, der fulgtes ad på turen. Jeg gjorde opmærksom på, at jeg ikke ville stå som arrangør af turen. Notitsen resulterede i, at vi i løbet af to dage var fire deltagere, og da den ene havde erfaring som arrangør af ture tidligere og som tilbød at stå for booking af flytransport og indkvartering m.m., ja, så var det vel bare med at komme i gang. Vi endte med at blive 15 deltagere, der fløj via Island til Florida.

FANTASY OF FLIGHT

Afgang kl. 0900 fra Days Inn Motel i Sanford med kurs mod Polk City, hvor Fantasy of Flight har til huse. Ved udlevering af de tre lejede biler fik vi oplyst, at alle havde GPS, men den manglede i Cadillac'en, som vi så fremover placerede i midten og således med en bil foran og en bagved med GPS. Det fungerede fint, og køreturen, der til Polk City på forhånd var beregnet til 1 time 6 min., skete uden svinkeærinder.

Fantasy of Flight er fantastisk! Og her taler jeg både om den meget høje standard overalt og antallet og typer af flyvemaskiner. Det vil føre alt for vidt blot at nævne en del af flyene, men for at give et indtryk af »spændvidden« af flytyper kan nævnes original 1918 Thomas Morse Scout med den roterende 100 HP Gnome motor til den kæmpestore Short Sunderland flyvebåd. Som Stinson-ejer kan jeg derudover ikke undlade at nævne en 1933 Stinson Trimotor – sort med »guld« stafferinger. Og der skal da lige nævnes en højpoleret (aluminium) P-51B Mustang med det flotte navn »Cripes A'Mighty 3RD, (der var også den sjældne P-51C), sort F4U Corsair, nogle af Grumman's »katte«, »Spirit of St. Louis« (replica), Wasp-powered Gee Bee, P-40, B-17, B-24, B-26 – ja, jeg kunne fortsætte. Og det er vel ikke så underligt, når der i brochuren står, at her findes »the world's largest collection of vintage airplanes«.

Først på eftermiddagen trak man en Fieseler Storch ud af museet, og Kermit Weeks, der har skabt Fantasy of Flight bl.a. efter en kæmpe arv fra en bedstefar, orienterede fornøjeligt om aerodynamik i almindelighed og om »storkens« konstruktion. Herefter startedes Argus motoren – inverted V8 på 240 hk (skøn lyd!) – og Kermit Week taxiede ud til start på flyvepladsen, der ligger klods op af museet og

lettede. Langsom-flyveegenskaberne er fantastiske, og man forstår godt, at Kramme og Zeuthen skelede meget til Storch'en, da de konstruerede KZ-flyene.

Foran museet var parkeret en New Standard og en Boeing Stearman. Der var mulighed for at købe en flyvetur i begge flyene, og da Stearman er det fly, jeg ville købe, hvis jeg fik 1-1½ mio. kr. i overskud, fristede den meget. Prisen var \$229 for 30 min., og det fandt vi var lige i overkanten, så det blev kun til et foto af mig foran den flotte PT-17.

Sun'n Fun's aktiviteter med amfibie- og søfly var i år flyttet til Fantasy of Flight. Grænsende direkte op til flyvepladsen ligger Lake Agnes, og her var indrettet en »Temporary Seaplane Base« med en »bane« 18/36. Selvom der ikke var den store aktivitet, var vi alligevel nogle stykker, der gik til søen. Lige da vi ankom, anfløj en Maule 235 søen, men på tværs af banen og den relativt smalle sø. En overgang så det ud til, at flyet ville havarere, men piloten fik kontrol over situationen ret tæt på søbredden, hvor vi stod, og hvor der var fly ankeret op. – Piloten taxiede (eller »sejlede«?) over til den modsatte bred igen, startede, gik rundt og lavede nu en perfekt landing, hvorefter han rullede op ad rampen og parkerede flyet i græsarealet. Sådan!

Der kom flere amfibiefly (Super Cub, Lake Buccaneer), som rullede op ad ram-



Stifter og ejer af Fantasy of Flight, Kermit Weeks, orienterer om Fieseler Storch.

pen, og af søfly ankeret op kan nævnes en utrolig flot Cessna 165 Airmaster fra 1934 og en 1933 Curtiss Wright Travel Air.

Vi fik oplyst, at næste dag ville der være hektisk aktivitet med masser af fly og forskellige konkurrencer; et arrangement som blev kaldt »Splash-In«. Der ville med jævne mellemrum afgå shuttlebusser hertil fra Sun'n Fun, og vi var nogle, der helt bestemt ville vende tilbage næste dag – troede vi!

SUN'N FUN

Det er nu torsdag, det er skyfrit vejr, der loves temperaturer på omkring 28 gr. C, og vi er på vej til noget, jeg har glædet mig til i mange år. Kan det være bedre?

Der var heftig trafik, og parkeringsmulighederne var lidt kaotiske i græsarealerne pga. kraftig regnvej i dagene forinden (er der nogen, der mindes Flyvningens Dage i Roskilde i 2007?); dette sammen med tidsforbrug ved registrering/betaling gør, at formiddagen var næsten væk, inden vi var på vej mod det egentlige: Flyvemaskiner! – Vi bestemte os derfor til at aflyse turen til Lake Agnes og »Splash-In«. Desværre, for vi erfarede senere, at der havde været omkring 100 fly, og Kermit Weeks havde lavet flere starter og landing med sin Grumman J2F-6 Duck!

Det skal lige nævnes, at vi også brugte lidt tid i »International Visitors«-teltet,



Gee Bee med »ungen«.



Forfatteren ved Boeing PT-17 Stearman.



Lancair Legacy FG.



North American P-51 Mustang.

der var placeret umiddelbart efter indgangen. Her fik vi en meget varm velkomst, og vi blev anmodet om at registrere os i den gæstebog, der dækkede Danmark. Man kunne i bogen f.eks. lave en notits om, at man gerne ville mødes med personer, man vidste, var på stedet. – I teltet førte man på en stor tavle oversigt over antal besøgende fra de enkelte lande. – Vi var de første danskere på tavlen, selvom Birthe og jeg tilfældigt kort tid efter mødte »Anders-fra-Randers«. Han var dog denne gang til fods og ikke på herrecykel påmonteret jetmotor!

I dagene inden afrejse fra Danmark havde jeg været en del bekymret. Og hvorfor så det? Jo, det regnede hver dag – i Florida, altså! Det viste sig også, at regnen havde skabt næsten kaotiske tilstande på Lakeland L. Airport. Lufthavnen havde været lukket for parkering i græsarealerne indtil tirsdag eftermiddag, hvor det lykkedes at finde nogle »høje« græsarealer, hvor der ikke var vand eller mudder. Onsdag eftermiddag bearbejdede man græsarealerne med bl.a. tunge tromler, sand og flis, og nu begyndte der at komme flere fly til stedet. I dagene inden da var mange anflyvende fly blevet omdirigeret til omkring-

liggende pladser, og mange tilmeldte fly ankom ikke pga. det dårlige vejr nord for Florida.

Det betød desværre, at GA-fly og specielt vintage-fly var i lavere antal end normalt, og de var parkeret lidt hultertil-bulter. Men hvad! Til gengæld var mange kilometer rulle- & taxibaner, forpladser og lign. tæt pakket med alt, hvad hjertet kunne begære.

FREDAG DEN 11. APRIL

Når jeg skal omtale fly, er begrænsningens kunst igen svær, når man tænker på, at der var flytyper fra de mindste UL-fly, som dog opererede syd for det egentlige baneanlæg, til F-18 Hornet.

Der var warbirds af næsten alle typer; bl.a. en meget flot B-24 og Douglas Skyraider, men selvfølgelig også Mustangs, Harvards, T-28, P-40, Sea Fury, Corsair og ... nej, jeg bliver nødt til at stoppe!

Uafbrudt var der fly i luften, og det var imponerende at se de nyere typer med så megen motorkraft, at de kunne »hænge« i propellen og med røgdudvikling demonstrere manøvrer så voldsomme, at det er utroligt, at materiel og pilot kan holde til det. Men helt ærligt, kunstflyvningsprogrammerne lignede hinanden så meget,

at det efterhånden blev trættende at se på.

Personligt nyder jeg mere at se en Boeing Stearman lige efter take off lave en rulning, trække PT-17'eren op og vende tilbage i rygflyvning, hvor 220 hk Continental'en højlydt protesterer, for derefter at lave et halvt rul, bygge fart op og lave et loop, hvor »bunden« er i meget lav højde! – Det hele er i meget, meget lav højde, men hele tiden koordineret flyvning og en nydelse at betragte. – Men SLV vil næppe nyde det!

USAF var der bl.a. med »Thunderbirds«. De syv F-16 udførte et imponerende program – blot alt for langt.

CLASSIC OG VINTAGE

Som Stinson-ejer og –fan nød jeg selvfølgelig synet af nogle flotte 108-3'ere; næsten identisk i farve og staffing som OY-AVE, som jeg ejede 1977-1983. Jeg husker stadigvæk den skønne, vibrationsvage 6 cyl. Franklin. Der var en hysterisk flot Stinson Reliant (Gullwing) og et eksemplar af den efterhånden sjældne Stinson Detroit JR fra 1929.

Jeg fik en god snak med den engelske ejer af den sjældne 1939 Spartan Executive. Han havde for ganske kort tid siden



Waco YMF-5.



Hawker Sea Fury med en Wright R-3350, der har en slagvolumen på næsten 55 liter!



Det kan man da vist kalde ballondæk!



Vought F4U Corsair.



USAF »Thunderbirds«.



Var det noget? (Relentless betyder »ubarmhjertig«).



1939 Spartan Executive.



Grumman Goose.



Meget modificeret Stinson L-5. Den oprindelige Lycoming på 185 hk er erstattet af en 7-cyl. Continental på 220hk, og for at holde tyngdepunktet er Stinson'en blevet noget kortsnudet.

købt flyet, og efter Sun'n Fun skulle flyet færges flyves til England.

Igen skal jeg begrænse mig, men nævnes skal blot en højpoleret (aluminium) Globe Swift, flere meget flotte Howard DGA-15P, en Grumman G-44 Widgeon konverteret til to Continental IO-470 (245 hk) og en skøn Douglas DC-3. Desuden WACO YMF-5 der faktisk er et nyt gammelt fly. Typen stammer fra midten af 30'erne, men produceres nu igen; efter min mening et flot biplan.

NIGHT SHOW

Efter et efter amerikanske forhold godt måltid mad står vi i tusmørke og 25 graders varme og oplever turens højdepunkt, der starter med Aeroshells fire Harvards i tæt formation. Med røg, hvidt »stjernedrys« (jeg kunne ikke finde en bedre betegnelse) fra vingetipperne og affyring af pyroteknik i forskellige farver udfører de flot kunstflyvning i lav højde til musikledsagelse, der dog for det meste overdøves af de fire P&W R-1340 motorer.

Herefter følger et fly med kraftig motor – jeg er ikke klar over typen – og med røg, »drys« og lyskugler udfører piloten kunstflyvning med meget snævre manøvrer.

Scenen overtages nu af et svæveplan, der med hvidt »drys« i stor højde starter ud med at lave et stort hjerte på den kulsorte himmel. Synkront med et stykke klassisk musik udfører piloten derpå et graciøst kunstflyvningsprogram hele tiden med diverse lyseffekter. Betagende smukt!

Sidste programpunkt er en Beech 18. Vi havde set flyet i dagslys, og det var et imponerende program, og forventningerne er høje. Beech'en starter flot ud, men efter ganske kort tid slukkes de ekstra projektører, flyet var udstyret med, og piloten går ned og lander i medvind. – Stævnespeakeren oplyste kort efter, at Beech'en havde mistet generatoren. – Ærgerligt, men aftenen havde alligevel været en fantastisk oplevelse.

DEN MEXICANSKE GOLF

Der var nu nogle, der havde fået nok af flyvning, og lørdag kørte to biler mod vest gennem Tampa og St. Petersburg ud til Den Mexicanske Golf. Vandet her var næsten lunkent, og nogle havde da også



Højpoleret Globe Swift.

været så forudseende at tage badetøj med, men de havde nok ikke regnet med at skulle svømme i nærheden af delfiner!

Turen gik tilbage til Tampa, hvor en sen frokost og meget stærk kaffe indtages i det cubanske kvarter, Ibor City. Selvfølgelig skal der købes originale cubanske cigarer, som – hvis de skal være rigtige gode – får dæksbladene rullet mellem lårene på cubanske kvinder.

Vi var dog fem, der i stedet havde valgt Sun'n Fun. Ved indgangen gik jeg – uden at de øvrige fire bemærkede det – til en billetluge, hvor der var en kortere kø. Ved indcheckning førte man statistik over, hvor de besøgende kom fra (ZIP-koder), men da vedkommende hørte, at jeg kom fra Danmark, lagde han alt fra sig og fik julelys i øjnene. Han havde opholdt sig i Danmark. Han havde oplevet den kolde vinter i '47, han havde løbet på skøjter fra Helsingør til Helsingborg og meget mere. Og selv om jeg udviste lidt (høflig) utålmodighed og kiggede mig tilbage i køen, havde han ikke travlt, og amerikanerne bag mig i køen tog in-

gen notits af ventetiden. Da jeg havde fået billet m.m., var de fire fynboer væk, og vi mødtes først igen til den aftalte køre-hjem-tid!

ULTRALIGHT

Udviklingen inden for UL-typerne er uhyre interessant, og med de prisstigninger, der truer GA-flyvningen, er der vel ingen tvivl om, at fritidsflyvningens fremtid kommer til at ligge på UL-flyvning.

USA har indført en ny klasse kaldet Light Sport Aircraft (LSA) med en vægtbegrænsning på 600 kg, hvilket har åbnet mulighed for helt nye typer, og markedet i USA er derfor også enormt. Der var da også 18 LSA-typer repræsenteret. – I Europa har vi efter den viden, jeg har på området, en klasse i England benævnt VLA, andre vægtklasser og krav i Tyskland og Frankrig, og i Danmark stadigvæk en vægtgrænse på 450 kg. – Jeg kan ikke forestille mig, at EASA ikke vil følge USA's linie, og jeg vil derfor kun omtale tre typer under LSA.

Noget af det ypperste er vel CT-LS, der er en videreudvikling af UL-typen CT-SW. Sikke en finish, lastevne på 290 kg, fantastisk udsyn og hævdes at cruise 120 kts på en Rotax 912S. – For interesserede kan jeg anbefale at læse en prøveflyvning i »Today's PILOT«, apr. 2008.

Men apropos Rotax! Jeg forstår ikke, hvorfor man ikke anvender Jabiru-motorerne i meget større udstrækning. Sikke en lækker forarbejdning og finish, og problemerne med utilstrækkelig køling af de bageste cylindre er for længst løst. Og så kan man udforme flyets front meget smukkere og mere aerodynamisk, når der ikke skal placeres en vandkøler. – Som der stod i et engelsk magasin: »The six-cylinder Jabiru is the »Rolls-Royce of microlight engines«.

Cessna 162 SkyCatcher har ikke en Rotax, men en Continental O-200D; dvs. ingen nytænkning på motor-siden. Og hvor er der i øvrigt nytænkning? Er det blot en Cessna 150, der er lavet af andre materialer, således vægten kommer til at



Jabiru J230-SP (LSA) med en 6-cyl. Jabiru på 120 hk.

passe til LSA? Med en max. lasteevne på kun 222 kg minus 24 gallon benzin kan to voksne piloter knap nok medbringe en tandbørste. Jeg var oppe at sidde i 162'eren, og selv med mine blot 172 cm var det en skuffelse; jeg skulle dukke mig for at kunne se ud under vingerne, og udsynet frem og oppefter var dårligt (det fremgår i øvrigt tydeligt af fotoet på side 4 i FLYV – september 2008). At den udstillede tillige havde en frontrude af dårlig kvalitet er utilgiveligt. – Det er tænkeligt, at flyet har en fremtid hos flyveskolerne, især i USA, men jeg spår den ikke nogen stor fremtid som LSA hos menigmand.

Derimod spår jeg Richard VanGrunsvens seneste produkt, RV-12, en stor fremtid. Prototypen fløj første gang den 9. nov. 2007; og den udstillede, N412RV, var netop blevet færdig. Der var hele tiden så mange personer omkring, at det var umuligt at få et godt foto, så det bragte foto er lånt fra Van's hjemmeside (den udstillede var i øvrigt rød farve). Den første dag havde firmaet allerede ved middagstid underskrevet 29 kontrakter på byggesæt. Med en Rotax 912ULS får

den en nyttelast på ca. 260 kg. Detaljer og finish er som Van's øvrige produkter; der er et formidabelt godt udsyn; flyveegenskaber som i RV-9A – eller måske lidt bedre; vingerne kan demonteres/monteres på kort tid. – Den endelige pris for et komplet byggesæt ligger ikke helt fast, men man forventer \$ 55.000, så med den nuværende lave dollarkurs må det siges at være attraktivt.

Efter at have tilbragt nogen tid i fire store hangarer med hundredvis af salgsboder, hvor man let bliver fristet over evne, mødtes jeg med de fire fynboer. Om aftenen spiste vi alle hos »Logan's«, hvor nogle meget unge og meget friske piger (men det skulle blive endnu værre!) sørgede for god mad og rigelig med øl.

SØNDAG DEN 13. APRIL

Denne dag var på forhånd afsat til individuelle ønsker eller blot afslapning. Nogle besøgte Universal Studios, andre overværede delfinshow i Sea World, og en hel del brugte dagen i et nærliggende, stort butikcenter, hvor specielt nogle af mændene havde købt »legetøj« – (»The

only difference between men and boys – is the price of their toys«!)

Mandag kørte vi til Kennedy Space Center, og et referat af besøget her kan fylde en artikel for sig selv, men kun én ting: Aflæg KSC et besøg!

Fra Space Center kørte vi langs Atlanterhavskysten nordpå til Daytona Beach. Vi så ikke så mange Harley-Davidson'er, men oplevede den enorme flotte strand, hvor der pga. en frisk vind ind fra Atlanterhavet var ret køligt. Så det var helt nyt at kunne køre i bilerne uden at aktivere klimaanlægget.

Jeg ved ikke, om det var tilfældigt, at aftensmaden blev indtaget på »Hooters«. Her var meget unge piger i meget, meget små shorts og meget nedringet. Maden var ikke speciel god, men husarerne fik så noget andet til gengæld.

Efter hjemkomst til motel Days Inn, hvor et værelse med de kendte meget store amerikanske senge kun kostede \$ 68 pr. nat, samledes vi på et værelse og drak lidt rødvin og øl. Der var enighed om, at turen havde indfriet de enkeltes forventninger, og at det nu drejede sig om at få hjemrejsen næste dag overstået. ■

Holder du af at komme til vejrs?

- så lad os bringe dig til tops derhjemme

Du behøver ikke sidde i cockpittet for at komme op i de højere luftlag. Udbyg din villa med en balkon og oplev masser af skønne stunder sammen med familien under åben himmel - hævet over landskabet og med særdeles højt til loftet.

*Gevinsterne ved en balkon er mange.
Du får bl.a.:*

- forøget din boligs værdi
- flere m² uden at bygge til
- et nyt, frisk og moderne udseende til husets facade
- udnyttet din udsigt
- frisk luft, lys og udeliv med familien
- luft under vingerne hjemme hos dig selv



3-5 dages⁷ leveringstid - nem og handy montage - gør-det-selv eller benyt et af vore montagefirmaer - vedligeholdelsesf

SCANDINAVIAN STEELHOUSE

- hævet over enhver

Stilrene balkoner, terrasser og trapper.

Fremstillet i varmforzinket stål - gulvbelægning i hårdtræ.

Stort udvalg af nøglefærdige balkoner at vælge imellem - lige fra det klassiske - til det mere dristige design. Forhandles af førende trælastere og byggemarkeder i hele landet, heraf flere med lokale udstillinger. Vi oplyser gerne nærmeste forhandler på tlf. 55 96 53 98 eller klik ind på www.balkon.dk.

Også fremstilling af unikke balkoner ifølge dine egne mål og ønsker. Har du spørgsmål til, hvordan du får en balkon på netop din bolig, så kontakt os for råd og vejledning, så hjælper vi dig videre.

balkon.dk

tlf. 55 96 53 98

Ny balkon inden Halloween? Du kan sagtens nå det ...



Statens Luftfartsvæsen
Ellebjergervej 50
2450 København SV
Att. Luftfartsinspektør Henrik Michelsen



KONGELIG DANSK AEROKLUB

Protektor:
H.K.H. Prinsgemalen

Roskilde, 29. august 2008

Vedr.: Holdning til brændstofanlæg og kontrolsystemer

Kongelig Dansk Aeroklub, har med nogen undren læst sidste nummer af OY-SIK.

I udgivelsen, som omhandler Fuel Management, har SLV på sidste side udtrykt at indførelse af "Joint Inspection Group (JIG)" kontrolsystemer vil afføde store udgifter til de mindre flyvepladser – og det vil medføre lukning af nogle tankningsanlæg. Dette er baseret på en formodning om problemer med brændstofkvaliteten ved tankningsanlæg på flyvepladser, hvor flyvepladserne selv ejer tankningsanlæggene.

Vi og vore medlemsunioner er ikke bekendt med flyvesikkerhedsmæssige problemer i forbindelse med renheden af brændstof, hverken på små eller store flyvepladser. Derfor står vi helt uforstående overfor SLV's holdning til, at tankningsanlæg bare kan forventes lukket – dette baseret på et udokumenteret behov for ekstra kontrolsystemer med efterfølgende udgifter, som nu skal pålægges de små flyvepladser og tankningsanlæg med en deraf forventet lukning til følge.

Der er os bekendt ikke problemer med kontrol af brændstofkvaliteten, blot fordi flyvepladsen selv ejer tankningsanlægget, ligesom der os bekendt, heller ikke er problemer med selve brændstofkvaliteten der hvor flyvepladserne selv ejer tankningsanlægget. SLV's statistikker for området viser ligeledes at problemer med brændstofkvalitet stort set ikke eksisterer – nemlig kun ét dokumenteret tilfælde med urenheder i brændstoffet fra et tankningsanlæg findes siden 1. januar 2006 – og dette var på et fly, som *ikke* var tanket på en mindre privat plads, men på en officiel lufthavn.

Desuden opstår vand i tankene på flyet ved ganske almindelig dannelse af kondens. Normale daglige tilsyn af fly, indeholder også en dræning af flyets tanke. Her bliver et eventuelt indhold af vand i brændstoffet afsløret med det samme. Behovet for indførelse af ekstraordinære og kostbare kontrolsystemer med lukninger til følge står således helt udokumenteret.

Flyvesikkerheden vil forringes med større afstand mellem tankningsanlæg. Større afstand mellem tankningsanlæg kan i værste fald lede piloter til længere flyvninger uden tankning.



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

SLV 2008-08-28 BENSINANLÆG

Forholdet dokumenteres ved at der i samme periode har været mindst fem hændelser, hvor brændstofmængden var for lille.

Desuden vil et færre antal tankningsanlæg generere flyvninger udelukkende med henblik på tankning, hvilket giver større unødvendig miljøbelastning.

Statens Luftfartsvæsen bør derfor undlade et unødvendigt arbejde med ændring, efterfølgende høring og besvarelse af den omtalte BL 3-6 eller dokumentere hvor og i hvilket omfang der er reelle problemer med brændstofkvaliteten.

Med venlig hilsen



Anders Madsen
Generalsekretær



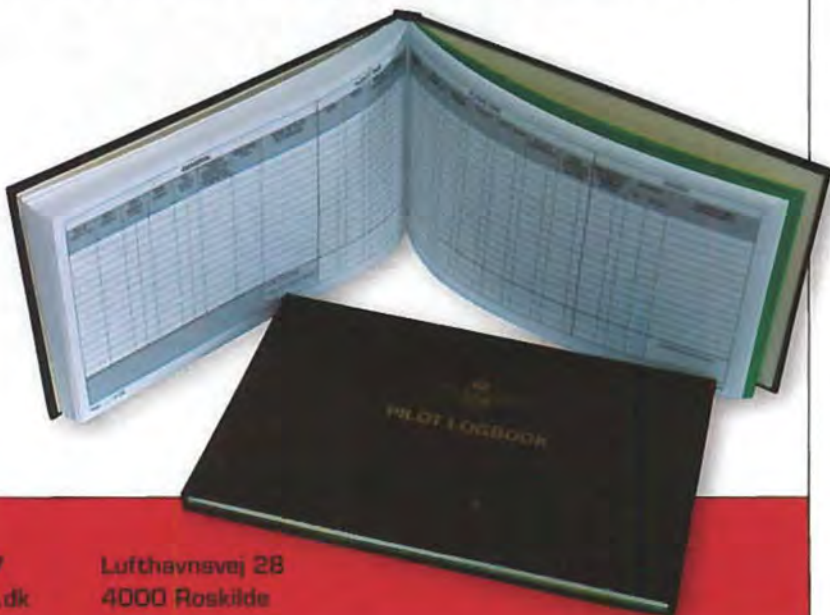
KDA PilotShop OKTOBERSALG

KDA PilotShop gentager forårets succes med udsalg af Pilot Logbook fra KDA

Prisen er kr. 190,- incl. moms (du sparer kr. 40,-). Tilbuddet varer hele oktober måned eller så længe lager haves. Der ydes ikke yderligere rabat på udsalgsprisen.

Logbogen opfylder de forventede nye krav fra EASA om dokumentation af flyvetid.

kr. **190,-** incl. moms.



KDA PilotShop

Telefon 4614 1507
webshop www.kda.dk

Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde

HISTORISKE VINGESUS DOUGLAS D-558-2 SKYROCKET



Af Wilhelm Willersted

»Det er ikke til at se det, hvis man ikke lige ve' det« sang Osvald Helmuth i en populær revyvisse i begyndelsen af halvtredserne. Disse strofer kan faktisk passe på slægtskabet mellem de prototyper, som Douglas eksperimenterede med for at imødekomme den amerikanske flådes ønsker om at undersøge flypåvirkningerne, når et fly skulle passere den såkaldte »lydmur« – altså ved Mach 1.

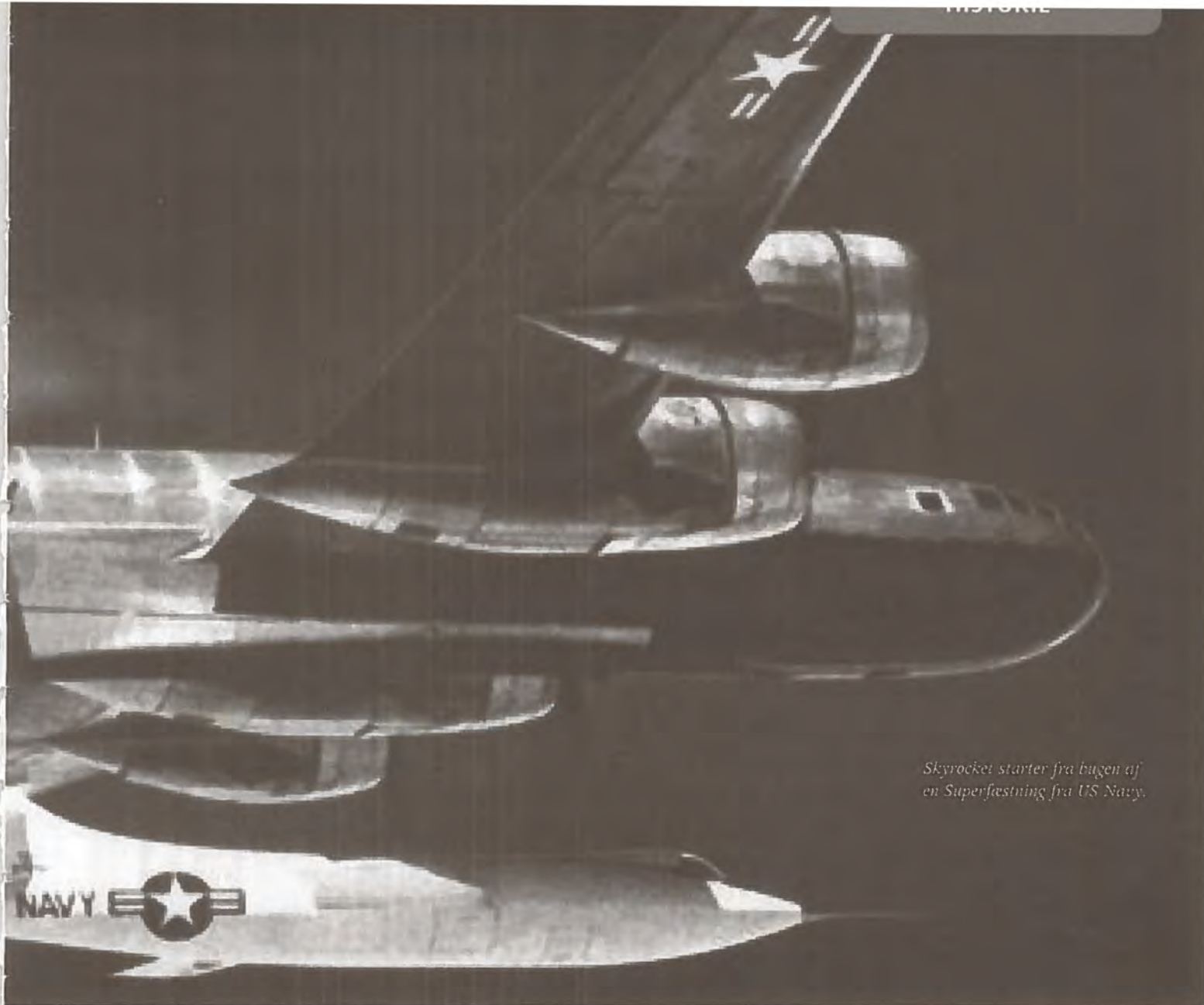
Douglas-fabrikken og ingeniør-teamet med Ed Heinemann i spidsen kastede sig over det spændende projekt under betegnelserne Douglas D-558-1, -2 og -3.

Jeg har tidligere omtalt Douglas D-558-1 Skystreak, men Douglas opgav at arbejde videre med dette koncept, fordi man indså, at hvis man skulle flyve hurtigt med overlydshastigheder, så skulle der i hvert fald pilformede vinger og kraftigere motorer til.

Den første Skystreak testmaskine kunne ikke udstyres på den måde, så man designede et andet, helt anderledes udseende eksperimentalfly, der selv om det stadig bevarede »558«, var en noget mere avanceret »sag«, som fik navnet »Skyrocket«. Douglas droppede nu vi-

dereudviklingen af Skystreak og koncentrerede sig om Skyrocket. Der blev bestilt tre eksemplarer af dette fly. Samtidig besluttede man sig for at opgive at bygge D-558-3, der ifølge Heinemann skulle være »hypersonisk«, faktisk lignende X-15 og altså flyve mange gange lydha-

stighed. Douglas D-558-2 havde pilformede vinger. Der blev bygget tre eksemplarer af himmelraketten. Første prototype fløj 4. februar 1948 fra testbasen i Muroc-ørkenen i Californien.



Skyrocket starter fra bugen af en Superfæstning fra US Navy.

Douglas Skyrocket med sine flotte »overlyds-linier« – det er jo næsten ikke til at se, at flyet er i familie med den – også herlige, men noget tøndeformede og retvingede Skystreak.

Den første Skyrocket havde kun jetmotor. Det var en Westinghouse J-34 og indsugningerne til motoren var placeret på siden af flyet lige bag cockpittet. Skyrockets vinger havde 35 graders pilform.

For at modvirke de mærkbart ringere lavflyvnings egenskaber ved et pilformet fly monterede Douglas de avancerede slots-typer, som den britiske flyfabrik Handley Page faktisk havde udviklet, i vingeforkanterne på deres Skyrocket.

Douglas besluttede i 1950 at bytte jetmotoren ud med en ren raketmotor – en

Reaction Motors XLR-8, der ydede 2.700 kg st. Brændstoffet var en blanding af 1300 liter flydende ilt og 1400 liter Ethylalcohol – altså en ret heftig cocktail!

I stedet for at starte fra jorden blev Skyrocket båret op til flyvehøjde af en Boeing P2B-1, der faktisk er US Navy betegnelsen for Boeing B-29 Superfæstning.

Den 20. november 1953 satte testpiloten Scott Crossfield rekord ved i godt 21 kilometers højde at opnå en hastighed på 2.078 km/t (Mach 2,005), som i øvrigt er den højeste fart nogen af de tre byggede

Skyrockets har opnået. De tre Skyrockets fløj i alt 313 testflyvninger.

I årene 1953-54 afprøvede Scott Crossfield en Skyrocket med en række undervings-ophæng (til ekstratanke og våben) men disse forsøg er så hemmelige, at man end ikke har billeder af en Skyrocket med dette udstyr.

Af andre spændende test med Heinemanns raketfly skal nævnes nogle – ligeledes tophemmelige forsøg med at afprøve Skyrocket som søbaseret fly!

Det er konstruktioner, som i lighed med for eksempel Convair Sea Dart var

En F-86 Sabre eskorterer Skyrocket ned til landingen i Mojaveørkenen efter rekordflyvningen.



DATA

Douglas D-558-2 Skyrocket

Motorer:

.....En Westinghouse J-34 WE-40 og
.....en Reaction Motors XLR-8-RM-5

Spændvidde:

.....7,6 m

Længde:

.....12,8m

Højde:

.....3,8 m

Vingearreal:

.....16,2 m²

Tomvægt:

.....4.273 kg

Max.startvægt:

.....6.923 kg

Max.hastighed:

.....1.160 km/t (med jetmotor)

.....2.010 km/t (med raketmotor)

Stall-hast.:

.....257 km/t

Topfart (raket):

.....2.010 km/t

udstyret med vandski- og hydrofoil udbygninger.

Jeg bringer et par billeder her – desværre i ret dårlig kvalitet – men jeg er desværre ikke i stand til at oplyse mere om disse spændende versioner af Douglas Skyrocket. Sidste Skyrocket af de i alt tre fly fløj den 28. august 1956.

En Skyrocket kan nydes dekorativt ophængt under loftet på National Air and Space Museum i Washington, den anden kan ses på sine hjul stående på »Planes of Fame« museet i Californien. Den tredje nyder sit otium tronende på en pedestal ved Antelope Valley College ved Lancaster, ligeledes i Californien. ■

Ed Heinemanns stilrene rekord-fly fotograferet over Mojaveørkenen i Californien.



Et meget sjældent foto af en vand-tankmodel af Skyrocket udstyret med hydrofoil vandski



Sådan ville Skyrocket kunne have set ud som vandfly med pontoner.

Jeppesen FliteStar

VectorPlus Technology

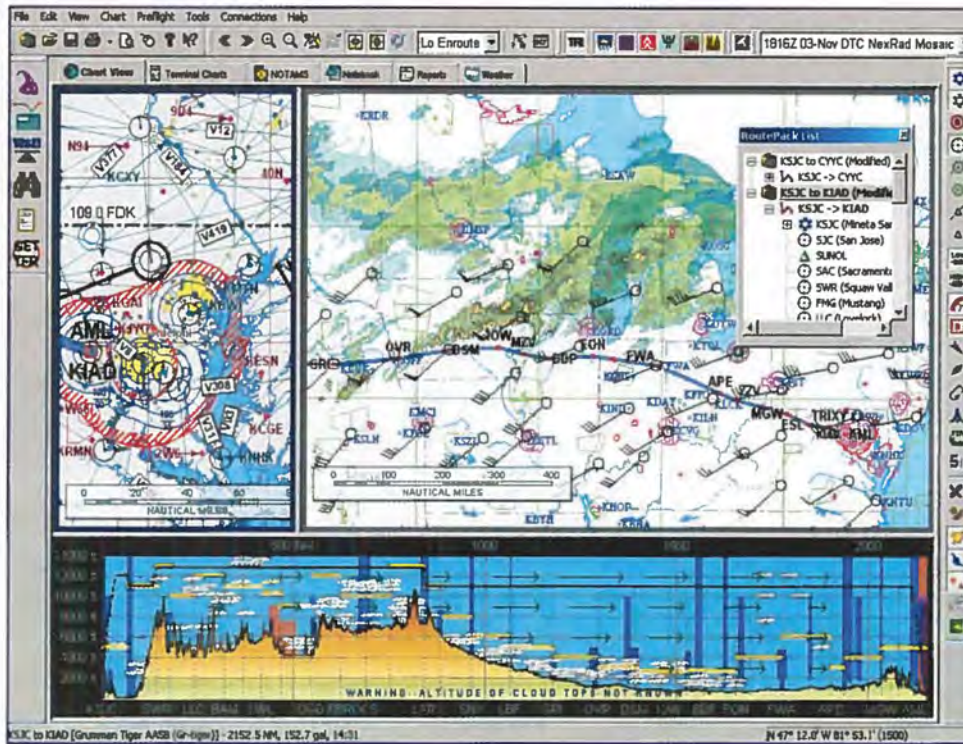
Allows you to select high or low altitude Jeppesen enroute chart themes, or VFR and high contrast background maps.

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

FOR 70 ÅR SIDEN

Tekst: Ingrid Muus

»Nornerne spinder – de sælsomste Oplevelser venter dem af os, der faar Lov til at leve længe nok – den Generation, der kommer efter vor, bliver oplært til at tage alle de store Begivenheder, der uvægerligt vil komme inden for saavel Kunst som Videnskab og Industri – ja – inden for Livet selv med samme Selvfølgelighed som vor Generation lærte at se paa Flyvning.«

Sådan slutter den ledende artikel i FLYV oktober 1938, en artikel med titlen *Om Flyvningens Væsen*. Både slutningen og titlen kan let få en til at tænke på floskler, skåltaler o.l. hvor sådanne florumvundne formuleringer ofte indgår. Men når man så læser i artiklen, forstår man, hvorfor sådanne formuleringer overhovedet ikke er hverken patetisk retorik eller følelseladede overdriivelser i denne sammenhæng: »Fra Verdenskrigens Slutning, hvor de højeste Hastigheder laa omkring 100 km/T skulde der gaa 12 Aar, inden Hastighederne naaede saadan op, at de begyndte at nærme sig det sublimme. I 1930 var den største hastighed, hvormed noget levende Væsen havde bevæget sig gennem Luften ad mekanisk Vej, ca 500 km/T. I 1934 blev denne Rekord sat op til 709 km/T. Denne Hastighed svarer til, at man vilde kunne tilbagelægge Strækningen København-Amsterdam paa mindre end een Time – vi nærmer os stærkt til at bevæge os med Lydens Fart! Vi bøjer Hovedet i Beundring og spørger: Hvad skal det mon Ende med? Ingen vil nogen-sinde kunne give et udtømmende Svar her-paa. Paa smaa 8 Aar – 1930-1938 – er Hastigheden bragt ca 50% i Vejret!«

Tænk, hvilken rivende udvikling man var vidne til i de år! Hvad kan vi sammenligne det med? Hvad har udviklet sig ligeså rivende siden årtusindskiftet? Mobiltelefoni muligvis, men inden for flyvningen tror jeg sørme ikke, der er noget, der når det der til knæene, ja det skulle da lige være glascockpittet måske. Men vi putter stadig motorteknologi fra 50'erne under cowlingen i småfly. Nej, der er en god grund til, at lederskriben-

ten har fundet de store ord frem til sin artikel. Han gør det dog på en meget pragmatisk baggrund: han vil have folk til at se, at der er gang i noget fantastisk men at det koster! – mange penge, men at det er nødvendigt for at komme videre: »Inden for Flyvning maa og skal Lysten til at ofre og Trangen til at indvinde og skabe Værdier være absolut fremherskende, og Ulysten til at betale hvad det koster, maa aldrig faa Lov til at trænge frem paa Overfladen. Der maa – og det bliver der ogsaa – ofres med Ildhu, ellers nytter det ikke noget. Det duer ikke at vige udenom, da bliver Ofret – maaske mere her end noget andet Sted – stort og spildt... Den Praktiker, der tror, at det én Gang opnaaede og vel tillærte kan vare ved, han stopper op og virker med sine hjulede, flade Ben som en Hindring for Fremskridt og Udvikling – i hvert Fald sin egen!«

Et af de områder, som indebar en udfordring for flyvningen på den tid, var ruten over Atlanten. Tre modeller var i spil: 1. Nordlig Rute over Grønland: »Denne Rute har næppe nogen Fremtid for sig. Den frembyder et meteorologisk Uføre...« 2. Sydlig rute over Bermudaøerne og Azorerne »Meteorologisk er dette en yderst gunstig Rute – kun sjældent lægges der virkelige vejr-mæssige Hindringer i Vejen. Men Strækningen er for lang...« 3. Storcirkellinien mellem f.eks. New York og London. »Denne den mest lige Vej mellem den gamle og den nye Verden er utvivlsomt den gunstigste, naar en forbedret Motor engang i en ikke fjern Fremtid udvikles derhen, at man uden Tøven kan risikere Sejladen ad Luftvejen lige saa let, som man i Dag kan risikere Sejladen med de store Oceandampere uden andre Uheld end de helt sjældne og hændelige, som kommer her saavel som andre Steder, fordi intet Menneskeværk er eller kan være helt fuldkomment.« Der er ikke noget at sige til det tænk-somme udtryk i kropshold-



JUNKERS FLUGZEUG- UND MOTORENWERKE A.G. DESSAU

ningen og minespillet hos den unge ingeniør med blyanten i annoncen for Junkers Flugzeug- und Motorenwerke. Nornerne spandt, og i dag kan vi så sidde og sige: Ja sådan gik det. Ruten uden fremtid vandt!

Og så var der i øvrigt noget ved at være luftfartspassager dengang. Se her: »I Urskoven ved den argentinsk-brasilianske Grænse findes et kæmpemæssigt Vandfald »Uguassu«, det overgaar selv Niagara baade i Vandmængde og Højde; dette Vandfald har hidtil paa Grund af sin afsides Beliggenhed kun været kendt fra de Opdagelsesrejsendes begejstrede beskrivelser, men det vil nu, takket være den nyaabnede Flyverute Rio de Janero – Asuncion, kunne ses af de Rejsende paa denne Rute. Piloterne har Ordre til at flyve over Vandfaldet med nedsat Hastighed, og Passagererne nyder Synet med stor Begejstring fra de magelige Passagerkabiner, naar Maskinerne i lav Højde passerer over de prægtige Naturskuespil.«

Men i Rusland kunne det på den tid ikke betale sig at være flyvetosset: »Der findes en Del russiske Flyvere – vist i alt 28 – der af Staten har faaet foræret Flyvemaskiner, som de har fri Raadighed over, det er Gaver, som er givet dem i Anledning af at de har udført forskellige Bedrifter i Sovjetunionens Tjeneste – og saa faar de endda gratis Benzin, Olie og Pasning af Maskinerne, men her ud over eksisterer Privatflyvning ikke i Rusland!«

OSCAR YANKEE

Af Lars Finken

RETTELSE OG TILFØJELSE

OY-ICE blev LX-SAM
OY-SVV blev PH-BRD
OY-XNC blev SE-UUD

TILGANG

OY-	Type	Bygget	Fabr.nr.	Reg.dato	Ejer/bruger	Ex
OY-CIJ	ATR-42-500	1996	497	26.8.2008	Cimber Air A/S, Sønderborg	A40-AL
OY-FDM	Piper PA-28-181 Archer III	2008	2843670	20.8.2008	Jørgen Daniel Weinreich, Hammel (+)	N6003P
OY-LHK	Diamond D 42 Twin Star	2008	42.333	11.8.2008	Hans Peder Kobbelgaard, Aalborg	
OY-PBR	Cessna 208B Grand Caravan	2007	208B01288	8.9.2008	Peter Bennedsen, Sønder Felding	N208PB
OY-PCM	Beech C90GTi King Air	2008	LJ-1889	2.9.2008	Per Blinkenberg-Thrane, Charlottenlund	N3289Z
OY-PKE	Piper PA-46-500TP Malibu Meridian	2008	4697350	20.8.2008	Air Alpha Aircraft Sales A/S, Odense	
OY-SKS	Grob G 115C	1994	82035/C	13.8.2008	Air Danica ApS, Kalundborg	N115AZ

SLETTEDE

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-CVS	Bombardier Global Express	29.8.2008	Blueaviation ApS, København	Solgt til USA
OY-HHA	Eurocopter AS.332L Super Puma	21.8.2008	CHC Denmark ApS, Esbjerg	Overført til Brasilien
OY-HIG	Bell 222B	25.8.2008	Air Alpha A/S, Odense	Solgt til Norge
OY-RBB	Diamond DA 40D	26.8.2008	Danish Aviation Capital ApS, Roskilde	Solgt til Østrig
OY-VIS	Cessna 550 Citation II	1.9.2008	DRT Vertriebs GmbH, Vejle	Solgt til British Virgin Islands

EJERSKIFTER

OY-	Type	Dato	Ny ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-KBX	Schempp-Hirth Discus 2cT	15.8.2008	Klaus Thorsen, Kgs. Lyngby	Anders Møller Andersen, Hobro
OY-MID	Pilatus PC-12/45	7.8.2008	3 Boel A/S, Herning	Midtair I/S, Herning
OY-TOM	Piper PA-18-95 Super Cub	2.9.2008	Michael Thurland, Frederiksberg (+)	Ejner Jørgen Thomsen, Kastrup



Beech C90GTi OY-PCM har bl.a. kraftigere motorer end den forrige model. Foto: Knud Larsen.



Protektor: Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen
Præsident: Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille
Formand: Hans Havsager

GENERALSEKRETARIAT

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Åbningstider mandag til fredag kl. 09.00-16.00
E-mail: kda@kda.dk

KDA HUSET

	Telefon	E-mail
Anders Madsen, generalsekretær	4614 1503	am@kda.dk
Knud Larsen, redaktør af Flyv	4614 1502	flyv@kda.dk
Birgit Eldov, bogholder	4614 1506	be@kda.dk
Internet adr.:	www.kda.dk	
Telefax	4619 1316	

KDA PILOTSKOP

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	pilotshop@kda.dk
Telefax	4619 1316	

KDA'S BESTYRELSE

	Telefon
Hans Havsager (formand)	4648 0608
Jens Feldborg	3250 7898
Niels Jensen	2943 2967
Søren Pedersen	4828 9196
Per Wistisen	9818 4316
Kim Jensen	4063 8903
Ole Kobberup	5122 6234

DANSK BALLON UNION

Henning Sørensen
Kronhjortvej 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: dhpu@dhpu.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
Telefon 2624 8888
Internet adr.: www.kunstflyvning.com
E-mail: dolriis@syntase.dk

DANSK MOTORFLYVER UNION

Fmd.: Knud Nielsen
Tlf. 8623 1652
E-mail: knni@post2.tele.dk
Sekretariat: Merete Strandberg
Limfjordsgade 121, Gjøel, 9440 Åbybro
Telefon 7878 2190
Internet adr.: www.flyvdmu.dk
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

FRITFLYVNINGENS-UNIONEN

Karsten Kongstad
Degnebakken 22, Vigersted
4100 Ringsted
Internet adr.: www.ffu.dk
E-mail: kk@ringsted.dk

LINESTYRINGS-UNIONEN

Ole Bjerager
Ryumgårdsvej 58, 2770 Kastrup
Telefon 3257 4001
Internet adr.: www.modelflyvning.dk
E-mail: bjerager@get2net.dk

RC SPORT DANMARK

Rugmarken 80, 8520 Lystrup
Telefon 8622 6319
Internet adr.: www.rc-unionen.dk
E-mail: sekretariat@rc-unionen.dk

DANSK UL-FLYVER UNION

Sekretariat: Dagmar Skov
Gl. Kirkevej 1, Tiset, 6510 Gram
Onsdag og fredag: 13.30 - 16.00
Tirsdag og torsdag: 17.00 - 19.00
Telefon 7482 2021, fax 7482 2400
E-mail: dagmar@dbmail.dk
www.dulfu.dk

DANSK MOTORFLYVER UNION

Tekst: Kim Jensen, DMU

DMU'S MEDLEMMER HAR SPARET OVER 400.000 KRONER

Dansk Motorflyver Union (DMU) har siden 1. maj i år sikret DMU medlemmer en besparelse på flyforsikringer, der nu overstiger 400.000 kroner, beregnet på årsbasis. På den baggrund, og med nu over 80 fly forsikret gennem DMU's forsikringsaftale med QBE, kan man uden at overdrive kalde forsikringsaftalen en succes uden sidestykke.

Forsikringsmæglerne i Roskilde Lufthavn, der administrer aftalen for QBE og

DMU, bliver stort set dagligt kontaktet af flyejere, der har hørt om DMU aftalen og vil høre mere om de fordele, der er ved DMU forsikringen.

Og fordele er der mange af. For det første selvfølgelig prisen, dernæst de favorable forsikrings-betingelser. Her kan fx nævnes, at der ikke gøres underforsikring gældende, at der ikke foretages reduktion for gangtid på motor, propeller og magner ved skade, og endelig at det er tilladt både at skole PPL og IR under aftalen.

Der findes ikke bedre og billigere flyforsikring for private flyejere i Europa,

PILOTSKOP ÅBNINGSTIDER

Ved udgangen af oktober vender KDA Pilotshop tilbage til normale åbningstider (mandag - fredag kl. 10-15). Hvis der er behov for betjening torsdag efter kl. 15.00 kontaktes Pilotshoppen telefonisk inden kl. 15 for en aftale.

fastslår forsikringsmægler Torben Lund Simonsen dagligt overfor de flyejere, der ringer ind for at blive omfattet af forsikringsaftalen.

NU KAN FLERE SPARE PENGE PÅ FORSIKRINGER

Men DMU hviler ikke på laurbærene. I august måned blev der holdt møde med QBE og forsikringsmæglerne med henblik på at indgå en forsikringsaftale for hjemmebyggede fly, fly der er på eksperimentel LDB og ikke mindst helikoptere.

Disse grupper kan i dag ikke blive omfattet af den nuværende forsikringsaftale, og det kan nok heller ikke forventes, at det sker i fremtiden. Men DMU arbejder på at sikre også ejere af disse fly/helikoptere en fornuftig forsikringsaftale med QBE gennem DMU.

Falder det på plads, har DMU sikret, at alle flyejere, der flyver privatflyvning, kan få forsikret deres fly/helikopter på så gunstige vilkår, at kontingentet til KDA og DMU er tjent hjem mange gange hvert år.

Så snart DMU har en aftale på plads for fornævnte fly/helikoptere, vil du kunne læse om det på DMU's hjemmeside.

DET FØRSTE HAVARI UNDER AFTALEN

Desværre har vi nu haft det første havari med et fly omfattet af DMU's forsikringsaftalen. Heldigvis uden personskade.

Under landing i medvind, og med for høj fart, på en privat græsstrip ender flyet i en grøft, så næsehjulet beskadiges, og propellen kører ind i et trådhegn, der vikler sig omkring propellen.

Det kan ikke ofte nok påpeges, at man som pilot skal sikre sig en margin ved start og landing, så en sådan ulykke ikke sker.

Og hellere erkende at denne landing ikke gik som den skulle, og så gå i luften igen, end fortsætte udover banens begrænsninger. Og husk altid at tjekke vinden inden der vælges baneretning for landingen. Der skal ikke mange knobs medvind til, før selv en forholdsvis lang bane hurtigt viser sig at være for kort.

På private baner er det en god ide at gøre som Jens Toft på Endelave, at markere halvdelen af banen med fx gule afmærkninger, så man får en god indikation på, om det er mere fornuftigt at »gå rundt« i stedet for at forsøge på at stoppe flyet på en alt for kort bane.

Hvis du vil vide mere om DMU's forsikringsaftale, kan du ringe til forsikringsmæglerne på Roskilde Lufthavn på telefon 7020 1927.

Du kan læse mere om aftalen, og downloade en brochure, på:
www.flyvdmu.dk
www.simonsl.dk
www.qbenai.com

MØDER

Foredrag

Onsdag den 15. oktober kl. 19.00 i Ingeniørhuset, Kalvebod Brygge 31-33, København:

IDA, Flyveteknisk Selskab har inviteret den kendte testpilot Eric »Winkle« Brown, Royal Navy (ret.) til at fortælle om testflyvningen i jetflyets barndom samt om den viden man fik fra de tyske videnskabsmænd, hvor meget indtil for nyligt har været hemmeligholdt.

Brown har fløjet Messerschmidt Bf109, Focke Wulf 190, Messerschmidt Me262 mm. Han har fløjet 487 forskellige typer. Foredraget er på engelsk.

Tilmelding senest den 13. oktober på www.ida.dk eller ring 33184818. ■

DMU Dansk Motorflyver Union

ØLGOD FLYVEKLUB

29. november:
 Klubben holder Julefrokost i klubhuset lørdag den 29. november kl. 14.00

17. december:
 Klubaften kl. 19.00 med julehygge, gløgg og æbleskiver for hele familien.

25. februar 2009:
 Ordinær generalforsamling kl. 19.30 med dagsorden iflg. vedtægterne.

NYE HANGARER I GØRLEV

Den 31. august indviede Peder Ottesen og John Anderberg deres nye hangarer på Nordvestsjælland Flyveplads i Gørlev. Efter lang tids planlægning og ansøgninger om godkendelse fra kommuner, regioner mv. var der det praktiske arbejde, der blev færdigt i august. Der er nu fire hangarer på pladsen. De to nye hangarer rummer Peder Ottesens nye Cirrus SR20 og John Anderbergs Piper PA-28-180.



De to nye hangarer på Gørlev Flyveplads.



De to bygherrer Peder Ottesen (tv.) og John Anderberg.



ÅRHUS SVÆVEFLYVEKLUB

Ved en ekstraordinær generalforsamling i Århus Svæveflyveklub mandag den 8. september blev Michael Rasmussen, med bred opbakning, valgt som ny formand. Den nye bestyrelse lægger op til dialog om fremtidsdrømme for klubben.

Klubben er i løbet af 2008 på rekordtid overgået fra at være et projekt til at være en spillevende flyveklub, efter at den har fået sin egen bane ved True i det vestlige Århus. Den tidligere bestyrelse har i mange år arbejdet hårdt for at overbevise politikere og borgere om, at Østjylland har brug for og gavn af en svæveflyveklub tæt på Århus. Det er nu lykkedes, og deres store indsats vil aldrig blive glemt.

De sidste par år har betydet hårdt arbejde med etablering af bane og bygninger. Ledelseskiftet skete på baggrund af en voksende erkendelse af, at overgangen fra byggeprojekt til drift af en svæveflyvebane, krævede nye øjne og friske kræfter. Den tidligere bestyrelse har tilbudt at hjælpe med at færdiggøre projekteringsfasen.

Den nye bestyrelse konstituerede sig

den 10. september, og består af både nye og erfarne folk. Der vil henover efteråret og vinteren blive inviteret til medlemsmøder, hvor der bliver lagt op til debat om klubbens fremtidsdrømme, og om hvordan klubben får det maximale udbytte af det store potentiale, som den har for videre udvikling og vækst.

Yderligere information kan indhentes på www.aasvk.dk

VERDENSMESTERSKABER I SVÆVEFLYVNING

Det 30. FAI Verdensmesterskab i 15 m klasse, 18 m klasse og Åben klasse blev afholdt Lüsse syd for Berlin den 2. august til 16. august. Der var otte gyldige konkurrencedage med følgende resultater:

15 m klasse

1. György Gulyas, Ungarn i Ventus 2a 6661 point
2. Janusz Centka, Polen i Diana 2 6326 p.
3. Mark Leeuwenburgh, Holland i Ventus 2a 6227 p.
11. Jan Andersen, Nordsjællands Flyveklub i Ventus 2a 5820 p.

21. Ole Arndt, JAS i Ventus 2b 5401 p.
Der var 44 deltagere i klassen.

18 m klasse

1. Oliver Daroze, Frankrig i ASG 29 6853 p.
2. Ronald Termaat, Holland i Ventus 2cxa 6755 p.
3. Karol Staryszak, Polen i ASG 29 6606 p.
9. Mogens Hoelgaard, Herning i Ventus 2cxT 6148 p.
38. Arne Boye-Møller, Herning i Ventus 2cxT 5304 p.
Der var 50 deltagere i klassen.

Åben klasse

1. Michael Sommer, Tyskland i ASW 22BLE 7437 p.
2. Tassilo Bode, Tyskland i ASW 22BLE 7345 p.
3. Laurens Goudriaan, Sydafrika i ASW 22BLE 7265 p.
13. Poul-Kim Larsen, Midtsjælland i ASH 25E 6586 p.
15. Steen Elmgaard, ØSF i Nimbus 4T 6227 p.
Der var 36 deltagere i klassen.

NAVNE

DØDSFALD

ANDERS HAARBY HANSEN

Svæveflyveren Anders Haarby Hansen døde pludselig i sit hjem den 8. september. Han var en af pionererne i Birkerød Flyveklub og blev medlem i den nystartede flyveklub i 1943, hvor man var påbegyndt bygningen af en glider SG 38, OY-67.

Med sine lederegenskaber havde han væsentlig indflydelse på klubbens videre forløb og aktiviteter.

I 1950-erne var han iværksætter af de i KDA regi afholdte klubleder kurser for at få bedre styring i landets svæveflyveklubber, og i 1957 var han DM chef i svæveflyvning på Vandel.

Han blev tildelt æresmedlemsskab i Birkerød Flyveklub – nu Nordsjællands Flyveklub, ved 25 års jubilæet i 1968.

Æret være hans minde.

Eli V. Nielsen

DANMARKSSPILLET

GAP Danmark har hermed fornøjelsen, at invitere interesserede danske privatpiloter til at deltage i »Danmarksspillet«.

Det kan nærmest betegnes som en workshop, hvor deltagerne dels skal planlægge, dels skal »udføre« en flyvning.

I planlægningen indgår alt lige fra indhentning af vejroplysninger, udarbejdelse af driftsflyveplan indeholdende brændstofberegning, udregning af start- og landingsdistancer samt vægt- og balanceberegning.

Selve flyvningen foregår på »papiret«, men yderst realistisk med deltagelse af flyveleder fra Naviar i Roskilde samt en repræsentant fra Copenhagen Information.

Både planlægningen og den efterfølgende flyvning, herunder radiokommunikationen vil blive bedømt, og det bedste hold vil blive præmieret.

På plakaten fremgår datoerne for de seks planlagte afviklinger i denne vinter/forår-sæson.

Som det fremgår af ovenstående er der tale om et omfattende koncept, og for at tilsikre deltagerne størst muligt udbytte, har det været nødvendigt at begrænse antallet af deltagere til 28 pr. arrangement.

Interesserede privatpiloter bedes derfor snarest tilmelde sig til Kirsten Brogaard, SLV, på følgende e-mailadresse: kibr@slv.dk.

Skulle du/I have specifikke spørgsmål til »Danmarksspillet« kan disse rettes til luftfartsinspektør Henrik Michelsen på telefon 3618 6352 eller e-mailadresse hemi@slv.dk.



Danmarksspillet



Tirsdag d. 21. oktober 2008, kl. 19.00:
Roskilde Flyveklub, Roskilde Lufthavn

Onsdag d. 12. november 2008, kl. 19.00
Tønder Flyveklub, Tønder

Torsdag d. 20. november 2008, kl. 19.00:
Kettinge forsamlingshus, Maribo

Torsdag d. 26. februar 2009, kl. 19.00:
Sindal Flyveklub, Sindal Lufthavn

Tirsdag d. 17. marts 2009, kl. 19.00:
Herning Flyveklub, Herning flyveplads

Torsdag d. 26. marts 2009, kl. 19.00:
Dansk Svæveflyver union, Arnborg

GAP Danmark inviterer til: Danmarksspillet

Kom og bliv flyveklar med dette interaktive brætspil, der sætter fokus på flyveplanlægning, navigation, meteorologi og ikke mindst radiokommunikation.

Der er et begrænset antal pladser, så tilmeld jer hos Kirsten Brogaard på kibr@slv.dk eller på tlf.nr. 3618 6351.

Tilmelding skal ske senest 8 dage inden pågældende arrangement. De tilmeldte deltagere modtager efterfølgende supplerende oplysninger om arrangementet.



KDA (WWW.KDA.DK)**Dato Begivenhed**

18/10 Formandsmøde kl. 10.00, KDA-huset, Roskilde

18/4-2009 KDA Repræsentantskabsmøde kl. 1100, KDA-huset, Roskilde

SVÆVEFLYVNING (WWW.DSVU.DK)**Dato Begivenhed**

24-25/10 Formandsmøde, Idrætshøjskolen, Vejle

BALLON (WWW.BALLONUNION.DK)**Dato Begivenhed**

30/9-4/10 VIII Int'l Hot Air Ballon Championships, Debrecen, Ungarn

FRITFLYVNING (WWW.FFU.DK)**Dato Begivenhed**

16/11 Landsmøde, Ringsted



KDA PilotShop

lancerer en ny type solbrille

MILE-HIGH AVIATOR



Medlemsrabat
10%

Den leveres i en taske der evt. kan sættes fast på et bælte. Med brillen følger 4 forskellige farver glas samt en holder for glas med styrke – disse glas kan indsættes af egen optiker.

Samtlige glas er af typen click on, click off, således at de kan skiftes uden brug af værktøj. Solbrille leveres incl. taske og glas i farverne lys- og mørkegrå, orange samt gul. Prisen er

kr. **400,-** incl. moms.



KDA PilotShop

Telefon 4614 1507
webshop www.kda.dk

Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde



FLYV

81. årgang nr. 10 · oktober 2008

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)

I 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. udlandspporto.

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

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

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

ISSN 0015-492X

Distribueret oplag ifølge Fagpressens Medie. Kontrol i perioden 1. juli 2007 – 30. juni 2008: 3.598 ekspl.

Smaragd - luftens juvel



Smaragd er et elegant lavvinget UL fly bygget i en GFR/Carbon sandwich konstruktion, der byder på masser af plads i cockpittet

Kik ind på www.hobby-centret.dk og se meget mere om dit nye fly



hobby-centret
- alt til mindste detalje

Telefon 57 67 30 92 · www.hobby-centret.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

Announce i Flyv?

Så kontakt Allan Christensen

Telefon: 2172 5939

FLY UDLEJES EKKL/EKRK



KALUNDBORG AVIATION

OY-BLP • PIPER PA28-151 • ÅRGANG 1976 • VFR-NAT CERTIFICERET



AIRWORK

OY-PTL • CESSNA F172P • ÅRGANG 1986 • IFR-CERTIFICERET

Flyene udlejes fra Kalundborg (OY-PTL også fra Roskilde Lufthavn)
Rabat kan gives · www.airwork.dk/flyudlejning.html

Pris DKK: OY-BLP 890,- / OY-PTL 920,- pr. tacho

KALUNDBORG
AVIATION

KALUNDBORG AVIATION
Mobil 4041 1326
aviation@mail.dk



AIRWORK
AIRWORK
Mobil 6076 8031
airwork@mail.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
centerair@centerair.dk · www.centerair.dk

HANGARPLADSER TIL LEJE

Til snarlig overtagelse
udlejes hangarpladser i
Københavns Lufthavn, Roskilde.
Månedlig leje excl. moms

kr. 1.700,-

HENVENDELSE DAGLIGT TIL
Henrik Stagetorn
telefon 33 12 46 11 eller
e-mail hs@stagetorn.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

HANGARPLADS I AALBORG UDLEJES

i stor hangar med god adgang

Henv.: Tel. 2063 6063,
Mail: fia@mail.dk

TRIG ScanTech
Scandinavian Aircraft Technologies A/S



Er din transponder Mode S klar?

Mød de europæiske Mode S-krav med TT31 transponderen fra TRIG Avionics. Lavt strømforbrug, høj ydeevne, plug and play opgradering, hvis den erstatter KT76A. En billig, fremtidssikret transponder til én motorers fly.



Kontakt ScanTech vedrørende priser og installation.

Scandinavian Aircraft Technologies A/S
Taagholtvej 178 · 9870 Sindal · 9678 0200 · parts@scantech.aero



Ledige Hangarpladser for Privatfly FLYVESTATION SKRYDSTRUP

For yderligere information kontakt venligst:

Christian Holm
Lufthavnschef – Vojens Lufthavn
Mobil: 40 96 90 68
E-mail: airport@vojens.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 2B
4000 Roskilde

Et stort tillykke til vinderne af Sirius Air Rally 2008



Hold A

Guld:
Allan Hansen
Sølv:
Kjeld Hjort
Bronze:
Hans M Hansen
Kirsten Hansen

Hold B

Guld:
Knud Pinholt
Annegrethe Zonne
Sølv:
Petter Strømme
Geir Mathisen
Bronze:
Flemming Baungaard
Anette Lødsen



Vi vil samtidig sige tak til RST flyveklub i Stauning og DMU-Sport for et flot og vellykket arrangement.
Læs mere om Sirius Air Rally på: www.dmu-sport.dk



Sirius Aviation Insurance
Nyhavn 43A², 1051 København K
Telefon: +45 88 807 100
e-mail: aviation@SiriusGroup.com
Web.: SiriusAviationInsurance.com

Filial af Sirius International Försäkringsaktiebolag (Publ), Sverige

SIRIUS AIR RALLY 2008



SIRIUS

AVIATION INSURANCE



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.



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



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.



- ATPL(A) integreret
- Individuelle MCC kurser
- Type Rating på B737 NG/CL og A320 incl. MCC
- PC/Diff. Training på B737 NG/CL
- Line Training på B737 og A320
- TRI instructor course og PIC course
- Class Ratings, GPS Approach Qualification, GEN-radiocertifikat
- Type Rating på Turbo-prop
- FI(A), FI(A)IR, IRI(A), CRI(A)SPA, IRI(A)

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

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.

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

The Heart to Fly ...

- ✓ ATP Modular Commercial Pilot (AirDanica & DAC)
- ✓ Private Pilot License, PPL(A), theory & flying
- ✓ Aerobatic Course & Spin Course
- ✓ Radio Certificate, N-BEG & BEG
- ✓ Night Qualification & Differences Training
- ✓ Proficiency Check (PFC SEP) & Trial Lessons

Tlf: 46117721
E-mail: ad@airdanica.dk
www.airdanica.dk



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

Professionel pilotuddannelse



Lufthavnsvej 60
4000 Roskilde

- ATP (A) integreret Trafikflyver
- FI (A) Flyveinstruktør
- FNPT II, DA42 med Garming 1000
- ATPL (A) Teori - Distance Learning
- PPL (A) Privatflyvercertifikat

Flyvevåbnets
Bibliotek



392000302290

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.

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 99965633

Skive Lufthavn

Lufthavnsvej 1
DK-7840 Højslev
Tlf. +45 97524037

FLYV

NOVEMBER 2008 NR. 11

VGC Rally i Wels



Autolackiererei
Schubert

D-856

Et liv uten 100LL



Kort sagt



Til Tjekkiet i motorsvævefly

LÆS OGSÅ ...

DANSK KUNSTFLYVER UNION LANDSMØDE

Hvad har hjerneforskning egentlig med kunstflyvning at gøre?



Er dine
forsikringer
i orden?

Få svar
på tlf. 70201927

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 Drøge
Tlf. 3245 0800 • Fax: 3245 7375
Mail: sales@avia-radio.dk • Website: www.avia-radio.dk



Lederskab forpligter

At forsikre sig er en tillidsag.
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 • Tel: +45 33 45 03 00 • e-mail: info@qbenai.com



« 20

P-51 Mustang

Hvem har ikke haft lyst til at sidde i en P-51 Mustang. Niels Jensen fik chancen sidste år og fulgte op på flyets historie.

8 »

Til Tjekkiet i motorsvævefly

Kombinationen af godt vejr og en næsten ny Rotax-Falke kunne Carsten Karlsen ikke stå for. Han måtte en tur til Tjekkiet. Læs her hvordan det gik.



« 27

VGC Rally i Wels

Vintage Gliding Club holder et årligt arrangement »et sted i Europa«. I år var det i Østrig, hvortil man kom fra mange lande, fløj i veteranflyene og hyggede sig.

30 »

Historiske Vingesus

Breguet Atlantic var NATO-landenes ubådsjæger. Wilhelm Willersted, der i denne måned runder 20 år som skribent til FLYV, fortæller om flyet. Redaktionen sender et til lykke til »Willer« for lang og tro tjenste - der fortsætter.



KORT SAGT

Kort Sagt 4

SVÆVEFLYVNING

Til Tjekkiet i motorsvævefly 8
VGC Rally i Wels 27

ALMEN

Et liv uten 100LL 16

MOTORFLYVNING

P-51 Mustang 20
Den gamle mester sendte rallypiloter på stropetur 24

KUNSTFLYVNING

DKFU landsmøde 30
- Hjerneforskning og kunstflyvning

HISTORIE

Historiske Vingesus 32
For 70 år siden 36

ORGANISATIONSNYT

Organisationsnyt 37





Foruden de beståede AFIS-operatører ses stående fra venstre lufthavnschef Anders Sørensen, Sønderborg Lufthavn, og borgmester Jan Prokopek Jensen, Sønderborg Kommune. Knælende i venstre side ses Bjørn Petersen fra Avinor A/S, der er et statsejet selskab og driver 42 af de 45 helikoptere i Norge. Foto: Kim Toft Jørgensen, Sønderborg Kommune.

KORT SAGT

Tekst: Knud Larsen.

HAVARI

En Robinson R22 helikopter styrtede den 27. september ned på en sportsplads i Kr. Såby. Flyets pilot, en 36-årig mand, blev dræbt, mens passageren blev kvæstet ved ulykken. Han var ved at fotografere i området, da helikopteren fra lav højde pludselig styrtede ned og brød i brand. Havarikommissionen for Civil Luftfart arbejder på sagen.

NYE AFIS-OPERATØRER

Sønderborg Lufthavn har den 26. september dimitteret 13 nye AFIS-operatører. Af kandidaterne kommer de 12 fra Avinor i Norge, mens den sidste er fra Mærks Olie&Gas. I Norge står man over for et større generationsskifte i de mindre lufthavnes tårne, hvor omkring 80 operatører nærmer sig pensionsalderen. Sønderborg Lufthavn håber på at få lov til at uddanne mange af afløserne.

— Der er flere grunde til det gode resultat på uddannelsen. Vore instruktører er gode, vi satser meget på erfaring i instruktørgruppen, bl.a. gør vi brug af tidligere meteorologer og piloter med mange års erfaring. I dette tilfælde har firmaerne også sørget for en god screening af kandidaterne, siger Morten Nielsen, daglig leder i tårnet i Sønderborg Lufthavn, instruktør på radaruddannelsen og i øvrigt også forfatter af en del af uddannelsesmateriale på radar-uddannelsen.

Holdet, der i dag er dimitteret fra Sønderborg, er det andet i Sønderborg efter den ny uddannelse, som er godkendt efter retningslinjerne i EuroControl og Statens Luftfartsvæsen. Dimittenderne kan med andre ord få arbejde i alle de lande, der har tilsluttet sig uddannelseskravene fra EuroControl, hvilket er store dele af Europa.

VH-71 PRØVEFLØJET

Blicher det senator McCain eller senator Obama, der skal flyve i den nye helikopter til Det Hvide Hus? Det første produktionseksemplar har i september fløjet fra AgustaWestland fabrikken i Yeovil, England. Flyvningen forløb tilfredsstillende. VH-71 er US Navy betegnelse for helikopteren, der stort set er magen til det danske flyvevåbens EH101. Det første af fem produktionseksemplarer ud af 23 bestilte flyves i en U.S. Air Force Lockheed C-17 til NAS Patuxent River, Maryland i oktober.

Det bliver U.S. Marine Corps, Eskadrille HMX-1 fra Quantico i Virginia, der skal flyve præsidentens nye helikoptere, der, når han er ombord, får kaldesignalet »Marine One«

Da amerikanerne havde svært ved at acceptere at deres præsident skulle flyve i en ikke-amerikansk helikopter blev der

MH-60 helikoptere

Et teknologisk kvantespring for flådestyrker

Den amerikanske flådes mest avancerede multimissionshelikoptere er nu til rådighed for flåder verden over.

De nye operationelle MH-60R og MH-60S er udviklet til kystnære områder og åbent hav. De er bygget og integreret med avancerede systemer, så de kan gennemføre nogle af de missioner, der i øjeblikket varetages af seks helikoptere fra den amerikanske flåde: antiubåds- og overfladekrigsførelse, luftbåren minebekæmpelse, eftersøgning og redning under kampforhold (CSAR), forsyning fra luften og lægelig evakuering.

Kan konfigureres til missionskrav. Kan gnidningsløst indgå i samarbejde med amerikanske styrker. Verdensomspændende servicering. Er i produktion. MH-60 multimissionshelikopteren. Det mest alsidige aktiv for en flådes beskyttelse.

LOCKHEED MARTIN



Sikorsky

A United Technologies Company



D-Jet under prøveflyvningen. Fabrikfoto.



dannet en amerikansk organisation (Lockheed Martin Systems Integration), der står for kontrakten og systemintegration, mens AgustaWestland i England er ansvarlig for design, produktionen og støttefunktioner.

DDL 90 ÅR

Den 29. oktober fyldte Det Danske Luftfartselskab 90 år. Billedhuggeren (og senere selskabets første direktør) Willie Wulff var foregangsmanden for luftfarten. Allerede i 1917 (stadig under Første Verdenskrig) arbejdede han på en rute

London-København-Moskva. Den 5. april 1918 afholdtes på Hotel Phønix i København et forberedende møde med en række personer og senere på året endnu flere møder, bl.a. med formålet at skaffe kapital.

Den 29. oktober 1918 afholdtes i Østasiatisk Kompagni (ØK) et møde, der betragtes som selskabets egentlige stiftelsesdag. Der skulle dog gå endnu ca. 1½ år inden man fik anvendelige fly til trafik, nemlig en åben sømaskine Friedrichshafen FF.49 til to passagerer og to mands besætning.

Den første DDL ruteflyvning fandt sted den 7. august 1920 på ruten København-Malmø-Warnemünde-Berlin (Deutsche Luft-Rederei skulle flyve strækningen Warnemünde-Berlin).

Ombord var piloten F. Duus og meka-

niker A. Asmussen samt en tysk passager (medarbejder ved Hamburger Tageblatt) samt post og gods.

DDL er i dag 90 år senere den danske del af Scandinavian Airlines System (SAS).

D-JET

Diamond Aircraft har valgt at opgradere deres D-Jet med en kraftigere version af flyets Williams FJ33-15 motor. Den nye version hedder FJ33-5A. Den 8. oktober 2008 var den i luften. D-Jet s/n 003 startede fra fabrikens London, Ontario (Canada) fabrik på en prøveflyvning på ca. 1½ time.

Fremover leveres D-Jet med den nye motor. D-Jet flyver op til FL 250 udstyret med Garmin G1000 med tre skærme i cockpittet. ■

The Heart to Fly the Tools to succeed



Fly the finest



Grob G115 C



Grob G115 D



Diamond DA 42



Join us on the next
ATP Modular
presentations:

Tirsdag d. 25. nov.
2008 Kl. 17:00

Tirsdag d. 16. dec.
2008 Kl. 17:00



Other *AirDanica* Services:

- ✓ Private Pilot License, PPL(A), theory & flying
- ✓ Aerobatic Course & Spin Course
- ✓ Radio Certificate, N-BEG & BEG
- ✓ Night Qualification
- ✓ Proficiency Check (PFC SEP)
- ✓ Differences Training
- ✓ Trial Lessons (Briefing/Flying/Debriefing)
- ✓ Pilot Shop (incl. Garmin, David Clark, Red Box)



ATP Modular Commercial Pilot

(AirDanica & DAC)

- ✓ Aerobatic Course Included
- ✓ Highly Skilled Instructors
- ✓ Flexible course to satisfy demanding schedules
- ✓ Approved in compliance with EU JAR-FCL
- ✓ Free Student kit (incl. David Clark H10-13X ENC – Electric Noise Canceling)



TIL TJEKKIET I MOTORSVÆVEFLY

*Tekst og foto: Carsten M. Karlsen,
Flyvestation Skrydstrup Svæveflyveklub*

Skrydstrup til Vrchlabi (Tjekkiet) - hvorfor: Fordi jeg kunne og havde muligheden, større chance får man ikke i livet.

Det hele startede for 20 år siden, hvor jeg blev bidt af en gal svæveflyver og påbegyndte skoling den 3. august 1988 i FSS nærmere Flyvestation Skrydstrup Svæveflyveklub.

Sidenhen var omskoling til motorsvævefly en selvfølge, og det er efterhånden blevet til mange gode ture, bl.a. til København City, Roskilde, Skagens Gren og ikke mindst Bornholm, men sådan udlandet for alvor, det havde jeg til gode.

Uge 32 havde luret lidt i baghovedet; jeg havde en uge længere fri end konen og der var ikke blevet planlagt noget husligt arbejde, så jeg kontaktede formanden i klubben og forespurgte høfligt om jeg måtte låne vores motorfalke til en lidt længere tur, nemlig til Tjekkiet, og da det var vendt med bestyrelsen var det grønt lys fra den side. Så var det konen der lige skulle briefes, og der var også grønt lys. Jeg havde nu et fly til disposition og klar bane hjemmefra, så skulle der planlægges.

PLANLÆGNINGEN

Nu var tiden kostbar, der var kun en uge til mandag den 4. august som jeg havde sat som afgangstidspunkt. Jeg kontaktede Svend i KDA Shoppen, som var meget vaks og behjælpelig og inden længe havde jeg bestilt to kort over Tyskland og et over Tjekkiet plus et free flying atlas, som Svend mente kunne være godt at have.

Kortene kom næste dag med posten, og så tog jeg ud i flyveklubben og talte med vores skolechef Hr. Ole Gellert Andersen, som meget gerne ville hjælpe til, og Ole kender rigtig mange flyvepladser i Tyskland. Vi kiggede lidt på destinationen som var Vrchlabi (årsagen til at det blev Vrchlabi var dels den, at jeg havde været der på ferie med familien for tre uger siden og havde stiftet bekendtskab

med pladsen, og dels den at et andet medlem fra klubben, Preben Hove var på ferie og havde medbragt sit svævefly netop på denne plads).

Ruten blev herefter: EKSP-EDHW-EDHC-EDOV med optankning på sidstnævnte der også hedder Stendal-Borstel, en gammel russisk militærflyveplads der nu er civil. Den ligger i det gamle Østtyskland, og så har de mogas (alm. blyfri benzin) som vores motorfalke har bedst af.

Sidste del af turen ville bringe mig vest om Berlins område via ruten: EDOV-EDOJ-EDBQ-EDAB-Zittau-LKLB-LKVR, i alt 690 km.

Turene blev tastet ind i flyets GPS, så var det nemt at hente dem frem senere.



Carsten Karlsen,
pilot.

Så skulle jeg lave min huskeseddel til:

- flyet: motorolie, overtræk (så flyet kunne stå udenfor), fortøjning i form af reb og spiralskruer.
- piloten: madpakke, vand, æbler, kaffe, slik, kamera, pas, Euro og tjekkiske Kurona, solbriller og kasket, og så selvfølgelig lidt tøj.

Flyveplanen ville jeg lave hos Naviair via internettet, men det fungerede ikke så jeg kontaktede dem telefonisk og afgav min første flyveplan (til Stendal Borstel)

med afgang mandag den 4. august kl. 07.00 UTC, så var der kun en ting tilbage og måske den vigtigste nemlig en briefing på flyvevejret på ruten.

Så søndag formiddag kontaktede jeg vejrtjenesten i Karup og så skal jeg ellers lige love for at jeg fik en melding som jeg ikke brød mig om at høre: Af alle dage er det absolut den værste du har udvalgt dig. Vi får efterårsagtig uvejr med stærk blæst og masse af regn.

En dårlig melding, men meget betryggende at vide at mandag ikke var en flyvedag og så blev tirsdag valgt, og flyveplanen blev ligeledes ændret.

**SKRYDSTRUP TOWER
- OY-XVR KLAR TIL AFGANG**

Vækkeuret vækkede mig tirsdag morgen, og frisk stod jeg op og kiggede som



Tankning i Stendal-Borstel.

det første ud af vinduet, bare for at konstatere at meteorologerne havde haft fuldstændig ret, vejret var klaret op, og nu var det med at komme af sted uden at glemme noget.

I Skrydstrup tog jeg lige turen forbi vejrtjenesten for at kigge lidt på deres vejrkort, og vi fik en god snak om vejret og jeg fik nogle kort printet ud, Hvad skal du flyve i sagde meteorologen? Motorfalken sagde jeg ligeså glad... kommentaren var: det bliver en lang tur, men held og lykke.

Så var der bare 100 meter hen til Svæveflyveklubben og jeg kunne mærke adrenalin i kroppen, lidt ligesom rejsefeber, men også tanken om at nu var det nu, og mon vejret nu er ok, når jeg skal hjem igen – Hvis ikke, måtte jeg jo bare klare det problem når og hvis det opstod.

Jeg fik lavet daglig eftersyn på flyet og tjekket at alle flyets papirer var samlet og med på turen, fik så lov af tårnet til at skubbe falken ud af hangaren og fik det sidste pakket i kabinen, og så var jeg klar.

Det var lidt den samme følelse som første gang jeg skulle væk fra »reden« i et svævefly, ud i det ukendte, og så alligevel ikke for jeg havde jeg set mit

optankningsted via Google earth, en god forberedelse giver en mere behagelig tur.

Kort tid efter start fra Skrydsup, kom jeg til Flensborg hvor det var tid at skifte til Bremen Info (jeg har ingen sprogproblemer hverken med tysk eller engelsk), og samtalen foregik på tysk.

Det gik problemfrit og nu kunne jeg så koncentrere mig om navigationen. Selv om jeg havde tastet turen ind i GPS'eren så fulgte jeg med på kortet, så jeg hele tiden vidste hvor jeg var, hvis nu Bremen Info skulle finde på at spørge.

Det blæste friskt fra NV og jeg havde en ground speed på 200 km/t. Efter to timer var jeg klar til at lande i Stendal, mit første stop på turen for at tanke.

Et opkald til Bremen Info for at forlade frekvensen og så over på Stendal's frekvens.

På Stendal var der både en græsbane til svæveflyveaktiviteter og en betonbane, belagt med firkantede betonplader a la dem der ligger på motorvejen til Berlin (fra DDR tiden).

Efter en perfekt landing, taxiede jeg op til tankanlægget og fik fyldt tanken med Mogas (alm. bilbenzin). Så gik turen

op til C, som i dette tilfælde var oppe i tårnet. Her fik jeg en god modtagelse og vi fik en god snak om Danmark som flyvelederen tidligere havde besøgt, han var bl.a. benøvet over at han havde kunne komme meget tæt på vores dronning under et besøg i Ribe uden at politiet havde peget på ham med maskingeværer – sådan havde man gjort i Tyskland, sagde han. Vi fik også en snak om tiden efter »murens fald«. Han var ikke super begejstret – arbejdsløsheden var stor, folk fra det gamle DDR fik mindre i løn end deres kollegaer i vest. Nu talte den tyske regering om gratis vuggestuer, det har vi altid haft i det gamle DDR, sagde han. Han kunne blive ved med at sammenligne før og nu, så da jeg havde siddet og lyttet til ham imens jeg drak min medbragte kaffe og madpakke var det ved at være tid til at komme videre.

Jeg spurgte om han havde modtaget del 2 af min flyveplan, men det havde han ikke, og et telefonopkald til Bremen Info blev foretaget fra tårnet. Bremen Info kunne ikke se nogen plan for Stendal-Tjekkiet (øv, øv og tre gange øv) Jeg kunne ikke huske alle forkortelserne i hovedet, så jeg fik Bremens telefonnummer, og skyndte mig ned i flyet hvor jeg



havde alt skrevet op og fik det så klaret pr. mobiltelefon.

Nu var jeg klar til anden del af turen, og kort efter start ville jeg have mig en slurk vand, men hvor var tasken ... den stod på platformen ved parkeringen på Stendal, den var blevet efterladt i forvirringen og et kort opkald til Stendal bekræftede at den var glemt, men flyvelederen lovede at passe på den til jeg kom tilbage på turen hjem. Tanken om ikke at kunne få en slurk vand eller kaffe var ikke særlig sjov, men det kunne ikke være anderledes.

Elben blev passeret og Lüsse var næste fix punkt. Jeg var blevet orienteret om at der var VM i svæveflyvning, så jeg holdt godt øje med trafikken og heldigvis var de fleste fly stadigvæk på græsset.

Nu nærmede jeg mig Bautzen, som var det sidste punkt på mit tyske kort, og det var tid til at pakke det tjekkiske kort ud. Samtidig hermed kunne jeg se at landskabet begyndte at slå nogle gevaldige buler i form af bjerge, det var en rar fornemmelse at være tæt på målet og at alt gik godt og efter planen. Jeg blev skiftet fra Bremen Info til München Info og senere ved Zittau til Praha Info, så

kunne jeg godt høre at jeg var kommet til udlandet på det engelske sprog med tjekkisk accent.

Nu havde jeg bare 20 minutter tilbage inden jeg kunne se Vrchlabi flyveplads og målet var nået. Praha Info kom så lige med en melding om at jeg skulle lukke min flyveplan via telefon når jeg var landet og imens jeg fløj ind igennem dalen med bjerge på begge sider skulle jeg lige notere et 10 cifret telefonnummer ned.

Jeg havde været i Vrchlabi med familien for 12 dage siden, hvor vi bl.a havde besøgt flyvepladsen, så jeg kendte området lidt på forhånd, hvilket jo ikke var en ulempe. To timer efter start fra Stendal var jeg klar til at lande, samlet flyvetid til Tjekkiet var fire timer.

Efter at jeg var landet, blev jeg guidet på plads af nogle friske gutter fra DK, som var på svæveflyvesommerlejr og som jeg kom til at lære nærmere at kende de næste dage. Det første de spurgte om, var om jeg ville være med til noget fælles grill og kolde øl på deres pensionat, og det var lige hvad jeg trængte til.

3½ DAG I VRCHLABI

Jeg havde fundet et logi der lå 300 meter

fra flyvepladsen. Prisen for et værelse med eget toilet og bad samt tjekkisk morgenmad var kr. 100,- pr. døgn, og så fik jeg endda lov til at låne en 30 gears mountain bike gratis.

Vejret skulle vise sig fra den gode side, og imens uvejret ruskede højt mod nord, gik jeg på vingerne med XVR. Tankningen, som helst skulle være blyfri 95, foregik med to jerry cans – en i hver hånd og så ud af baglågen ved flyvepladsen, hvor benzintanken lå. Turen den første dag gik ud til steder som jeg tidligere havde besøgt fra landjorden, og det var en utrolig fed oplevelse at gense det hele fra luften, og få det helt store perspektiv på udsigten og omgivelserne. Den første dag fløj jeg tre timer i det tjekkiske.

Om eftermiddagen mødtes jeg med de andre danskere og deres koner og sammen nød vi en mørk øl og eftermiddagens solstråler på campingpladsen, der i øvrigt lå lige overfor flyvepladsen.

Aftensmaden blev dels indtaget på campingpladsen og dels på restauranter i byen, hvor prisen stadigvæk ikke er et argument for at vælge det ene frem for det andet.

Næste dag fløj jeg lidt nord for Vrchlabi for et se Spindleruv Mlyn som er kendt



Lisse.



Flyvepladsen på Vrčlabi.



Snezka



Damning ved Spindl Mlyn



På vej ind i Tyskland under hjemrejsen.

af mange danskere for skisport, og jeg har selv haft fornøjelsen af at være der på ski, men denne gang skulle det være fra luften. I Spindleruv Mlyn ligger der også en bob-bane, hvor farten kommer op på 60-70 km i timen, og så er der ikke mindst Monkey Park, som er en kombineret klatre og tov bane med ca. 50 baner i trætopshøjde, en udfordring for de fleste.

Øst for Spindleruv Mlyn ligger Snezka 1602 meter højt, det højeste bjerg i Tjekkiet og Polen. Her fløj jeg rundt om bjergtoppen imens jeg kunne betragte alle der var på vej op, var på toppen, og dem der var på vej langs bjergkammen af dette imponerende bjerg. De fleste tager turen op på toppen for at nyde udsigten, og bjergvandring er også en udbredt ferieform blandt mange, der så overnatter i hytter eller på hoteller rundt i bjergene. Det var vildt fascinerende at kurve rundt om toppen og se hele udsigten i dette fantastiske perspektiv, jeg følte mig som verdens heldigste mand her og nu.

Efter landing var det tid til en dejlig kold mørk tjekkisk øl, og om aftenen var jeg inde i byen for at få massage (1 time for kr. 200), og ja, det var lige hvad kroppen havde brug for.

RETURFLYVNING

Det var efterhånden blevet fredag, og vejret var ikke for godt om formiddagen. Jeg havde planlagt returflyvningen til om lørdagen, i det vejret ifølge satellitterne skulle være bedst.

Jeg kontaktede Vejr tjenesten i Karup (i øvrigt nogle rigtig flinke og venlige vejr mænd) og vagthavende sagde at han ville orientere sin afløser om min plan

og at han ville have noget vejr klar til mig lørdag morgen kl. 07.00.

Lørdag morgen, alt var pakket og klar, flyvekortene var bukket de rigtige steder og 6 fl. mørk tjekkisk øl var fordelt rundt i tasken så de ikke skulle gå i stykker. Jeg kiggede ud af vinduet og så at der var finregn og at skyerne hang tungt ... Det var lige det jeg havde brug for!

Nå, jeg gik i gang med morgenmaden og kaffen og kl. 07:00 ringede jeg til Karup ... de måtte da kunne hjælpe mig. Godmorgen, sagde den friske metrolog, der havde fået briefing af sin kollega om hvor jeg befandt mig: Det småregner omkring dig lige nu, men bare rolig det er en okklusion der bevæger sig fra vest mod øst og senest ved middagstid klarer det op, og så ser vejret perfekt ud hele vejen op igennem Tyskland.

Det var absolut en dejlig melding at få, så jeg tog en time på øjet, og herefter var værten så flink at køre mig hen til flyvepladsen med alt mit bagage. Det smånskede stadigvæk og i hangaren gik der en enlig mekaniker og arbejdede på et fly. Da klokken nærmede sig 10:00 trak jeg »tøjet« af OY-XVR og gjorde hende klar til den »lange« tur hjem. Praha Info var blevet ringet op og havde modtaget min flyveplan. GPS'en var tændt, og ruten var blevet vendt på hovedet.

Jeg rullede til bane 29 venteposition, og lavede pre-flight check, og så var det ellers afgang. Kort efter start kontaktede jeg Praha Info og efter 30 minutters flyvning med bjerge på begge sider var det tid til at forlade Tjekkiet og kalde op til München Info. Landskabet begyndte straks at se mere bekendt ud med utal-

lige udelandingsmuligheder, nu gik det nord på.

Vejret var perfekt - der var godt nok modvind, men hvad betød det, når bare jeg var i luften.

Jeg nærmede mig Potsdam på min højre side og umiddelbart til venstre lå Lüsse - her lå der ikke mindre end 120 fly på rad og række der bare ventede på at et af de 3-4 slæbefly fik dem på krogen og slæbt op i den »syvende himmel« - det var i hvert fald der jeg befandt mig.

Stendal-Borstel, min »tankstation« også på vejen hjem, lå nu næst for og efter et opkald landede jeg og fik tanket og kørte til parkering. Jeg skulle lige op i tårnet og hente »glemte« sager. I cafeteriaet fik jeg pommies med en carrywurst, så var maven også tanket op, herefter var der kun at tage hul på sidste ben.

Jeg gled forbi Lübeck og Kiel, og på venstre side dukkede Schleswig op med en rigtig flot kanal ud til Østersøen. Herefter blev det Broager land, og tankerne gled tilbage til slaget ved Dybbøl og jeg så der hvor bådene blev søsat. Flensborg var nu en realitet, og det var tid til at sige farvel til Bremen Info, (der er ligeså flinke og hjælpsomme som Copenhagen Information). Frekvensen blev sat på 128,32, fedt igen at tale med Skrydstrup Tower og se de vante omgivelser.

Da jeg forlod klubben efter at have tanket, vasket, ført logbog etc. gik det hjemad mod familien. Jeg var fuldstændig »høj« i hele kroppen. Det var en utrolig dejlig fornemmelse at have gjort det, og helt uden komplikationer - om natten sov jeg rigtig, rigtig godt.

YOUR WAY TO BECOME A PROFESSIONAL PILOT IN DENMARK AND EUROPE



Apply before the 21st of October!



Apply online

www.nearas.no

Email: post@near-as.no

Telefon + 47 70 18 93 00

Fax +47 70 18 93 01

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



IS THE DREAM JOB STILL A DREAM? -NEAR MAKE THE DREAM COME TRUE-

One of the students that graduated in 2004, started his career with NEAR 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 made it possible for me to get my first professional job only 3 months after graduation."
- Andreas Langlo, copilot in Norwegian -

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 4th - 6th of November 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

ET LIV UTEN 100LL

Denne artikkel har været bragt i FLYNYTT, der udgives af Motorflyseksjonen – Norges Luftsportforbund.

Af Jostein Tangen, kvalitets- og sikkerhetssjef i Norges Luftsportforbund

Historien har gitt oss et flydrivstoff som ingen egentlig trenger. 100LL kommer innen overskuelig fremtid til å forsvinne fra markedet. Er vi forberedt på et liv uten 100LL?

TILGJENGELIGHET OG PRIS FOR 100LL

I løpet av få år har 100LL forsvunnet fra en del flyplasser. På de plassene 100LL fortsatt er tilgjengelig har utsalgsprisen raskt steget fra 9 kroner til over 16 kroner på de dyreste plassene. Årsaken til den drastiske prisøkningen kan ikke direkte føres tilbake til råoljeprisen som for tiden er rekordhøy. Økte offentlige avgifter er heller ikke grunnen til at prisen på 100LL har gått opp med 80% i løpet av kort tid.

Forbruket av 100LL i Europa har sunket drastisk de siste 10 årene, og prognosene for fremtidig salg anslår en fortsatt dramatisk nedgang i forbruk. Dette skyldes at de kommersielle fly- og helikopterselskapene har gått over til Jet A1 samt at de økte prisene fører til at store deler av GA-flyene går over til alternativt drivstoff. I det vestlige Europa er det nå kun et raffineri som produserer 100LL. De lave salgsvolumene har ført til at det i Norge ikke lengre er noe lager for 100LL. Pr. i dag er det to selskaper som leverer 100LL i Norge, men disse benytter samme leveransekjede og infrastruktur. Det er en total mangel på konkurranse innen produksjon og leveranse av 100LL. Som følge av nedleggelsen av lager for 100LL i Norge har transportkostnadene pr. liter 100LL steget betydelig.

Leverandørene av 100LL har i en årrekke hevdet at 100LL er et produkt de ikke greier å tjene penger på. At vi fortsatt har 100LL tilgjengelig beviser vel at dette er en sannhet med betydelige modifikasjoner. For å holde selskapenes fortjeneste på et akseptabelt nivå kommer prisen på 100LL fortsatt til å øke i takt med syn-

kende volum. Så lenge det finnes 100LL tilgjengelig i Europa vil det nok være mulig å få kjøpt dette i Norge. Spørsmålet er om vi har råd til å betale det den koster. Jeg aner ikke om prisen på 100LL om 5 år er 30, 50 eller 100 kroner pr. liter. Det eneste jeg er 100% sikker på er at den er høyere enn de 16 kroner som er prisen i dag.

Miljøorganisasjoner i Amerika har satt søkelyset på blyinnholdet i 100LL. Konsekvensen av dette kan bli drama-

tiske for pris og / eller tilgjengeligheten av 100LL i Norge.

BLYHOLDIG BENSIN ER SOM VHS VIDEO

Likheten mellom blyholdig bensin og VHS video er mange. Begge deler var i sin tid enerådende standarder innen sine områder. Da standardene ble valgt var det flere alternativer å velge imellom. I begge tilfellene sto de sterkeste kapitalkreftene bak det dårligste alter-



nativet. Det er imidlertid mange år siden jeg sist møtte en person som innrømmet å ha kjøpt en ny maskin for opptak av lyd og levende bilder som bare kan benytte VHS kassetter.

DRIVSTOFF OG STEMPELMOTORER

Forbrenningsmotorenes historie begynte med store sylindere med lavt kompresjonsforhold. Drivstoffet var nafta, som er en sammensetning av de letteste stoffene i råolje. Nafta er et produkt man får ved å destillere råolje slik som både parafin og diesel fremstilles. For å få sterkere motorer, uten at motorene skulle bli uendelig store og tunge, ble kompresjonsforholdet i sylindrene øket. Dette medførte at motorene fikk problemer med selvanntening inne i sylindrene før stempelet nådde rett posisjon for tenning. Dette ble omtalt som »banking« fordi det kunne høres på motorene. Dermed måtte man finne nytt drivstoff for motorene, og det kjenner vi i dag som bensin. Bensin er en blanding av svært mange forskjellige stoffer som kan fremstilles og blandes på uendelig mange måter.

Evnen til å motstå selvantening omtales gjerne som »bankfasthet« og angis med et oktantal. Jo høyere oktantal er, jo høyere kompresjonsforhold klarer bensinen før den selvantenner. Motorer som er konstruert for ekstreme ytelser trenger bensin med svært høyt oktantal (over 100). Høyt oktantal kan oppnås på flere måter. De fleste oljerafinerier har produksjonsanlegg som omgjør nafta til en blanding med høyt oktantal. Denne prosessen er imidlertid svært energikrevende og oljeselskapene så derfor tidlig etter alternative måter å oppnå høyt ok-

tantall. Et av mange alternativer er å tilsette sprit, et annet er å tilsette organiske blyforbindelser. Amerikanske oljeselskaper hadde store eierandeler i kjemisk industri som kunne fremstille organiske blyforbindelser, og la derfor svært mye energi i å få blytilsetning inn som standard i bensin.

Bly er tilsatt i bensin bare for å øke oktantal. Blytilsetningen skaper imidlertid store problemer med avleiringer på flere steder i motoren. For at blyavleiringer ikke skal skade motoren er blyholdig bensin tilsatt et stoff som fjerner blyet. Blyfjerningsmiddelet er nok en giftig tilsetning i blyholdig bensin.

Da blyholdig bilbensin ble tatt av markedet for mer enn 10 år siden ble det advart om at mange motorer kom til å skades fordi blyet smurte ventilsetene. Det store raset av bilmotorer kom aldri. På samme måte har det i Sverige, i en årrekke, vært solgt blyfri flybensin. Fly, har problemfritt benyttet det blyfrie alternativet. Dette beviser at blyet i bensinen ikke har noe positivt bidrag til motorens »helse«. At ikke alle fly kan fly på blyfri bensin skyldes at noen flymotorer har høyt kompresjonsforhold, og trenger bensin med høyere oktantal.

OKTANTALL

All bensin »merkes« med sitt oktantal. Beklageligvis er det flere måter å måle oktantal på og forskjellige måter å merke bensinpumper på i verden.

Flybensin kan merkes med både »Lean mixture rating« og »Rich mixture rating« som angir »bankfastheten for »lean« og »rich« blanding. Alternativt

angis bare »Lean mixture rating« som alltid er det laveste tallet. Den svenske blyfrie flybensinen er merket 91/96.

I Europa merkes bilbensinpumpene med »Research Octane Number« (RON) som er oktantal målt i en testmotor med justerbar kompresjon. For bilbensin måles også Motor Octane Number (MON) som er det samme som »Lean mixture rating« for flybensin. MON for bilbensin er normalt 10 lavere enn RON. I Amerika merkes bensinpumpene med gjennomsnittet av RON og MON. Dette medfører at den bilbensinen som vi i Norge kjenner som 98 oktan ville blitt solgt som 93 oktan i USA. På samme måte ville norsk 95 oktan blitt solgt som 90 oktan i USA. Dette forholdet er det viktig å ha i minnet når vi senere skal se på om det er mulig å benytte bilbensin i fly.

FLYBENSIN

Som det meste innen flyging kommer flybensinen fra Amerika der den omtales som »Aviation gasoline« (AVGAS) i motsetning til bilbensin som omtales som »Motor gasoline« (MOGAS). AVGAS ble laget for å tilfredsstille kravene til ekstreme flymotorer som skulle bringe passasjerer over lange strekninger, ofte i store høyder og over åpent hav. Det som skilte AVGAS fra MOGAS var at AVGAS hadde høyt oktantal og lavt damptrykk i forhold til MOGAS. Det lave damptrykket forhindrer »damplås« i forgassere og pumper. Dagens bilbensin har høyt oktantal i forhold til MOGAS som hadde 82 (Ville vært solgt som 87 i Europa) som standard.

LL i 100 LL står for Low Lead. I dag må dette anses som en markedsføringsbløff på samme størrelse som å kalle verdens

FLYV

... så er du opdatert

største isbre for »Grønland« for å få folk til å bosette seg i isødet. Faktum er at 100LL inneholder 15 ganger så mye bly som »98 oktan super« inneholdt, den gang du fikk det på bensinstasjonen.

Sett med dagens øyne, hadde vi vært vesentlig bedre stilt om valget hadde falt på sprit som oktanforbedrende tilsetning i bensin.

FLYMOTORER

De fleste flymotorer som benyttes i dag er konstruert med lavt kompresjonsforhold, og kan derfor benytte bensin med lavt oktantal. Det kan være skadelig for motoren å benytte bensin med lavere oktantal enn det motoren er konstruert for. Det er imidlertid ufarlig å benytte bensin med høyere oktantal. Motorens ytelse forbedres imidlertid *ikke* ved å benytte bensin med høyere oktantal enn det motoren er konstruert for.

STC FOR BILBENSIN (MOGAS)

Det har i en årrekke vært solgt »Supplemental Type Certificate« (STC) som har beskrevet nødvendige tiltak for å kunne benytte MOGAS i fly. Det skal imidlertid nevnes at motorfabrikantene ikke går god for at det benyttes bilbensin i flymotorene. Dette medfører at garantien faller bort dersom skade på motoren kan relateres til bruk av bilbensin. Det er imidlertid uendelig sjelden at fabrikantenes »garanti« kommer til anvendelse. Sylinderprekk og andre drastiske feilfunksjoner regnes som »normal« slitasje og kunden må i alle fall betale hele regningen for reparasjonen selv. At skade på motoren skal kunne relateres til bruk av bilbensin anser jeg som svært lite sannsynlig. Bortfallet av en »garanti« som i praksis har uendelig liten verdi mener jeg derfor ikke er et argument for å ikke bruke bilbensin der dette er mulig.

Et absolutt krav er at bensinen har høyt nok oktantal for motoren. For å hindre damplås må flyet ha bensintank med fall til motoren eller installere en bensinpumpe som det er fall til fra bensintanken. Amerikanske Petersen Aviation Inc og EAA har STC-er som gjør det mulig å benytte 88 oktan (USA) bilbensin i lavkomprimerte motorer og 91 oktan (USA)

bilbensin i høykomprimerte motorer. Dette vil gjøre det mulig å benytte norsk blyfri 95 i lavkomprimerte motorer og norsk blyfri 98 i høykomprimerte motorer. Det skal imidlertid nevnes at motorfabrikantene ikke går god for at det benyttes bilbensin i flymotorene. Dette medfører at garantien faller bort dersom skade på motoren kan relateres til bruk av bilbensin.

At det i dag ikke finnes STC for bruk av bilbensin i en del Lycoming og Continental motorer med innsprøytning skyldes trolig at det på det amerikanske markedet ikke finnes en bilbensin med høyt nok oktantal. I innsprøytningmotorer er som kjent damplås i forgasseren ikke noe problem. Og siden bly ikke har positiv virkning på motorer så er det kun lavt oktantal som kan forhindre bruk av bilbensin i disse motorene.

ETANOL (SPRIT) I BENSIN

Da MOGAS ble testet for bruk i flymotorer, og STC ble laget, var det i USA tillatt med maksimalt 3% sprit i MOGAS. Siden det ikke er testet med høyere innhold av sprit enn 3% gir ikke STC-ene anledning til å benytte bensin med høyere innhold av sprit.

Miljøorganisasjonene jobber for å få tilsett mer sprit i bilbensinen av hensyn til utslipp av CO₂. Sprit har høyt oktantal, høyt damptrykk. Om du, som forbruker, tilsetter sprit i bensinen du kjøper på bensinstasjonen vil denne bli uegnet for bruk i fly på grunn av at damptrykket

blir for høyt. Dersom det kommer krav om tilsetning av sprit i norsk bilbensin vil norske oljeselskaper måtte redusere innholdet av butan i bensinen for at bensinen skal tilfredsstille kravet til maksimalt damptrykk. Om det i fremtiden vil bli solgt bilbensin med større innhold av sprit vil denne bensinen ha et damptrykk som er like egnet for flyging som dagens bilbensin.

I USA foregår det i dag et forskningsprosjekt for bruk av 85% sprit (AGE85) i flymotorer. Se <http://www.age85.org>. Det er i dag utgitt STC for Cessna 180/182s.

AGE85 kan benyttes i *alle* flymotorer. Sprit kan imidlertid løse opp slanger og pakninger i bensinsystemet, så det er viktig at disse byttes før en går over til AGE85. Det er kjørt tester med AGE blandet med 100LL som viser at sprit i bensinen gir renere forbrenning og minsker problemet med forgasserising.

Drivstoffet AGE85 vil lite trolig bli tilgjengelig i Norge til en akseptabel pris. Men AGE85-prosjektet viser at sprit i bensin ikke gir tekniske problemer for flymotorer. Så er det bare å håpe at de som lager STC-er utgir nye, som er basert på bilbensin med høyere tilsetning av sprit slik at man lovlig kan benytte fremtidens bilbensin i fly.

MILJØHENSYN

De fleste småfly i dag er svært lite drivstoffeffektive og bruker mye mer bensin



enn nødvendig. Det totale forbruket av 100LL i Norge er, i følge Statistisk Sentralbyrå, på 2 millioner liter. Det fører til et utslipp av ca. 4600 tonn CO₂ til atmosfæren. Dette er godt under 1 promille av hva som slippes ut av den norske bilparken. I nasjonal sammenheng er CO₂-utslippet fra småfly derfor neglisjerbart. På andre områder er det slått fast at både store og små utslipp må reduseres. Vi må derfor forvente at det vil komme krav eller avgifter som vil »tvinge« småfly over på en mer drivstoffgjerrig teknologi.

Utslippet av bly fra 2 millioner liter 100LL, i Norge pr. år, er imidlertid ikke neglisjerbart. Norges Luftsportforbund har nylig vedtatt en strategi for miljø som sier: *»Luftsportsaktivitet skal planlegges og gjennomføres med minst mulig negativ påvirkning på miljøet. Luftsport skal oppfattes som hensynsfull og miljøvennlig og som en positiv bidragsyter til samfunnet.«* Med bakgrunn i denne strategien og kjennskap til skadevirkningene av blyutslipp er det derfor viktig at luftsportsmiljøet snarest mulig kommer over på blyfrie alternativer.

KONKLUSJONER

- Utslipp av bly er skadelig for mennesker og dyr.
- Ingen fly trenger bly i bensinen så länge oktantallet er høyt nok.
- De aller fleste fly kan i dag benytte bilbensin. (Det finnes i dag ikke annet enn blyfri bilbensin)
- Sprit i bilbensin er ikke et vesentlig teknisk problem for flymotorer, men dagens STC-er vil ikke kunne benyttes.
- Noen få fly kan i dag ikke klare seg uten 100LL
- Disse flyene kan trolig bruke AGE85, men det er lite sannsynlig at dette blir tilgjengelig i Norge innen rimelig tid og til en akseptabel pris.
- For de som må/vil bytte flymotor finnes det nå dieselmotorer og små turbiner som går på Jet A1, flykvalitet parafin som i dag benyttes på alle sivile jetfly.

FAKTA

Forfatteren

Jostein Tangen er kjemiingeniør fra Oslo Ingeniørhøyskole med analytisk kjemi som spesialitet. Fra 1992 til 1996 jobbet han heltid på laboratoriet ved raffineriet til Esso på Slagentangen ved Tønsberg. Der jobbet han med måling av oktantall og kvalitetskontroll av bensin og oljeprodukter. I perioden 1996 til 1999 videreutdannet han seg til sivilingeniør i kjemi ved NTNU i Trondheim. I studietiden tilbrakte han mye tid i NTH-flyklubb der han i perioden både var leder og skolesjef. For å finansiere flyging og videreutdanningen jobbet han i feriene i sin »gamle« jobb på Slagentangen. Med bakgrunn i hans erfaring med kvalitetssystemer fra oljeindustrien samt instruktørfaring ble han i 2000 ansatt i Norges Luftsportforbund som kvalitets- og sikkerhetsjef. Jostein har flydd seilfly siden 1989 og har i dag 1300 timer. Det meste av seilflytiden er instruktørtid og/eller konkurranseflyging. Jostein ble i 2007, sammen med sin kone Ragnhild, norgesmester i seilfly åpen klasse.

- Min anbefaling er at alle som skal kjøpe ny motor eller fly må sørge for at de går til innkjøp av materiell som kan benytte alternativt drivstoff.

ETTERPÅKLOSKAP

For fem år siden kunne jeg solgt min hypermoderne VHS videospiller som den gang var ett år gammel for halv pris, men jeg syntes jeg »tapte« for mye penger. I dag har jeg doblet tapet.

En god naturoplevelse...

Søg penge fra tipsmidlerne

Har du en god idé, som kan gi' dig og andre oplevelser i det fri?

Så har Friluftsrådet måske pengene! Og det er let at søge.

Du kan få et ansøgningskema tilsendt fra Friluftsrådet eller hente det på vores hjemmeside www.friluftsradet.dk under "Tips/Lotto". Her kan du også læse meget mere om mulighederne og finde inspiration.

Du er velkommen til at ringe, hvis du vil have mere at vide.

Ansøgningsfrist tre gange om året:
1. november, 1. marts og 1. juli.

Friluftsrådet
Scandiagade 13
2450 København SV
tips@friluftsradet.dk
tlf. 3379 0079



Tips- og lottomidler til friluftslivet administreres af Friluftsrådet

Vi støtter bl.a.:

Telt, shelter, vikingeskib, havkajak, fiskeplatform, christianiacykel, bålplads, informationsfolder, bålhus, frugttræer, udsigtsplatform, skolebigård, fuglekasser, feltnaturformidlingsudstyr, snittekasser, fugletårn, naturvejleder, naturpark, vikingehus, båludstyr, vandkikkert, plancher, informationstavler, flydebro, snittebænke, undervisningsmateriale, affaldskampagne, guidebog, formidlingshus, handicaprampe, bro, håndbog, konference, forskning, båd, naturskole, trampesti, ideudvikling, naturbøger og meget andet.



Mustangen med den markante halefinne.

P-51 MUSTANG

DATA

North American P-51D Mustang

Motor: Rolls-Royce Packard V-1650-7 Merlin, V-12 på 1.700 hk
Længde:..... 9,8 m
Spændvidde:..... 11,3 m
Højde: 4,2 m
Vingereale:..... 21,8 m²
Tomvægt: 3.500 kg
Max startvægt:..... 5.500 kg
Maxhastighed:.....700 km/t
Marschhastighed:.....580 km/t
Stallhastighed:160 km/t
Stigehastighed:3.200 ft/min

Tekst og foto: Daniel Karlsson
 Oversat og redigeret af Niels Jensen

»Det er på tide!« at vi bringer en hyldest til de rige drenge, der elsker flyvning, og især de gamle Warbirds, så højt, at de bruger millioner af kroner på det og vil dele glæden med os andre - fattigrøve !

Det er den svenske butikskæde Biltema, som har anskaffet sig en North American P-51D Mustang med tilnavnet »It's about time«. Biltema har der foruden en Supermarine Spitfire, og har dermed markeret sig bemærkelsesværdigt i den nordiske flyhistorie. Man kan sige om de to fly, at kun få andre fly er blevet ventet på med så megen længsel fra flyentusiasternes side. Med den særdeles erfarne pilot, Bertil Gerhard, bag styregrejserne, er flyene allerede blevet Nordens superstjerner på diverse airshows.

At »det var på tide« syntes nok alle involverede i anskaffelsen af flyet, da Mustangen ankom i en stor container

til Göteborg havn den 7. maj 2007. Flyet havde da allerede været i Biltema's eje i knapt et år, men på grund af forskellige forviklinger, havde hjemtransporten fra USA trukket ud. Efter løsningen i Göteborg gik det til Ängelholm hvor der forestod et større monteringsarbejde. Det gjaldt om at få flyet samlet og gjort flyveklar til den forestående airshow sæson. Bl.a. Roskilde Airshow 2007.

Det lykkedes – torsdag den 24. maj kort efter kl. 16 lettede Bertil Gerhard på den første kontrolflyvning. To intensive dage senere kunne han fremvise flyet for et begejstret publikum på »Åbent hus« arrangementet i Västerås.

Det er ikke nogen tilfældighed, at det er Bertil Gerhard, der har fået æren af at flyve denne maskine. Med sine mere end 30.000 flyvetimer, dels som jagerpilot, militær og civil flyinstruktør, svæveflyverpilot, kommerciel pilot og veteranflypilot – kort sagt, det meste man kan

tænke sig inden for flyvning – har han en erfaring som næsten ingen anden aktiv pilot. Med sine godt og vel 60 år, har han fløjet halvdelen af sit liv som Biltema's forretningspilot. Forretningsflyet er for nuværende en Falcon 2000 EX.

Da Mustangen dukkede op på salgsmarkedet, så Biltema en mulighed for at markedsføre sig på en anderledes måde og samtidig gøre en enestående indsat for at bevare et stykke flyvende historie. Ikke så snart var Bertil på vej over Atlanten for at inspicere flyet og de tilhørende papirer. Maskinen viste sig at være i rimelig god stand, den skulle faktisk kun opdateres på radiosiden. *Sagen var afgjort – »It's about time« den kom til Sverige!*

For en så legendarisk flyvemaskine som Mustangen er historien om flyet vigtig. Desværre har det vist sig, at historien om netop dette fly har være særdeles vanskelig at få rede på. Et afgørende spor har

været, at det drejer sig om et konverteret Cavalier fly. Firmaet Cavalier opkøbte efter Anden Verdenskrig en del Mustangs fra de enorme overskudslagre, og byggede dem om til civil brug med bl.a. tiptanke og større halefinne. Den svenske flyhistoriker Fredric Lagerquist er en af dem, som har forsøgt at kortlægge historien om denne Mustang, såvel før som efter konverteringen, men hidtil er det kun oplysninger fra tiden efter konverteringen, der er dukket op.

Bertil Gerhard beretter at den rimeligvis er fremstillet omkring 1942-43, det er heller ikke usandsynligt, at den måske er sammenbygget af flere fly. Der er endog en teoretisk mulighed for, at der kan være svenske Mustang F26-dele i den, idet de svenske Mustangs, som gjorde tjeneste frem til midten af 50-erne, blev solgt til bl.a. latinamerikanske lande. Det var også til et af disse lande denne Mustang blev leveret efter konverteringen fra Cavalier.

I El Salvadors flyvevåben fik den betegnelsen FAS-405. I 1969 udbrød den såkaldte »Fodbold krig« med hovedlandet Honduras. I denne krig – som endte i løbet af en uge – kan denne Mustang have spillet en ikke ubetydelig rolle.

FAS-405 var da en ud af fem Cavalier Mustangs II i salvadoransk tjeneste. Man fløj også Corsair, hvilket modstanderne også gjorde. Det lader i øvrigt til, at denne krig var det sidste sted, der blev udkæmpet en luftduel mellem propel-drevne kampfly fra anden verdenskrig.

I USA

I 1974 kom maskinen tilbage til USA. I kraft af manglen på historik fik den et serienummer fra en skrottet Mustang, 44-10753 hvilket har fulgt maskinen lige siden. Fra slutningen af 70-erne og frem til midten af 90-erne stod den opmagasineret hos Connie Edwards i Texas. Først i 1998 kunne den nye ejer, Herber Costello flyve i maskinen efter en grundig reovering. I flere henseender blev maskinen tilbageført til original P-51D-standard.

Herber Costello var en meget vellidt og kendt profil inden for amerikanske warbird-kredse og hans initialer indgik i flyets amerikanske registreringsnummer N405HC. Hans store drøm var at komme til at eje en P-51 Mustang. En drøm som efter lang tids venten gik i opfyldelse – der af tilnavnet »It's about time«. Desværre blev lykken kun kort, da Costello

på tragisk vis omkom ved en flyveulykke i år 2000. I 2005 overgik flyet til ny ejer, som dog besluttede at sælge flyet igen efter godt et års tid, og her kom Biltema ind i billedet, og resten af historien kender vi.

Sommeren 2006 fløj Bertil Gerhard i en tosædet TF-51 til Californien. Han overvejede et stykke tid om han skulle flyve bæstet hjem til Sverige, men tiden gik og det endte med containerfragt. Ulempen ved denne løsning var at maskinen skulle skilles ad og pakkes ned. Heldigvis kunne teknikeren, der var med til at skille flyet, tage med til Sverige og hjælpe med til at samle det igen. Det blev til noget af en tur – for der var mange skruer!

I begyndelsen af uge 21 – 2007 kunne motortesten gennemføres. Allerede torsdagen i samme uge oprandt sandhedens time. – Første testflyvning !

Den første flyvning foregik helt udramatisk og efter planen. Maskinen fløj eksemplarisk og behøvede ikke engang at blive trimmet. Det eneste problem der opstod var, at den nye radioinstallation druknede i hydraulikolie fra en lækage i instrumentbrættet. Radioen blev midlertidigt erstattet af en håndholdt radio.



På forpladsen under Roskilde Air Show 2007.

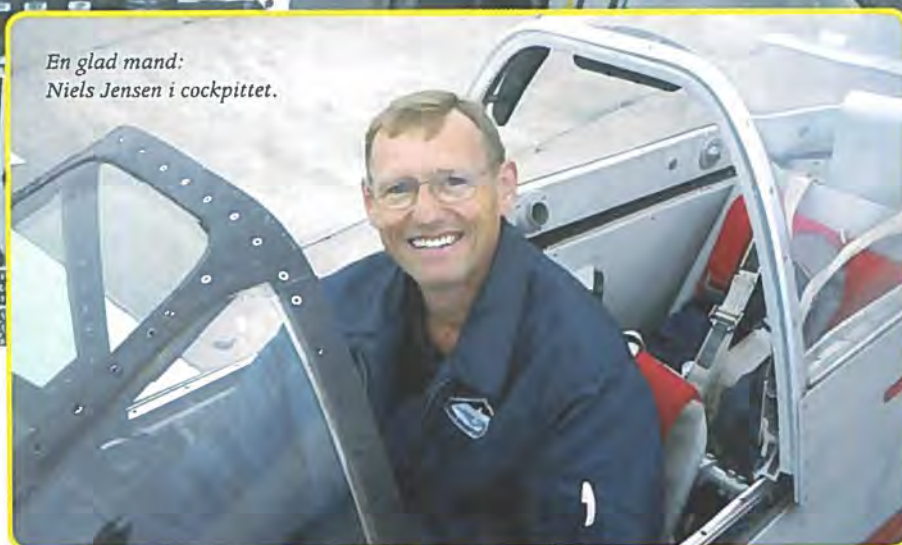


Mustangens omfattende instrumentbræt.

Efter et antal timer i luften med flyet har Bertil kun rosende ord om flyet egenskaber: »Jo vist er det en fornøjelse at flyve Mustang«, siger han med en slet skjult begejstring!

»Det er en fantastisk motor. Man mærker råstyrken helt ind i knoglerne. Vridningsmomentet er så stor fra propellen, at man må starte med reduceret kraft. Det største problem med en maskine af denne type, er groundhandlingen. Der er kun lidt, eller for at sige lige ud, intet udsyn fremad. Det gælder om at danne sig et billede inde i hovedet, af hvordan det ser ud foran flyet. Jeg bruger at lægge mig lidt til højre for centerlinien, så jeg kan styre efter den. At holde kursen er alfa og omega.

Under starten kan man regulere hastigheden og styre med den, men landingen bliver som den kan, når først man har løftet næsen til en trepunktslanding gælder det om at holde kursen, for man kan intet se fremad. Der er desuden mange Mustangpiloter, som har bremsset for hårdt under



En glad mand:
Niels Jensen i cockpittet.

landingen og stået på næsen. Får flyet ov til at løfte halen over et vist punkt, er der ikke meget at gøre for at forhindre flyet i at stikke næsen i jorden og vælte om på ryggen.«, siger Bertil og smiler.

Men flyets positive egenskaber opvejer i høj grad de negative. Selvom det drejer sig om et kampfly fra en anden tidsalder, synes Bertil ligefrem at flyet er behageligt at flyve.

»Flyet er meget komfortabelt. Selv i det ekstra sæde bag piloten sidder man kongeligt«, siger han med et glimt i øjet.

I de kommende sommersæsoner vil vi kunne se disse prægtige fly til diverse airshows. Som tidligere nævnt blev Mustangen præsenteret på Roskilde Airshow 2007 og Spitfiren blev vist på Danish Airshow 2008 i Karup.

På Roskilde Airshow var jeg en blandt flere frivillige, der stod på KDA's udstillingsstand. Jeg havde meldt mig til »Arrangør og udstiller«-festen lørdag aften i den store hangar. Her var jeg så ualmindelig heldig at komme til at sidde over for Bertil Gerhard ved festbordet. Jeg var i begyndelsen ikke klar over hvem han var, men snakken gik, og det varede ikke længe før det gik op for mig hvem jeg havde til bords. Han er en meget ydmyg og hyggelig person, flink og imødekommende. I løbet af aftenen inviterede han mig til at komme over på pladsen dagen efter og se nærmere på Mustangen, hvilket betød at jeg fik lov til at sidde i cockpittet. Jeg har aldrig drømt om at eje en Mustang, men jeg har lige siden jeg var dreng drømt om at kunne sidde i en sådan, og: »It's about time« det blev til. ■

CESSNA 400



FL 250 Speed **235 knop**

Flyteknisk Notodden

- Super tilbud på Cessna T 182T levering August.
- Mooney M20C, ny lakk, nytt interiør, "0" stilt prop, flyr helt nydelig, NOK 400 000,-
- Cessna 172, 1978 mod til gi bort pris.



Flyteknisk Notodden AS



Cessna
A Textron Company



Cessna Dealer Norge og Danmark

Flyteknisk Notodden AS
tlt : +47 907 84 478
e-mail : runar@flyteknisk.no





DEN GAMLE MESTER SENDTE RALLYPILOTTER PÅ STROPPETUR

Tekst: Arne Panduro

Fotos: Allan Jensen

Alle kan være med i det årlige rally for motorflyvere, men det kræver lidt ekstra at vinde. Man skal selvsagt være en dygtig og rutineret pilot, men derudover skader det ikke at være en anelse perfektionist med sans for detaljer og evne til afkode de mere eller mindre skjulte fælder, der især kan have sneget sig ind undervejs på rallyets navigationstur.

Det var i hvert fald nødvendigt ved Sirius Air Rally 2008, som blev afviklet på og omkring Stauning Lufthavn i september. Trods truende regnvejrstørst på dagen nåede alle 20 tilmeldte fly frem til den lidt forsinkede start, mens et enkelt UL-fly valgte at blive hjemme.


Deltagerne skal løse fire opgaver, der indeholder flykending, beregning af flyveplan, flyvning af navigationstur og landingskonkurrence. De to første kræver alene grundig forberedelse hjemme-

fra, mens flyvningen og landingerne er den praktiske del, som er lidt vanskeligere at gå til, fordi de også påvirkes af det aktuelle vejr og andre faktorer, som den enkelte deltager ikke selv er herre over.


Vinderen af Sirius Air Rally 2008, Allan Hansen fra Skive Flyveklub, har alle de kvaliteter, der skal til for at være i toppen. Han er både ihærdig og snu, og han er en af Danmarks mest rutinerede konkurrenceflyvere. Alligevel er det 'kun' blevet til en række andenpladser i Sirius-rallyets forgænger, Air BP Rally.

Det skal dog bemærkes, at Allan Hansens hidtil værste konkurrent denne gang var sat ud af spillet. Hans Birkholm havde nemlig efter 25 år med mange førstepladser i rallyet, der indtil i år var kendt som Air BP Rally, valgt at sætte sig selv uden for konkurrencen, idet han havde lagt navigationsturen til konkurrencen på 'hjemmebanen' i Stauning.

Men det blev den ikke lettere af. Tværtimod var antallet af skjulte tidskontroller højere end normalt, og flere af dem lå kort efter et vendepunkt, hvor deltagerne skal ændre kurs.



Hans Møller Hansen (Flymøller) og fru Kirsten er så at sige altid med til det årlige rally og som regel blandt de bedste. Denne lidt usædvanlige flyvestilling lige over banen i Stauning endte i en præcis landing, og samlet blev det til en tredjeplads for Haderslev-duoen.



For første gang i mange år havde den tidligere Danmarksmester i præcisionsflyvning, Lago Laumark-Møller fra Haderslev ladet sin KZ-3'er blive hjemme og i stedet lånt denne Cessna 150.

Det er et problem, især ved skarpe kursændringer, idet man ikke i rally benytter de såkaldte proceduredrej, som anvendes ved præcisionsflyvning, hvor man ved drej over 90 grader får et minut ekstra til at få vendt flyet og komme rettidigt ind på det nye ben. Når man ikke har denne mulighed i rally, kan det være vanskeligt at få ændret kurs hurtigt nok og nå en tidskontrol, der er lagt ind umiddelbart efter kursændringen.

Men den finte havde Allan Hansen regnet ud. Hele tidskontrollen under navigationsflyvningen sker via en med-

bragt logger, som udsteder strafpoints, hvis man i A-klassen kommer mere end to sekunder før eller efter det planlagte tidspunkt. For B-klassen er der +/- 15 sekunder, før der kommer strafpoints. Det viste sig, at Allan Hansen havde fløjet markant mere præcist på tiden end alle andre, og det gav den tidligere nordiske mester, Kurt Gabs, Tønder, en forklaring på efter selve konkurrencen.

- Vi kan se, at Allan når meget præcist hen til de skjulte tidskontroller, og det kan han kun gøre, hvis han umiddelbart efter et vendepunkt drejer skarpt og samtidig dykker lidt, så hans tidstab i forbindelse med kursændringen bliver



Kurt Gabs i en lettere uautoriseret flyvestilling under landingskonkurrencen i Stauning Lufthavn. Han var også i år blandt de allerskrappeste til landing, men samlet blev hans resultat mistroet på grund af en defekt GPS-logger.

indhentet meget hurtigt, lød den kvalificerede analyse fra Gabs med konstateringen af, at Allan Hansen er en snu rad. Og samtidig løftede Gabs sløret for en af de små fiduser, som han selv har benyttet sig af gennem tiden og i sidste ende kan afgøre placeringerne i toppen. Uheldigvis var Kurt Gabs i år selv ramt af teknisk uheld, idet hans medbragte logger ikke fungerede. Det betød maksimale strafpoints og en bundplacering.

På andenpladsen kom Kjeld Hjorth, der deler fly med Allan Hansen i Skive og ligesom Allan har deltaget i NM i Finland og VM i Østrig i år, mens Hans Møller (Flymøller) og Kirsten Hansen indtog en sikker tredjeplads.

Udover den 'nye' mand på toppen var dette års rally præget af flere nyheder. Mest markant er selve navnet på arrangementet - en konsekvens af, at Sirius Aviation Insurance er trådt ind som hovedsponsor med særlig interesse i at fremme flyvesikkerheden i Danmark. Det betyder, at selskabet vil medvirke til at styrke fokus på netop flyvesikkerhed,



Allan Hansen (nr. 2 fra venstre) vandt Sirius Air Rally 2008, mens hans normale 'makker' fra Skive Flyveklub, Kjeld Hjorth (tv) blev nr. 2. Trods talstærk repræsentation blev Haderslev henvist til tredjepladsen med Hans og Kirsten Møller Hansen.

og det fik effekt allerede i Stauning.

Inden selve konkurrencen blev afviklet fik deltagerne således en helt frisk opdatering af de aktuelle sikkerhedsproblemer fra luftfartsinspektør Henrik Michelsen fra som Statens Luftfartsvæsen. Samtidig benyttede Henrik Michelsen anledningen til at invitere alle til at deltage i Danmarks-spillet i løbet af vinteren.

DMU Sport står som hovedarrangør, men uden hjælp fra en række frivillige fra den lokale Ringkøbing-Skjern-Tarm Flyveklub var det ikke gået. DMU Sport ønsker at takke de lokale værter for indsatsen - ikke mindst i betragtning af, at klubben ikke er medlem af DMU.

Og så var der lige en tysk ostehandler, som følte trang til at bringe det glade budskab om ostens velsignelser på halen af sin Ka 6'er.



VGC RALLY I WELS

Af Svend Aage Jensen

Det 36. Internationale Rally i Vintage Glider Club (VGC) afholdtes i 2008 i Wels, Østrig. Det foregik fra den 30. juli til den 10. august, og som sædvanligt kom der fra en masse lande en masse farverige mennesker med en masse farverige veteran svævefly.

FORBUNDET

VGC er det internationale forbund for venner af veteran-svæveflyvning. Hovedsædet er i England af den simple årsag, at det i 1973 blev grundlagt af engelske Chris Wills, hvis far et år blev verdensmester i svæveflyvning. I dag er der over 3.000 medlemmer, og ledelsen omfatter medlemmer fra forskellige lande. – Formålet er at bevare og vedligeholde gamle svævefly for at kunne formidle historien bag denne del af luftsporten. Ét af midlerne hertil er hvert år at afholde et internationalt træf med de op til 80 år gamle stadigt velflyvende svævefly.

WELS

Wels ligger tæt ved Linz i den nordlige del af Østrig ca. 100 km nordøst for Salzburg. Selve stedet er hverken turistmæssigt eller flyvemæssigt noget at prale af, fordi det ligger på den lidt ukarismatiske store Donau-slette ca. 30 km nord for Alperne; men der er ikke langt til de flotte oplevelser, som Østrig jo byder på i rigelige mængder.

Selve flyvepladsen bygger på noget med pilotuddannelse og flyreparationer i 40'erne, som man ikke dvæler så meget ved i beretninger om pladsens historie. I 1949, da de allierede mente også at have vundet freden, og derfor sivede tilbage til diverse fædrelande, blev svæveflyvning igen tilladt i Østrig. Og man grundlagde den nuværende flyveklub »Weiße Möwe Wels«, der omfatter svæveflyvning (134 medlemmer), motorflyvning (366 medlemmer), UL (136 medlemmer) faldskærmsspring (32



Leif Midtbøll var en meget glad mand, da han skulle flyve den første tur i den nyrestaurerede Foka efter en hel del bøvler og forsinkelser i processen med SZD i Polen. Men uanset hvad, så fortjener SZD ros for det smukke arbejde.

medlemmer) og modelflyvning (94 medlemmer).

Klubben ejer pladsen, som er udstyret med alt hvad hjertet kan begære af hangarer, kontroltårn, asfaltbane og 4 parallelle græsbaner samt restaurant, så VGC Rally'et blev afviklet i fin stil af nogle solide østrigske arrangører, som havde sikker fod på alle de mange aktiviteter. – Men ligesom så mange andre gamle gode flyvepladser bliver også Wels langsomt kvalt af »udviklin-

Joeh, generationen af veteransflyvere fornægter sig ikke. Ved synet af denne syrede smukke Libelle L10, erindrede jeg duften af sjov tobak ved Storkespringvandet.



gen«. Mod øst og nord er luftrummet stærkt begrænset af den nærliggende Linz lufthavn, hvorimod der er frit slag over mod Alperne i de andre retninger; men al ud-og indflyvning sker over byområde. Og flyvepladsen lever i øvrigt på lånt tid, foreløbigt indtil 2014, fordi profithungrende projektudviklere skramler i kulisserne med alskens planer om også at plastre dette område til med velfærdsfremmende bygninger og asfalt.

DET 36. RALLY

Vejret var for det meste meget varmt med masser af termik til mere end de tilladte 1.800 m GND.

Rally'et blev til punkt og prikke afviklet efter »the same procedure as last year«. Og det var jo i grunden slet ikke så galt, for det var med masser af gode udflugter til (især) damerne, den internationale aften, den nationale aften, fly-opvisninger og alskens underholdning om aftnerne. Og vigtigst: Himlen var hver dag et smukt

skue med mere end 100 smukke farvestrålende svævefly kredsende som et gigantisk tyst kunstværk.

Næste år holdes det 37. VGC Rally i Tyskland, og det næstfølgende bliver formodentlig i Holland.

FAMILIEFORØGELSE

Den danske flåde af veteransvævefly blev under rally'et forøget med en nyrestaureret Foka. Leif Midtbøll havde bestilt dette på SZD fabrikken i Polen, Jezow



(tidligere Grunau), hvor Foka'en blev bygget for ca. 40 år siden, og skæbnen magede det således, at det utroligt flotte fly blev overdraget under rally'et. Flyet tilhører den danske veteranflyveklub DaSK; men skal som tak for genopstandelsen først nogle år i familiepleje hos Leif i Sydfrankrig, hvor han nyder sit otium efter bl.a. at have været kaptajn hos Mærsk Air. Denne ansættelse satte sit tydelige spor i hans valg af Foka'ens farve.



For folk med hang til stålror, træ og lærred er dette syn som for børn i en bolchebutik.



Foka'en fik den bedst tænkelige dåb, hvor den karismatiske VGC-præsident, Chris Wills, lykkesønsker Leif Midtbøll med det smukke resultat. I midten ses formanden for de danske veteranfly-



Her står den i al sin skønhed – Foka'en. Den har fået sin luftdåb af Leif og undertegnede, og er nu klar til officiel dåb. Leif pusler bag flyets næse med noget sælsomt drikke af samme farve som flyets. Nogle mente, det var malingsrester spædet op med Pernod; men det smagte fint, og ingen blev ret meget mere underlige, end de var i forvejen.

DKFU LANDSMØDE - HJERNEFORSKNING OG KUNSTFLYVNING

Af Søren Dalriis, formand DKFU

Hvad har hjerneforskning egentlig med kunstflyvning at gøre? Kom og hør John Firth, en af verdens førende forskere inden for medical aviation science.

Mange tænker sikkert at vi »koldbøtte-flyvere« er både halv- eller heltossed. At tænke sig frivilligt at vende en fint og fornuftigt flyvende maskine på hovedet og så ikke blot straaaaks rette op. men fortsat kaste sig selv og maskinen igennem de allerstørste strabadser. Mystisk!

Tja, måske er vi lidt specielle. Men vi der bedriver kunstflyvningens ædle sport ved at det handler om noget helt andet: Det handler om poetisk leg i luften. Den ultimative frihed i tre dimensioner. Legen med en lille tot cumulus. Det handler om tilfredsstillelsen ved kontrol og akkuratesse. Det handler om selvdisciplin og leg i en og samme ting. Det handler om at lære noget nyt hver gang man letter fra græsset. Det handler om glæden ved at have en mission, en opgave, et mål der skal nås. Og mærke »suset«, når man så har gjort det. En helt vidunderlig oplevelse! Prøv det!

Men hvordan kan grejet holde til disse voldsomme belastninger? Jo det er store kræfter der er i spil. Og et er på et papir at læse, og noget helt andet et fly kan håndtere med +/- 6-7... eller 9 G. Mærk kræfterne når du fra en 45 graders stigning med 220 km/t lader flyet tumle rundt i en Lomcovac med minus 5G, dykke lodret ned og trække 9 G ud til vandret og videre op til en ny vertikal.

Selvfølgelig kan alt kan ødelægges... men heldigvis er de moderne kunstflyvemaskiner bygget meget stærkt... ofte med større eller mindre brug af kompositmaterialer.

Men hvad med piloten... ? Kan piloten egentlig holde til mosten. Hvad gør G-kræfterne ved kroppen? Vi flyver jo uden G-dragt! Jo, en arm vejer pludselig ni gange mere end den plejer. Kæberne ditto. Og hovedet – hvis det ikke »står lige op« over overrygsojlen – kan også hive godt i halsmusklerne når du er midt i et hårdt G-træk.

Men et er G-kræfternes påvirkning på kroppens funktion... Hvad gør G-kræfterne ved hjernen? Og hvad med de negative G? Et område som selv de mange

flyvevåben eksperter (verden over) stadig ikke ved ret meget om.

Mød op til DKFU's landsmøde... og mød den engelske hjerneforsker John Firth.

John Firth er en af de få personer inden for den lægelige videnskab der igennem årtier har beskæftiget sig med G-kræfternes indvirken på hjernen. Hvad er et blackout? Hvad er et red-out. Hvad er GLOC (G-induced Loss Of Consciousness)? Hvordan forbereder man sig på G osv.

John er selv tidligere kunstflyver på højt niveau og har deltaget i konkurrencer i Unlimited i Pitts Special (1980erne). Og ikke mindst har John Firth været medlem i det legendariske Rothmanns Aerobatic Team. Men lad os stille lidt mere skarpt på John Firth:

På trods af at komme fra en gammel Orkney familie, blev John født på den "gale side" af London Bridge. Han lærte at flyve i Oxford (Jodel D117) og blev doktor fra St. Thomas Hospital i London og blev sågar folkevalgt for parlamentet i Orkney and Shetland. Overlevelse i de



Søren Kjær under negativ G.



Søren Kjær under normale forhold.



Søren Kjær under positiv G.

nordlige havs regioner krævede bedre pilotskills, og John Firth blev introduceret til kunstflyvning af den kendte instruktør Taffy (U2) Taylor og blev optaget som medlem i den legendariske "Tiger Club« (stedet for udvikling af kunstflyvning i UK). De mange solo-timer (træning og show) i "The Tiger Club Show« gav John en direkte indgang til konkurrence kunstflyvning i Pitts S1 og blev kort efter medlem af det Britiske Team (landshold).

Også som læge begyndte John Firth at interessere sig for kunstflyvning og repræsenterede UK i CIVA (den internationale kunstflyve organisation) samt i FAI's kunstflyve komite samt CIMP (FAI's medical commission). I denne komite blev han valgt til præsident netop på et tidspunkt, hvor man forsøgte at etablere de første kontakter mellem øst-blokken og vesten (NATO), inkl. kontakt omkring programmerne der skulle skabe mulighed for at nå Mars! Johns indsats var betydelig og sågar fik John tildelt Gagarin Memorial Medal, lige som han blev udnævnt til æresborger i byen Baikonor og fik tildelt titlen Honorary Life Member of the All-Soviet Trades Union of Cosmonauts.

Parallelt til dette forskede og underviste John i hjernekirurgi på Insitute of Neurology, National Hospital, London, og med denne baggrund blev han udpeget som »hjernevidenskabelig« rådgiver for RAF. Denne position udviklede sig til en central rådgiver rolle i AGARD, NATO's advisory group on aviation research and development... i en tid hvor dog-fighting havde fået en renæssance, hvor det ikke kunne blive hverken »lavt nok«, og hvor G-belastningerne voksede markant. Hele dette »scenarie« gav stigende udfordringer for piloterne og her kunne hjerneforskningens nyeste landevindinger hjælpe til. Måske endda give en militær forskel! Populært sagt blev det bevist at hjernen og dens vilkår havde en afgørende indflydelse på forsvaret af vesten. Johns egne erfaringer fra kunstflyvning på »unlimited niveau« havde også denne dobbelthed, hvor konkurrenterne var »de røde« som faktisk også var fjenden!

Som fagligt »sidespor« John brugte efterfølgende megen tid på at »tæmme« EMI(CT) scanneren og studere udfordringerne i »nuclear magnetic ressonance« og hvad dette har af konsekvenser for neuro-imaging. Men John kom hurtigt

– som han selv udtrykker det – tilbage på sporet – og brugte erfaringerne som en forskningsmæssig og klinisk basis for udviklingen af aviation neurology.

Johns første kærlighed til kunstflyvning er stadig intakt trods at han ikke lænere er aktiv. Kærligheden har gennem årene produceret flere »love« til almen glæde og moro for os andre kunstflyvere: Johns 1. lov omkring kunstflyvning er at det hele handler om... » at være i live og nape den største pokal ved slutningen et verdensmesterskab...« Johns 2. lov: Det hele er et teater hvor det handler om at slå alle de andre... om ikke andet på en måde så dommerne tror på det...!

»Det hele er teater. Det hele opstår når man »push'er the envelope« så langt som det er muligt. aerodynamisk, teknisk og fysiologisk. Det er kunst!« (citater John)

Samlet: Forståelse og udnyttelse af kanterne på den menneskelige "envelope« er Johns fokus i foredraget i Billund. Glæd jer!

DKFU landsmøde

Sted: Hotel Propellen, Billund

Tidspunkt: Lørdag den 29/11 kl. 15:30 (efter det formelle landsmøde i DKFU)

Tilmelding: e-mail til formanden: dolriis@syntase.dk (sidste tilmelding 15/11)

Pris: DKFU medlemmer gratis. Ikke medlemmer er meget velkomne og kan deltage for 100,- kr. Beløbet dækker selve foredraget. For yderligere 50,- vil du kunne indmelde dig som støtte medlem i 6 mdr. i DKFU, og herunder modtage det fine Sport Aerobatics magasin i 6 mdr. (der arrangeres kaffe/kage efter ønske og mod særskilt betaling)

Mød op og få en spændende eftermiddag med en af de allermest erfarne fagpersoner inden for G-forskning. At John så er lun som bare... ja det gør bare oplevelsen større.

Bemærk: På www.kunstflyvning.dk vil du kunne se sidste opdateringer omkring arrangementet. Herunder hvis der opstår forskydninger eller rettelser til programmet. Det opfordres kraftigt til at checke hjemmesiden inden du kører til Billund. Vel mødt! (i tvivlstilfælde kan du ringe til mig (26 24 88 88), men tilmelding modtages kun på e-mail. (dette gælder også DKFU medlemmer, tak).

Søren Dolriis

DKFU / Formand



Det er nemt at komme til de kraftige Rolls-Royce Tyne propelturbinemotorer, der ellers fylder kompakt under motorhjelmen.

HISTORISKE VINGESUS BREGUET BR. 1150 ATLANTIC

Af Wilhelm Willersted

Siden de første u-både dukkede op har de militære kræfter naturligvis været stærkt optaget af at bekæmpe dette undervands »u-væsen«, som fra havets dyb kunne snige sig ind på overfladefartøjerne og sænke dem.

I Anden Verdenskrig huserede tyske u-både på og under Atlanterhavet og gjorde alvorligt indhug i de allierede tungtlastede konvojer med alle slags vigtige krigsforsyninger.

Man udstyrede så for eksempel bombemaskinerne og de lettere jagerfly med diverse radar- og lytteudstyr, som kun-

ne opfange ekkoer fra de neddykkede fjender. Og med torpedoer og dybvandsbomber gjorde de vandet hedt for dem.

Flyfabrikkerne tegnede også nogle få specielle fly til ren u-båds bekæmpelse. Tyskernes Focke-Wulf »Condor«, der som bekendt også var et langdistance transport- og passagerfly var således faktisk fra fødslen udset til at sænke undervandsbåde tæt ved USA's kyster!

Efter Anden Verdenskrig var Lockheed Neptune specielt udstyret til u-båds bekæmpelse og var i tjeneste i en lang række flyvevåben verden over. Da

dette fly skulle udskiftes nedsatte NATO en særlig ekspertgruppe for finde en værdig afløser til »havkongen«.

Der indkom faktisk 25 forslag fra fabrikker verden over. Man valgte blandt disse – forhåbentlig efter moden overvejelse – en fransk konstruktion, nemlig Breguet BR.1150 Atlantic.

Breguet skulle nu i bedste NATO-ånd sammen med hollandske Fokker, spanske Hispano, tyske Dornier og belgiske Avions Fairey sammen bygge det nye u-båds kampfly.



Redaktionen beklager den dårlige billedkvalitet

DATA

Breguet BR. 1150 Atlantic

Motorer:.....	To Rolls-Royce Tyne
	..... på hver 4.270 kW
Længde:.....	31,75 m
Spændvidde:.....	36,30 m
Højde:	11,33 m
Tomvægt:	18.500 kg
Fuldvægt:	24.000 kg
Max.startvægt:.....	43.500 kg
Max.hastighed:	650km/t
Rækkevidde:.....	9.000 km
Tophøjde:	10.000 m
Bevæbning:.....	op til 3.500 kg
	- inkl. missiler, torpedoer, dyb-
	vandsbomber, miner og marke-
	rings-bøjer

Englænderne leverede motorerne, det var Rolls-Royce Tyne propelturbinemotorer (licensbygget af Hispano), og amerikanerne stod så for det meste af den avancerede elektroniske indmad.

Atlantic var trods dets traditionelle ydre et ultramoderne kampfly. Første prototype fløj den 21. oktober 1961, og den anden fulgte året efter.

Desværre løb Atlantic ind i en lang række tekniske problemer. Flere fly havarede, et af dem desværre under en demonstrationsflyvning på Farnborough i England i overværelse af verdenspressen.

Men typen overlevede og er stadig i aktiv tjeneste. Atlantic er nemlig et effektivt kampfly, der ikke alene kan finde frem til og uskadeliggøre de efterhånden meget avancerede undervands-fjender, men som også er udstyret til at kunne udføre tidskrævende, rene search-and-rescue operationer over lange distancer samt ditto foretage elektronisk overvågning af mere eller mindre fredelige aktiviteter både til lands og til vands på kloden.

Besætningen består af 13 personer, men flyet kan medføres yderligere 13,

der så kan hvile – og opholde sig på øverste dæk i den dobbelte krop på missioner af op til 20 timers længde. Flyet kan holde en gennemsnitshastighed i alle disse timer på omkring 400 km/t.

Bevæbningen består af bl.a. ni torpedoer, 12 dydbomber, fire Exocet anti-skibs missiler placeret i bomberummet. Der kan også monteres diverse raketter under vingerne.

Atlantic-flyet var ude for speciel modgang undervejs i karrieren. Hollanderne fik deres broderdel af problemerne. De

Atlantic har en speciel dobbelt-krop, der bl.a. også rummer kvarterer til de to gange 13 besætningsmedlemmer, som kan være med på lange missioner.



mistede nemlig tre af deres fly (ud af de ni de havde i arsenalet) ved ulykker over Nordsøen. Hollænderne groundedede derfor typen og anskaffede i stedet et antal Lockheed P-3 Orion.

Det tyske Marinen-flieger benyttede deres Atlantic fra 1963 til 2005 uden at miste et eneste fly! Atlantic er i øvrigt nu også skiftet ud i Tyskland - med Lockheed P-3 Orion (fra Holland), markedets bedste bud!

Den italienske flåde anvender stadig de nye versioner af Atlantic, det samme gør spanierne og – naturligvis Frankrig.

Den pakistanske flåde har også et antal Atlantic på vingerne. Under en »batalje« med Indien i 1999 blev et af deres fly i øvrigt skudt ned af en vagtsom, indisk Foxbat under en ikke annonceret flyvning over det indiske ocean syd for Pakistan.

Der er i alt bygget 87 eksemplarer af Breguet Atlantic Mk.1 samt 28 af den lettere moderniserede version Mk.2.

Tyskerne har i øvrigt doneret et par af deres veltjente Atlantic til europæiske flymuseer.



Breguet Atlantic vandt NATO-konkurrencen om udviklingen et specialfly især til ubådsjagt.



Et meget sjældent foto af en vandtankmodel af Skyrocket udstyret med hydrofoil vandski



Under vingerne ses noget af det nyinstallerede elektroniske måleudstyr på Atlantic Mk.2'erne.

Jeppesen FliteStar

VectorPlus Technology

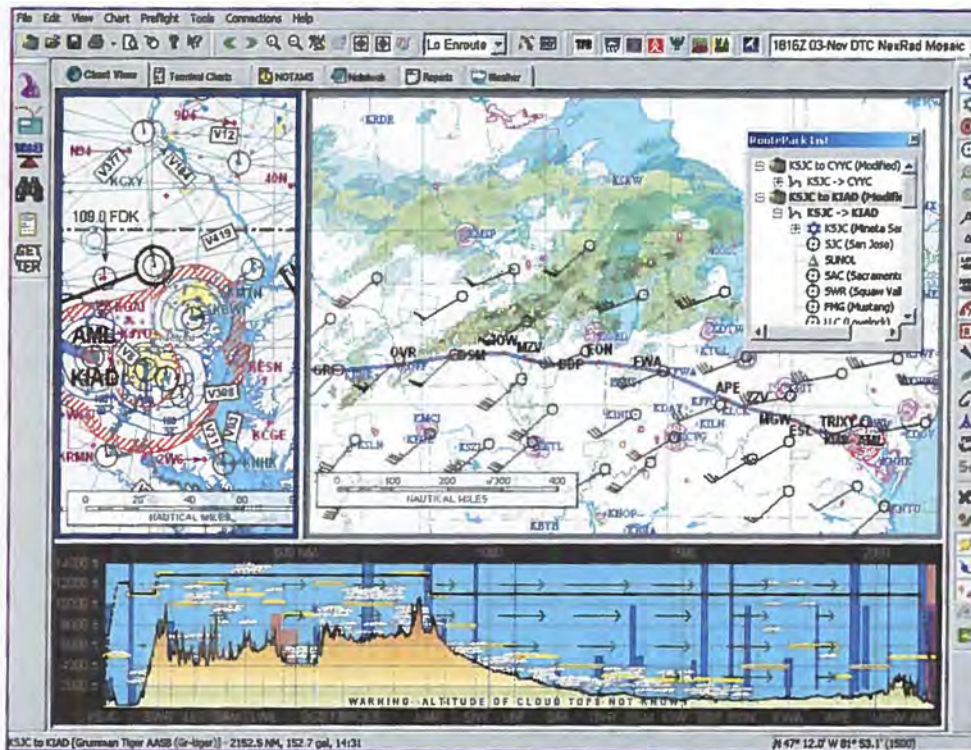
Allows you to select high or low altitude Jeppesen enroute chart themes, or VFR and high contrast background maps.

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

pilotshop@kda.dk, www.kda.dk

JEPPESEN.
Making Every Mission Possible

FOR 70 ÅR SIDEN



Den haleløse Flyvemaskine »S.S.2«.

Tekst: Ingrid Muus

»Den italienske Flyveingeniør Stefanutti har konstrueret den haleløse Maskine, der er vist paa hosstaaende Billede. Den kaldes »S.S.2« og bestaar af et trekantet Bæreplan, to Halefinner med tilhørende Side-ror, og et lukket Førerrum, der er anbragt ovenpaa Bæreplanet. Understellet har tre Hjul. Den 2-cyl. Motor, er anbragt bagude, er paa 15 H.K. Maskinen er bygget af Træ og Lærred. Dens Data er følgende: Spændvidde 15,8 m; Længde 6,09 M; Højde 1,8 m; Planareal 20,14 m²; Tomvægt 222 kg; Lasteevne 100 kg; Største hastighed 102 Km/T.«

Efter at være gået over til ultralet flyvning fanges mit øje af tal og fakta, der minder om det, og da jeg så denne beskrivelse i FLYV november 1938 tænkte jeg straks: Her er italiensk ultralet anno 1938! – og så en Canard model! Fiks og avanceret! De italienere forekommer i det hele taget at være fremme i støvlerne – også flyvemæssigt, de kaster sig ud i det. Under overskriften FLYVER I EN ALDER AF 65 AAR står der at læse, at »Italienske Flyvemeddelelser oplyser, at en italiensk Sagfører paa 65 Aar har faaet Flyvercertifikat paa den Kgl. Aero Klubs Flyveskole i Cagliari.«

Herhjemme sker udviklingen på andre fronter, bl.a. på modelflyverområdet. Når man ser på moderne modelflyveres halsbrækkende luftakrobatik med deres avancerede og sindssygt hurtigt flyvende maskiner er det sikkert de færreste, der er klar over, at dette er forudgået af en teknologi, som var enklere men som også krævede megen beregning og tagen hensyn til så forskellige faktorer som gumminors tværsnit, flyets planbelastning og vindstyrken. Der var ikke nogen radiostyring med et hav af kontroller

dengang, som klarede ærterne i de krappe drej, næh da skulle man kende sin fly, sit gummitov og vinden.

Per Weishaupt beskriver dette i november 1938 på en måde, så man ikke forstår at nogen nogensinde er kommet videre: »I de sidste to Somre har jeg udført et stort Antal Gummitovstarter (med et mindre godt Udtryk »Katapulthøjstart«), og jeg vil gerne i Tilslutning til Artiklen om dette Emne i FLYV nr 6 meddele nogle af mine egen Erfaringer. Da Gumminorens Tværsnit ikke afhænger af Spændvidden, er det bedre at anvende Planbelastningen, som Tværsnittet i Virkeligheden afhænger af, til Beregning af Gumminorens Tværsnit. Schweizeren Peter Meyer anbefaler for Modeller med 15-30 Gram pr. Kvadratdecimeter i Planbelastning er Gummitværsnit af 18 til 24 Kvadratdecimeter. Saa har man noget at rette sig efter og man kan tillade sig et ret stort Spillerum. Mine egne Erfaringer bekræfter Meyers Tal samt ogsaa den almindelige tyske Regel, at det er bedst at Gummi udgør 20 pCt af den samlede Snorlængde. Passende for en 100 m Gummitovhøjstartssnor er altsaa 20 m Gummi af passende Tværsnit plus 80 m almindelig Snor. Hvor meget Gummi skal strækkes afhænger af 1) Gummitværsnittet, 2) Forholdet mellem Gummiets Længde og den alm. Snors Længde, 3) Modellens Planbelastning samt ikke mindst 4) Vindens Styrke. Nybegyndere paa Modelflyvningens Omraade vil jeg anbefale følgende praktiske Fremgangsmaade: Lav Højstartssnoren efter den ønskede Længde og med et efter Modellens Planbelastning afpasset Tværsnit. Gaa saa ud og forsøg, hvor meget Gummi skal strækkes (Tæl det Antal Skridt, De hver gang gaar tilbage). Strækkes Gummi for lidt, naar Modellen ikke op, men kurer enten ud til Siden og derpaa

ned, eller ogsaa staller den direkte ned, hvis den er ordentlig retnings- og tværstabil. Strækkes Gummi derimod for meget, bliver Udløsningen for haard, Modellen stiger kraftigt efter denne og staller derpaa – evt. looper den, hvis det er meget for haardt. Ved Skridttællingsmetoden finder man hurtigt den rette Strækning. Man mærker sig

Vindstyrken. Kommer man næste Gang ud i stærkere Vind, strækker man lidt mindre, og er Vinden svagere, strækker man lidt mere. Med en velbygget og stabil Model kan man, naar man faar lidt Øvelse, godt starte med en lille Smule Sidevind og derved bringe Modellen i Højrekurver eller Venstrekurver – eller blot faar den til at glide sidelæns f.eks. langs en Bakkekam. Men det er ikke for Begyndere paa Omraadet.«

PW giver også gode råd for at reducere udgifterne i forbindelse med flyvningen, et uopslideligt emne: »Andre indvender, at det er for dyrt med alt det Gummi. Til Dato har mine Forsøg intet kostet mig. For mange Aar siden kom jeg i Besiddelse af en gl. Automobilslange, som oprindeligt benyttedes til direkte katapultstart af Fabriksmodeller. Senere har jeg saa anvendt den til Gummitovhøjstart i flere Aar, og efterhaanden bestaar Gummi kun af tunge Knuder; alligevel er den brugbar. I Sommer besluttede jeg at anskaffe en ny: Paa den lokale Automobilkirkegaard fik jeg ganske gratis en Motorcykleslange uden en eneste Lap paa. Den klippede jeg i én lang Strimme 1-13 Meter lang og 24 mm bred. Der er endnu ingen Knuder paa den. 13x4=52 m alm. Snor søjedes til, og saa har man en 65 m Gummitovhøjstartssnor«. Voila!



Protektor: Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen
Præsident: Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille
Formand: Hans Havsager

GENERALSEKRETARIAT

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Åbningstider mandag til fredag kl. 09.00-16.00
E-mail: kda@kda.dk

KDA HUSET

	Telefon	E-mail
Anders Madsen, generalsekretær	4614 1503	am@kda.dk
Knud Larsen, redaktør af Flyv	4614 1502	flyv@kda.dk
Birgit Eldov, bogholder	4614 1506	be@kda.dk
Internet adr.:	www.kda.dk	
Telefax	4619 1316	

KDA PILOTSKOP

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
SE-nr. 63 66 28 28
Åbningstider mandag til fredag kl. 10.00 – 15.00

	Telefon	E-mail
Svend L. Jensen, butiksleder	4614 1507	pilotshop@kda.dk
Telefax	4619 1316	

KDA'S BESTYRELSE

	Telefon
Hans Havsager (formand)	4648 0608
Jens Feldborg	3250 7898
Niels Jensen	2943 2967
Søren Pedersen	4828 9196
Per Wistisen	9818 4316
Kim Jensen	4063 8903
Ole Kobberup	5122 6234

DANSK BALLON UNION

Henning Sorensen
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: dhpu@dhpu.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
Telefon 2624 8888
Internet adr.: www.kunstflyvning.com
E-mail: dolriis@syntase.dk

DANSK MOTORFLYVER UNION

Fmd.: Knud Nielsen
Tlf. 8623 1652
E-mail: knni@post2.tele.dk
Sekretariat: Merete Strandberg
Limfjordsgade 121, Gjøel, 9440 Åbybro
Telefon 7878 2190
Internet adr.: www.flyvdmu.dk
E-mail: dmui@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

Karsten Kongstad
Degnebakken 22, Vigersted
4100 Ringsted
Internet adr.: www.fffu.dk
E-mail: kk@ringsted.dk

LINESTYRINGS-UNIONEN

Ole Bjerager
Ryumgårdsvej 58, 2770 Kastrup
Telefon 3257 4001
Internet adr.: www.modelflyvning.dk
E-mail: bjerager@get2net.dk

RC SPORT DANMARK

Rugmarken 80, 8520 Lystrup
Telefon 8622 6319
Internet adr.: www.rc-unionen.dk
E-mail: sekretariat@rc-unionen.dk

DANSK UL-FLYVER UNION

Sekretariat: Dagmar Skov
Gl. Kirkevej 1, Tiset, 6510 Gram
Onsdag og fredag: 13.30 – 16.00
Tirsdag og torsdag: 17.00 – 19.00
Telefon 7482 2021, fax 7482 2400
E-mail: dagmar@dbmail.dk
www.dulfu.dk

FAI DIPLOM TIL AKSEL C. NIELSEN

Under FAI's årlige General Conference, der i år blev afholdt i Aosta i Italien, fik KDA's tidligere formand Aksel C. Nielsen overrakt FAI's Paul Tissandier Diploma som erkendelse for sin store indsats for luftsporten gennem 40 år. Han var i 1967 med til at grundlægge de to første faldskærmsklubber. I 1980-erne var han formand for Dansk Faldskærms Union og indvalgt i Kongelig Dansk Aeroklubs bestyrelse i 1981. I 1992 blev han valgt til formand for KDA og blev genvalgt flere gange indtil han ikke modtog genvalg i 2008.

Midt i 1990-erne blev han valgt til FAI Vicepræsident og deltog i flere FAI-udvalg, bla. organiseringen af det første FAI World Air Games.

På billedet modtager Aksel C. Nielsen diplommet af FAI's formand Pierre Portmann.

KDA REDDER UL-FLYVEPLADS

Miljøcenter Ribe afslog i marts måned brug af en privat ul-flyveplads i Haderslev. Ejeren, Christian Holst fik besked på ikke at anvende flyvepladsen, da denne ligger opad en strandbeskyttelseslinie og et Ramsar-område.





KDA's formand for miljøudvalget Søren Pedersen indbragte sagen for Naturklagenævnet, som nu med ni af ti stemmer omgjorde afgørelsen. Der blev bla. lagt vægt på at Miljøcenter Ribe ikke dokumenterede skadevirkninger på miljøet - og det er hermed slået fast, at der ikke blot kan træffes en politisk afgørelse i denne type sager. KDA hilser afgørelsen velkommen.

Afgørelsen fra Naturklagenævnet har j.nr. NKN-1321-00291 Jkw.

FORENINGEN FLYVEMUSEETS VENNER

Foreningen holder traditionen tro halvårs møde torsdag den 13. november 2008 på Danmarks tekniske Museum. På mødet vil Vagn Dahl, mangeårig pilot i Eskadrille 722 fortælle om sine oplevelser med Sikorsky S-55, mens vi går rundt om S-883 der står i udstillingshallen.

I oktober 1954 mødte den 22-årige Vagn Dahl på flyveskolen på Avnø, og det blev startskuddet til et spændende liv med flyvning. Efter tre år i ESK 725 med F-84G begyndte uddannelsen til helikopterpilot. Tilbage i ESK 722 startede Vagn Dahl på S-55 som han ved udfasningen i 1965 havde nået 1.500 timer på, heraf 300 timer som udkommanderet til tjeneste ved FN i Congo.

Med udfasningen af S-55 satte typen samtidig et flot punktum med over

25.000 timers flyvning og omkring 150 reddede personer.

Karrieren fortsatte på S-61, hvor Vagn Dahl frem til sin pensionering i 1992 loggede knap 7.000 timer på typen. Halvårsmødet holdes i Café Ellehammer, Danmarks Tekniske Museum, Fabrikvej 25, 3000 Helsingør, hvor der serveres, øl, kaffe og en varm ret for 50 kroner. Tilmelding nødvendig på tilmelding@flyvemuseum.dk eller på 38881664 senest søndag den 2. november 2008.

FREDNING AF FSN VÆRLØSE

I dagspressen annoncerer Fredningsnævnet for København at der den 12. september 2008 er afsagt kendelse om fredning af Flyvestation Værløse i Furesø kommune.

Det fremgår at »Det er fredningens formål«

- at sikre og udvikle områdets ekstensive, rekreative kvaliteter
- at sikre og forbedre offentlighedens adgang
- at bevare og forbedre levedygtighederne for plante- og dyreliv
- at områdets landskabelige og naturmæssige kvaliteter bevares og forbedres
- at de kulturhistoriske og geologiske kvaliteter bevares og formidles

• at skabe grundlag for naturpleje og naturgenopretning

Herefter følger matrikelnr. på berørte ejendomme. Det samlede areal er 417 ha. Der afsluttes med at liste hvem der er klageberettiget.

OPHÆVELSE AF AFGIFTSFRITAGELSEN FOR FLYBRÆNDSTOF, DER IKKE ANVENDES ERHVERVSMÆSSIGT (PRIVAT ANVENDELSE)

Med vedtagelsen af lovforslag nr. L 32 (lov nr. 524 af 17. juni 2008), der bl.a. vedrører undtagelser til energibeskatningsdirektivet, er der sket ændringer i bl.a. mineralolieafgiftsloven, CO₂-afgiftsloven og svovlafgiftsloven.

Dette nyhedsbrev omhandler de ændringer i loven, der vedrører ophævelse af afgiftsfritagelsen for flybrændstof, der ikke anvendes erhvervsmæssigt.

Disse ændringer træder i kraft den 1. oktober 2008, jf. bekendtgørelse nr. 836 af 18. august 2008.

Ophævelse af afgiftsfritagelsen for flybrændstof, der ikke anvendes erhvervsmæssigt.

Ifølge de hidtil gældende regler har der været afgiftsfrihed efter mineralolieafgiftsloven, CO₂-afgiftsloven og svovlafgiftsloven ved levering af afgiftspligtige mineralolieprodukter m.v. til brug i fly

m.v. Der er således ikke blevet skelnet mellem erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig flyvning.

Som følge af, at Danmarks og andre EU-landes undtagelser til energibeskatningsdirektivet (Rådets direktiv 2003/96/EF) ikke er blevet opretholdt, bringes mineralolieafgiftsloven m.v. nu i overensstemmelse med energibeskatningsdirektivets regler. Ifølge disse er der ikke afgiftsfritagelse for afgiftspligtige varer, der leveres til brug i luftfartøjer, der anvendes til ikke-erhvervsmæssig privatflyvning.

Ved ikke-erhvervsmæssig privatflyvning forstås ifølge direktivets artikel 14, nr. 1, litra b, ejerens eller en fysisk eller juridisk persons anvendelse af et luftfartøj, som den pågældende har rådighed over enten ved leje eller på anden måde, til ikke-erhvervsmæssige formål, navnlig andre formål end personbefordring og godstransport eller levering af tjenesteydelser mod vederlag eller til offentlige formål.

Ikke-erhvervsmæssig flyvning har som sit primære sigte flyvning af rekreativ art.

Som erhvervsmæssig flyvning anses bl.a.:

- Firma- og forretningsmæssig flyvning.
- Skole- og træningsflyvning i skolens fly.
- Flyvning med henblik på transport af personer eller gods mod vederlag.
- Flyvning, der har til formål at sprøjte afgrøder, trafikovervågning, fotoflyvning etc.

JETFUEL (JET A1)

Lovændringen indebærer, at der er afgiftsfrihed efter mineralolieafgiftsloven m.v. for jetfuel, der leveres til brug i fly m.v., der anvendes erhvervsmæssigt.

Jetfuel er det flybrændstof, der i alt-overvejende omfang anvendes i den erhvervsmæssige flyvning. Jetfuel, der leveres om bord i fly, dvs. direkte til flyets tanke, vil derfor som udgangspunkt indtil videre blive betragtet som leveret til et fly, der anvendes erhvervsmæssigt.

Virksomheder, der er registreret som oplagshavere efter mineralolieafgiftsloven, vil som hidtil kunne levere brændstoffet afgiftsfrit om bord i fly.

Andre virksomheder kan få bevilling fra SKAT til at modtage Jetfuel afgiftsfrit fra en oplagshaver med henblik på levering om bord i fly. Af bevillingen skal det fremgå, at tanken er godkendt til formålet, og bevillingsperiodens gyldighedsperiode skal være angivet.

I tilfælde af, at der sker leverancer af jetfuel uden afgift om bord på fly m.v., der anvendes til ikke-erhvervsmæssigt formål, hæfter erhververen af brændstoffet og den, der er i besiddelse af dette, for afgiften. Jetfuel beskattes med samme satser som petroleum anvendt til motorbrændstof (i 2008 283,7 øre/l i energiafgift og 24,7 øre/l i CO₂-afgift, hvortil kan komme svovlafgift).

Oplagshavere og bevillingshavere skal på fakturaen over leverancer af jetfuel leveret om bord i et fly angive, at varen er leveret uden afgift samt flyets kendingsnummer.

Ved leverancer til virksomheder med bevilling til afgiftsfritagelse skal fakturaen indeholde oplysning om den pågældendes bevillings journalnummer og dato, og at varen er leveret uden afgift.

ANDET FLYBRÆNDSTOF END JETFUEL

Andet flybrændstof end Jetfuel, f.eks. flybrændstoffet AVGAS, vil blive leveret med afgift, da det som udgangspunkt vil blive betragtet som anvendt til ikke-erhvervsmæssig flyvning. AVGAS er et blyholdigt benzinprodukt, som beskattes med afgiftssatsen for blyholdigt benzin og CO₂-afgift af benzin.

Virksomheder, der anvender flyet til erhvervsmæssig flyvning, kan ansøge om bevilling hos SKAT til at få godtgjort den opkrævede afgift af brændstoffet efterfølgende. Virksomheden skal i ansøgningen oplyse, hvilke fly (kendingsnummer) der skal være omfattet af godtgørelsesordningen og beskrive det erhvervsmæssige formål.

Godtgørelsen kan tilbagesøges månedligt. Til brug ved tilbagesøgningen kan anvendes blanket 23.004, der kan hentes på SKATs hjemmeside www.skat.dk, virksomheder, blanketter.

Ved anmodningen om godtgørelse skal virksomheden opgøre forbruget af brændstof, der er anvendt til hvert enkelt fly. Regnskabet skal indeholde oplysninger om start- og sluttidspunkt for flyvningen og registrering af antal fly-

vetimer pr. dag, hvor flyet har været anvendt. Dato og tidspunkt for påfyldning af brændstof og mængde skal fremgå af regnskabet.

Hvis flyet har været anvendt til såvel erhvervsmæssigt formål som ikke-erhvervsmæssigt formål i perioden, foretages der en fordeling af flyvetimerne på erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig flyvning. Det godtgørelsesberettigede forbrug opgøres herefter på grundlag af den andel af det samlede antal flyvetimer, der er anvendt på erhvervsmæssig flyvning, og ud fra et gennemsnitligt brændstofforbrug pr. time.

Ved udlejning af fly skal det af lejeaftalen fremgå, om flyet vil blive anvendt til erhvervsmæssig eller ikke-erhvervsmæssig flyvning.

BRÆNDSTOF TIL ULTRALETTE FLY M.V.

Ejere af ultralette fly og indehavere af bevilling til afgiftsgodtgørelse for benzin til privatfly m.v. kan fra 1. oktober 2008 ikke længere opnå afgiftsgodtgørelse, da anvendelsen af sådanne fly primært har sigte af flyvning af rekreativ art og dermed anses som anvendt til ikke-erhvervsmæssigt formål.

Brændstof til luftballoner kan efter bevilling stadig godtgøres, i det omfang ballonen anvendes erhvervsmæssigt.

UDENLANDSKE FLY M.V., DER TANKER HER I LANDET

Udenlandske luftfartøjer, der får leveret afgiftsberigtiget flybrændstof til brug ved erhvervsmæssig flyvning, kan ansøge om afgiftsgodtgørelse hos Skatcenter Tønder, Pionér Allé 1, 6270 Tønder, tlf. 72 22 18 18 (SKATs hovednr.).

Ansøgningen kan foretages på en særlig blanket nr. 23.034, der findes på SKATs hjemmeside her.

Ansøgeren skal i forbindelse med ansøgningen afgive erklæring om, at brændstoffet er anvendt til erhvervsmæssig flyvning, og at brændstoffet er leveret direkte til flyets tanke. Henvendelse rettes til 72 22 18 18. (fra SKAT's nyhedsbrev pr. 23/9-2008) ■

KDA (WWW.KDA.DK)**Dato Begivenhed**

18/4-2009 KDA Repræsentantskabsmøde kl. 1100, KDA-huset, Roskilde

KUNSTFLYVNING (WWW.KUNSTFLYVNING.COM)**Dato Begivenhed**

29/11 DKFU Landsmøde, Billund

FRITFLYVNING

16/11 Landsmøde, Ringsted

MOTORFLYVNING**Dato Begivenhed**

12-14/6 2009 Int'l Week-end for Piper PA-18 C-90 og Piper J3 C-65, Flyveklubben Heide-Büsum (EDXB), kontakt Jochen Paulsen, e-mail paulsen-buesum@t-online.de



KDA PilotShop

lancerer en ny type solbrille

MILE-HIGH AVIATOR



Medlemsrabat
10%

Den leveres i en taske der evt. kan sættes fast på et bælte. Med brillen følger 4 forskellige farver glas samt en holder for glas med styrke – disse glas kan indsættes af egen optiker.

Samtlige glas er af typen click on, click off, således at de kan skiftes uden brug af værktøj. Solbrille leveres incl. taske og glas i farverne lys- og mørkegrå, orange samt gul. Prisen er

kr. **400,-** incl. moms.



KDA PilotShop

Telefon 4614 1507
webshop www.kda.dk

Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde



FLYV

81. årgang nr. 11 · november 2008

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)

I 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

Distribueret oplag ifølge Fagpressens Medie. Kontrol i perioden 1. juli 2007 – 30. juni 2008: 3.598 ekspl.

Smaragd - luftens juvel



Smaragd er et elegant lavvinget UL fly bygget i en GFR/Carbon sandwich konstruktion, der byder på masser af plads i cockpittet

Kik ind på www.hobby-centret.dk og se meget mere om dit nye fly



hobby-centret

- alt til mindste detalje

Telefon 57 67 30 92 • www.hobby-centret.dk

FLY UDLEJES EKKL/EKRRK



KALUNDBORG AVIATION

OY-BLP • PIPER PA28-151 • ÅRGANG 1976 • VFR-NAT CERTIFICERET



AIRWORK

OY-PTL • CESSNA F172P • ÅRGANG 1986 • IFR-CERTIFICERET

OY-BLP udlejes fra Kalundborg • OY-PTL udlejes fra Roskilde Lufthavn
Rabat kan gives • www.airwork.dk/flyudlejning.html

Pris DKK: OY-BLP 1080,- / OY-PTL 1.100,- pr. tacho

KALUNDBORG AVIATION
KALUNDBORG AVIATION
Mobil 4041 1326
aviation@mail.dk

AIRWORK
AIRWORK
Mobil 6076 8031
airwork@mail.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

Announce i Flyv?

Så kontakt Allan Christensen

Telefon: 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
centerair@centerair.dk • www.centerair.dk

HANGARPLADSER TIL LEJE

Til snarlig overtagelse
udlejes hangarpladser i
Københavns Lufthavn, Roskilde.
Månedlig leje excl. moms

kr. 1.700,-

HENVENDELSE DAGLIGT TIL
Henrik Stagetorn
telefon 33 12 46 11 eller
e-mail hs@stagetorn.dk

TRIG ScanTech
Scandinavian Aircraft Technologies A/S



Er din transponder Mode S klar?

Mød de europæiske Mode S-krav med TT31 transponderen fra TRIG Avionics. Lavt strømforbrug, høj ydeevne, plug and play opgradering, hvis den erstatter KT76A. En billig, fremtidssikret transponder til én motorers fly.



Kontakt ScanTech vedrørende priser og installation.

Scandinavian Aircraft Technologies A/S
Taagholtvej 178 • 9870 Sindal • 9678 0200 • parts@scantech.aero

UDSALG

Cessna 172 kr. 120.000
Cessna 150 kr. 100.000

Tlf. 4087 8640 eller
7452 8640

HANGARPLADS I AALBORG UDLEJES

i stor hangar med god adgang

Henv.: Tel. 2063 6063,
Mail: fia@mail.dk

JAR-OPS 1 approved Air Charter Company has a Vacant Position as Maintenance Manager in the EASA JAR OPS1 Dept.

Working in close cooperation with our sub-contracted part-145 maintenance provider, our Maintenance Manager will ensure full compliance with policies, regulatory requirements, and maintenance standards.

The ideal candidate holds or has held a managerial or maintenance supervisory position, with experience of Light Jet aircraft and GA. The position we believe is well suited for someone who is looking for a smaller operation or partial retirement, or a maintenance supervisor looking to move into middle management.

Contact **KARLOG-AIR**, Sonderborg Airport, DK-6400 Phone 0045 74 42 22 85 / E-mail mail@karlog-air.dk

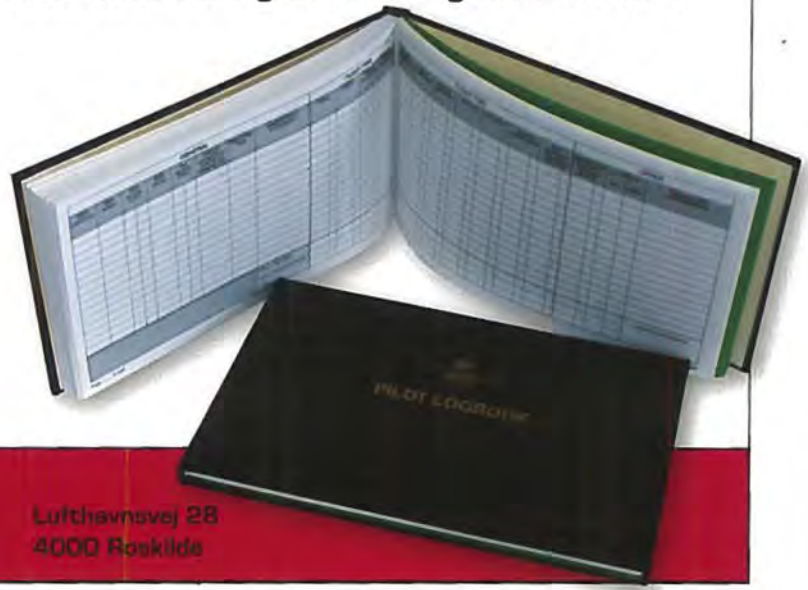


KDA PilotShop NOVEMBERSALG

KDA PilotShop gentager forårets succes med udsalg af Pilot Logbook fra KDA

Prisen er kr. 190,- incl. moms (du sparer kr. 40,-). Tilbuddet varer hele november måned eller så længe lager haves. Der ydes ikke yderligere rabat på udsalgsprisen.

Logbogen opfylder de forventede nye krav fra EASA om dokumentation af flyvetid.



kr. **190,-** incl. moms.



KDA PilotShop

Telefon 4614 1507
webshop www.kda.dk

Lufthavnvej 28
4000 Roskilde

Få et forsikringscheck af din flyforsikring

Hvornår har du sidst undersøgt om din forsikring er som den skal være?

Det kunne være et godt tidspunkt nu, da vi har justeret vores tariffer og den sidste tarifjustering er for svævere og motorsvævere.

Vi kan tilbyde en række kombinationer som gør, at du kun betaler for den dækning du har behov for.

Vælger du f.eks. en højere selvrisiko eller har der ikke været skader i en længere periode, vil du opnå en god rabat. Flyver du ikke hele året vil du i stilstandsperioden få en reduceret præmie.

Ring til os og få check på din flyforsikring.



SIRIUS
AVIATION INSURANCE

Sirius Aviation Insurance
Nyhavn 43A²th, 1051 København K
Telefon: +45 88 807 100
e-mail: aviation@SiriusGroup.com
Web.: SiriusAviationInsurance.com

Filial af Sirius International Försäkringsaktiebolag (Publ), Sverige

Ny tarif for: Svæver & Motorsvæver



SIRIUS

AVIATION INSURANCE



benair

BENAIR A/S

Staaing Lufthavn, Lufthavsvej 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, Lufthavsvej 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.



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, Halebjulstræning.

BILLUND AIR CENTER A/S

Box 6, Stratusvej 15
DK-7190 Billund
Tlf. 7533 8907
Fax 7535 3966
bac@billundaircenter.dk
www.billundaircenter.dk



Tilbydes:

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



SKOLEN FOR CIVIL PILOT UDDANNELSE A/S

Københavns Lufthavn Roskilde
Lufthavsvej 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.



- ATPL(A) integreret
- Individuelle MCC kurser
- Type Rating på B737 NG/CL og A320 incl. MCC
- PC/Diff. Training på B737 NG/CL
- Line Training på B737 og A320
- TRI instructor course og PIC course
- Class Ratings, GPS Approach Qualification, GEN-radiocertifikat
- Type Rating på Turbo-prop
- FIA(A), FIA(JR), IRI(A), CRI(A)SPA, IRI(A)

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

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=Fly
verinstruktøruddannelse, 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.

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

The Heart to Fly ...

- ✓ ATP Modular Commercial Pilot (AvDania & DAC)
- ✓ Private Pilot License (PPL(A), theory & flying)
- ✓ Aerobatic Course & Spin Course
- ✓ Radio Certificate, N-BEG & BEG
- ✓ Night Qualification & Differences Training
- ✓ Proficiency Check (PFC SEP) & Trial Lessons

Tlf: 46117721
E-mail: ad@airdanica.dk
www.airdanica.dk



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

Professionel pilotuddannelse



Lufthavsvej 60
4000 Roskilde

- ATP (A) integreret Trafikflyver
- FI (A) Flyveinstruktør
- FNPT II, DA-12 med Garmin 1000
- ATPL (A) Teori - Distance Learning
- PPL (A) Privatflyvercertifikat

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.

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

Skive Lufthavn
Lufthavsvej 1
DK-7840 Højslev
Tlf. +45 97524037

Flyvevåbnets
Bibliotek



392000302797

FLYV

DECEMBER 2008 NR. 12

Svedanor

Cimber Air



Islandsk guld

LÆS OGSÅ ...

TRES BONNE ETAPE I ST. AUBAN

Morten Bennick fra PFG pakkede vores sydfrugter og drog sydover til svæveflyvernes paradys, St. Auban i Provence for at få det sidste ud af sæson 2008.

Forsikrings-
aftale med DMU,
Dansk Motorflyver
Union

Er dine
forsikringer
i orden?

Få svar
på tlf. 70201927

Certifikatforsikring til piloter

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

Forsikringsmæglerne
på Roskilde Lufthavn

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



IKAROS FLYaps

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

CESSNA FORHANDLER NORDEN

FLYTEKNIK.ND
FLYTEKNIK AS, MERDEVEIEN 18B, 3676 NOTODDEN - NORWAY

NÅ OGSÅ CESSNA CARAVAN FORHANDLER



CESSNA CARAVAN

SKYHAWK



CESSNA 400



NY NETTSIDE!
WWW.FLYTEKNIK.ND
Tlf: +47 93 78 44 78 - Mail: flynor@flyteknisk.no

Cessna
A. Robinson C. 201 0070

GOOD

NYTT • BRUKT • KOMMISSJON • EASA VERKSTED



Lederskab forpligter

At forsikre sig er en tillidssag.
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.

QBE

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



« 10

Magiske Merlin

Jan Jørgensen har besøgt ESK 722 i Karup og giver en status på implementeringen af helikopteren i Flyvevåbnet. Forsidefoto også af Jan Jørgensen.

26 »

Islandsk guld

Ditte Vejlin fra Svævefly har svæveflyet over fremmed terræn over vulkanøen i Nordatlanten.



« 27

Oscar Yankee

Denne gang er der 22 nyregistrerede fly og mange ejerskifter. Foto: Erik Gjørup Kristensen.

ALMEN

Cimber Air	3
Læserbrev	8
Siljan AirPark	25

MILITÆRFLYVNING

Magiske Merlin	10
----------------	----

SVÆVEFLYVNING

Tres bonne etape i St. Auban	18
Islandsk guld	26

DRAGE- PARAGLIDER

Atos VR	23
Fritflyvende fotoklub	24

KALENDER

Kalender 2009	23
---------------	----

OSCAR YANKEE

Oscar Yankee	30
--------------	----

HISTORIE

For 70 år siden	32
-----------------	----

ORGANISATIONSNYT

Organisationsnyt	34
------------------	----

Computernedbrud

Redaktionen har under forberedelserne til dette nr. været ramt af computernedbrud (første gang i bladets 80-årige historie). Derfor vil indholdet være lidt ændret i forhold til det planlagte, og nogle artikler og billeder har måttet vente til næste nr.

Venlig hilsen

Knud Larsen, Red.



FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK



ATR 42-300 foran hangaren, august 2000.

CIMBER AIR – LUFTFARTSHISTORIE OG FAMILIESAMMENHOLD

Tekst: Niels Jensen

Foto: Cimber Air og Knud Larsen

Hemmeligheden bag succesen Cimber Air er forretningsstrategien: Tidsbesparende transport med fly af den rigtige størrelse og et enkelt service- og priskoncept, som er let at forstå og som giver passagererne oplevelsen af den gode stemning ombord. For at kunne sammensætte et sådant koncept, ligger der mange parametre skjult, som indbefatter bl. a. høj frekvens, god regularitet, effektiv produktionsafvikling på såvel afgangsom ankomstlufthavn og en grundig opfølgning på kundens rejseoplevelse.

Det kræver organisation og samarbejde at få produktet til at hænge sammen og blive leveret rettidigt. Flyet skal være til rådighed og klar til indsats. Piloter og kabinepersonale skal være typeuddannede og tilstede på de rigtige baser. Vejret skal være til at flyve i, både ved start og landing. Luftens landeveje skal være åbne og klar til at modtage flyet i en bestemt højde, på et bestemt punkt og lufthavnene skal have plads til landing når flyet når frem. Passagererne skal have en

CIMBER AIR

Cimber Air blev sidste år som Danmarks bedste indenrigsluftfartselskab af et stort udvalg af passagerer og branchefolk. Danish Travel Awards 2007 var arrangeret af rejsebranchebladet »Stand By«.

Historien om Cimber Air er også et stykke dansk erhvervs- og luftfartshistorie, som enhver der interesserer sig for

gyldig billet og være mødt frem til tiden og skal kunne passere de forskellige kontrolpunkter i lufthavnen for indcheck af bagage eller sikkerhedskontrol og meget mere!

Men Cimber Air har styr på forretningsprocesserne og vil helst have styr på dem med egen organisation for at holde omkostningerne nede. Cimber Air har sit hovedsæde i Sønderborg, nærmere bestemt Sønderborg Lufthavn. Rent faktisk er Cimber Air årsag til, at lufthavnen ligger, hvor den ligger. Selskabet har ejet lufthavnen og drevet den frem til 1994,

flyvning, bør kende. En fantastisk og næsten utrolig historie om dansk iværksætter- og pionerånd, når den er bedst. Det er desværre ikke muligt at fortælle hele denne interessante historie her, men Cimber Air har udgivet en bog »Logbog« om firmaets historie i forbindelse med dets 50 års jubilæum i år 2000.

men benytter i dag lufthavnen på lige fod med andre selskaber. Den ejes og drives nu af en række kommuner i området.

PÅ BAR MARK

Det hele tog sin begyndelse med en lille dreng i Aalborg, der midt i 1930'erne stod ved hegnet til Rørdal flyveplads (hvor cementfabrikkerne ligger i dag) og kiggede på DDL's (Det Danske Luftfartselskab, senere SAS) Fokker F. VII. Ingolf Nielsen hed han!

Der må have været indbygget en vis tålmodighed og stædighed i den lille fyr,



Lufthavnsbygningen i Sønderborg ved Cimber Air's 50 års jubilæum den 4. august 2000.



Adm. dir. Jørgen Nielsen taler ved firmaets 50 års jubilæum.

for han stod der så længe, at han efter et stykke tid fik lov til at hjælpe med at skubbe flyet på plads, og til sidst fik han en flyvetur ind over Aalborg. Her blev grunden lagt til det Cimber Air vi kender i dag!

Ingolf blev senere hen flymekaniker (bl.a. hos Morian Hansen) og tog A-certifikat. I 1949 fik han erhvervscertifikat og begyndte at flyve fotoflyvning og rundflyvning i »Sønderjyllands Flyveselskab«. Året efter overtog han firmaet og startede med sin egen KZIII, så at sige fra en bar mark.

SYV FLY I GANG

Sønderborg kommune havde anlagt en flyveplads med et tilhørende lille enfamiliehus til en pladsleder og hans hustru. Der flyttede Ingolf og Mimmi ind i 1952 med deres første barn, Hans Ingolf. Det var svære tider, og familien kunne ikke leve af flyvningen alene, så Ingolf måtte tage erhvervsarbejde ved siden af, ud over, at han også underviste og skolede pilotelever. Aktiviteterne steg støt og i 1954 var der syv fly i gang. Ingolf må have investeret hver en øre i firmaet. Herefter gik det pludseligt stærkt. Sønderjyllands Flyveselskab havde etableret sig i Tyskland, hvor der viste sig et stort vækstpotentiale, og alene i Bremen var der otte KZ-maskiner på vingerne. Opgaverne var taxifyvninger, fotoflyvning

ger og bannerslæb (reklameflyvninger). Herhjemme var det postflyvning og læge/syge transporter til de danske øer.

FAST RUTEFART

I 1957 købte Danfoss det ene af de to KZ IV fly der nogensinde er blevet bygget. Det blev Ingolf Nielsen, der kom til at flyve det på betingelser, der gjorde, at han kunne oprette en »fast rute« mellem Sønderborg og København. SAS havde ganske vidst koncession på fast rutetrafik i Danmark, men de fløj med store Metropolitan maskiner, der ikke kunne operere på så små flyvepladser som Sønderborg, så SAS så igennem fingre med den næsten regulære rutefart.

Allerede året efter købte Danfoss en Aero Commander, som Ingolf kunne leje i de perioder, hvor Danfoss ikke selv skulle bruge det. Den fløj næsten dobbelt så hurtigt som KZ IV og var luksuriøst indrettet efter datidens forhold. Det blev en rigtig god forretning for Ingolf.

Mads Clausen (Danfoss' grundlægger) har nok på sin egen diskrete måde gjort Sønderborg Kommune opmærksom på, at det var nu jernet skulle smedes, hvis man ville have en fremtidssikret lufthavn lige uden for døren. Sønderborg Kommune gik dog i 1960 kun i gang med at asfaltere den flyveplads man havde, men allerede året efter begyndte man at

tale om en udflytning af lufthavnen til et mere velegnet sted: Kær Halvø. Det tager lang tid at planlægge og bygge en ny lufthavn, så den stod først færdig i 1969. I mellemtiden beføj Ingolf Nielsen på den gamle plads på Kærvej, som blev udbygget i flere omgange indtil 1964, hvor en delvis asfalteret bane på 900 m kunne tages i brug.

Det var der også stort behov for: I perioden 1960 til 1964, var firmaet vokset til i alt 46 ansatte, her af 12 piloter, der fløj 10 maskiner af forskellig type, bl.a. Piper Apache og Aero Commander. I samme periode skiftede selskabet navn fra »Sønderjyllands Flyveselskab« til det mere mundrette Cimber Air.

NU MED STEWARDESSE

I 1964 måtte Ingolf igen ud og købe nye og større fly. Denne gang blev det de engelske fire-motorede De Havilland Heron fly, der kunne tage 15 passagerer. For første gang kunne der nu også være en stewardesse med til betjening af kunderne. Ingolf Nielsen købte i første omgang tre fly. Det samlede antal kom op på ni, inden de blev udfasede i 1969. Ingolf Nielsen var allerede i begyndelsen af 1960'erne begyndt at tænke på jet-fly, men flyene var for store og brændstof-forbrugende for Cimber Air. Derimod investerer Cim-



Sønderborg Lufthavn, 18. januar 2007.

ber Air i mellemstore turboprop fly i 1968, lige før den nye lufthavn blev taget i brug. Det blev de franske Nord 262, måske Cimber Airs mest elskede fly. I hvert fald blev det en utrolig trofast og pålidelig maskine. Samtidigt fik Cimber Air koncession på Stauning-København ruten.

Knap var asfalten størknet på den nye Sønderborg Lufthavn før Ingolf og Mimmi havde besøg af det første jetpassagerfly, den hollandske Fokker F28 til 60 passagerer. Indkøb af et sådant blev det nu ikke til lige med det samme, først i 1979 stod det første Cimber Air fly af typen F28 på forpladsen. Først en succes, senere nær en katastrofe, og for derefter at blive et sandt eventyr. I mellemtiden kiggede Ingolf på andre jetpassagerfly bl.a. det tysk /hollandsk byggede VFW 614 med plads til 46 passagerer, langt forud for sin tid i størrelse, komfort og hastighed. I slutningen af 1970 havde Cimber Air afgivet ordre på tre af disse fly. Det var noget af et vovestykke, men Ingolf havde sikret sig med både livrem og seler i kon-

trakten. Flyene fløj som en drøm, men var et mareridt for teknikerne.

CIMBER AIRS REDNING

I 1971 indgik Cimber Air i Danair samarbejdet, sammen med SAS og Maersk Air. Næsten samtidig udviklede et årelang samarbejde med Lufthansa sig til en stor kontrakt med Lufthansa om beflyvning af tysk-europæiske ruter.

Med energikrisen i 1979 på trapperne fik Cimber Air leveret sine Fokker F28. Flyene var blevet særdeles godt modtaget af kunderne. De var behagelige og hurtige, men med de hastigt stigende brændstofpriser blev anvendelsen af flyene på Cimber Airs rutenet en underskudsforretning. Oliepriserne sendte hele erhvervslivet og Cimber Air med, ud i en alvorlig krise, som nær havde kostet selskabet livet.

Via sine mangeårige forbindelsen og venskaber, og qua en tidligere kontrakt i Mellemøsten i 1975, skaffede Ingolf Nielsen i 1980 en ny kontrakt hjem med Saudi Arabian Airlines også kaldet Sau-

dia. Cimber Air skulle beflyve et antal destinationer i det nordlige Saudi Arabien fra hovedstaden Riyadh. Det blev Cimber Airs redning!

21.000 FLYVETIMER

De danske og europæiske ruter blev holdt ved lige på vågeblus. De gamle Nord 262 maskiner, som ellers var blevet solgt til USA, blev købt hjem igen og indsat på indenrigsruterne. Først i 1985 var der basis for at købe nye turboprop fly. Fransk-udviklet snusforluft, af typen ATR42 med plads til 46 passagerer blev bestilt og leveret. Cimber var blandt de første der modtog flytypen, og det skulle vise sig at blive et usædvanligt kunde/leverandør forhold. Den dag i dag er Cimber Air Nordeuropas absolutte ATR ekspert på vedligeholdelse og support. Det var også i 1985 Ingolf Nielsen fløj sin sidste flyvetur som kaptajn (med mere end 21.000 flyvetimer), og fik en særdeles usædvanlig afskeds salut, idet hans Nord 262 maskine med passagerer blev eskorteret til landing i Sønderborg af to F-16 jagerfly. Denne flyvning blev



ATR med Sønderborg by i baggrunden.

samtidigt foreviget af en Draken fotorekonoseringssjager.

CIMBER AIR LEVER VIDERE

Sønderborg Lufthavn kunne ikke vedblive med at være drevet og ejet af Cimber Air.

Liberaliseringerne i EU fordrede, at tingene blev skilt og holdt hver for sig. Derfor besluttede Cimber Air at afstå lufthavnen med tilhørende bygninger til et kommunalt konsortium, som i dag professionelt driver lufthavnen til glæde for alle Sønderborg baserede selskaber.

I september 1995 ophørte Danair samarbejdet, idet det også stred mod EU-reglerne for liberalisering af luftfarten i Europa. Danairs bestyrelse mødtes for sidste gang den 29. september, hvor Ingolf konstaterede, at han var den eneste overlevende af de bestyrelsesmedlemmer, der indledte samarbejdet. Næste morgen døde Ingolf i sit hovedkvarter kun 69 år gammel – på gården Veesebæk, hvis marker nu var blevet til en moderne lufthavn.

I kraft af Cimber Airs dygtige medarbejdere og Ingolf og Mimmis tre dybt engagerede børn, Hans Ingolf, Lone og Jørgen, så fortsatte det arbejde som Ingolf Nielsen igennem næsten 50 år havde levet og åndet for. En stor arv at løfte, men også en berigende livsopgave.

Kærlighed og brændende engagement

Da jeg aflagde Cimber Air et besøg i Sønderborg i sommer 2008, blev jeg modtaget af Lone Koch, produktudviklingschef og den ene af de tre søskende, der i dag ejer selskabet. Jeg mærkede straks en brændende begejstring og en kærlighed til flyvning. Jeg var så heldig, at få lejlighed til også at hilse på hendes to brødre Jørgen Nielsen, direktør og luftkaptajn i Cimber Air og Hans Ingolf Nielsen, direktør tidligere luftkaptajn i Cimber Air og helikopterpilot i sit eget firma Helenia.

Ud over disse tre søskende er en del af den øvrige familie også beskæftiget med luftfart. En er Hercules-kaptajn i Flyvevåbnet, en er stewardesse og endnu en er certificeret flymekaniker. Ikke nok

med det – de flyver også i deres fritid.

Jørgen Nielsen er det man kan kalde et ikon inden for veteranflyvning med sin Chipmunk, og sammen med sin nevø Michael Koch Nielsen og gruppen Chipchaps bruger de mange timer ved airshows i sommerlandet.

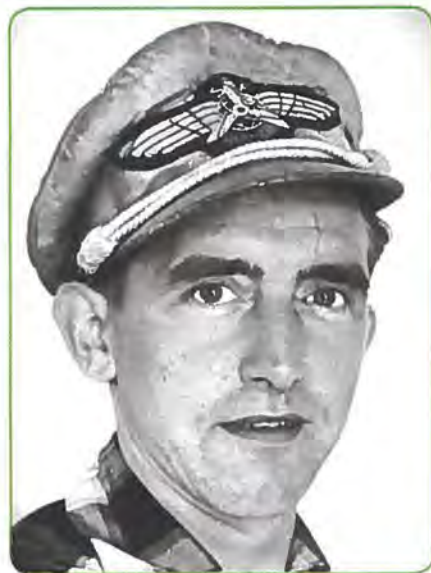
Under min korte samtale med Jørgen Nielsen mærkede jeg tydeligt engagementet, der er drivkraften i selskabet: En fantastisk personlighed. Jørgen stod kort tid efter i sin pilotdragt og var på vej ud til sin Piaggio FW149 (VFW Fokker). Han skulle lige et smut til Aalborg til William Blumes afskedsreception (Aalborg Lufthavns mangeårige lufthavnschef).

PÅ VEJ IND I FREMTIDEN

Lone Koch fortalte mig om alle de mange aktiviteter Cimber Air i dag beskæftiger sig med. Det er ikke kun transport af flypassagerer. Det er også softwareudvikling og salg af software til komplet styring og kontrol af ATR og CRJ vedligeholdelse. Det er maintenance and repair for andre selskabers ATR og CRJ fly.



Cimber Air's KZ III OY-DMO tilhørte oprindelig læge Abild, Rødekro.



Ingolf Nielsen, Sønderjysk Flyveselskab.

Det er reserveredslager og formidling af reserverede.

Cimber Air følger med tiden og skal være på forkant med rejseteknologiens udviklinger. Lone fortæller om det papirløse elektroniske billetsystem, som trådte i kraft pr. 1. juni 2008, hvorefter papirbilletterne helt ventes afskaffet. Nu kan man bestille via Internettet, få en e-mail med sin rejsekvittering og benytte sit kreditkort til at lave sin indcheckning i lufthavnen. Fremtiden bliver at man laver sin indcheckning via mobiltelefonen og får boardingcard på

en mms. Jo, luftfarten er fortsat i første række når der skal tænkes i nye baner. Det fine er, at man ved sikkerhedskontrollen kan benytte sit kreditkort som ID og rejsebevis, og så må man desværre springe den flinke dame over, som står ved skranken for at hjælpe én tilrette, men det er prisen for at kunne rejse i flyvende tempo fra den ene landsdel til den anden.

FAKTA

- Antal ansatte:** ca. 750
- Antal flyvninger:** mere end 26.000
- Antal passagerer:** over 1,1 mio.
- Regularitet:** 98,75%
- Omsætning:** 887 mio.
- Overskud:** 16,5 mio.

Flyflåde:
7 ATR 42 og ATR 72
15 Bombardier CRJ200

Læs mere på Cimber group's hjemmeside:
www.cimbergroup.com

LÆSERBREV

DEN BEFRIENDE RULNING!

Hvor er det herligt og befriende i forbudsstaten Danmark at læse om en direktør i et luftfartselskab, som har fløjet kunstflyvning i sit eget fly! (Hvor tit har jeg ikke selv drømt om at gøre det samme i den Boeing som jeg fløj for et andet selskab)

Og hvor er det vidunderligt at høre at selv SLV kan vende det blinde øje til! Men det der skræmmer mig er – at der findes folk med et flyvercertifikat som

ønsker deres åndsfæller brækker halsen, bare fordi de er i stand til at beherske deres fly til fingerspidserne og udføre manøvrer som flyet sagtens kan, men kun de færreste piloter tør og gør.

Sådanne småtskårne, snæversynede mennesker burde ikke have et flyvercertifikat. De fortjener simpelthen ikke den glæde det er at flyve.

Det ender med at vi skal angive hinandens forseelser til SLV i et land som i

forvejen er oversvømmet med Love og Bestemmelser.

Hvis vi alle gik omkring og tænkte på samme måde som læserbrevskribenten fra oktober nr. var flyvning aldrig blevet opfundet.

Dieter Betz, Ebeltoft

YOUR WAY TO BECOME A PROFESSIONAL PILOT IN DENMARK AND EUROPE



Apply before the 21st of October!



Apply online

www.nearas.no

Email: post@near-as.no

Telefon + 47 70 18 93 00

Fax +47 70 18 93 01

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



IS THE DREAM JOB STILL A DREAM?
-NEAR MAKE THE DREAM COME TRUE-

One of the students that graduated in 2004, started his career with NEAR 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 made it possible for me to get my first professional job only 3 months after graduation."

- Andreas Langlo, copilot in Norwegian -

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 4th - 6th of November 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



MAGISKE MERLIN

Tekst og foto: Jan Jørgensen

I øjeblikket er Flyvevåbnets Eskadrille 722 fra Helicopter Wing Karup travlt optaget med at konvertere fra S-61 Sea King til EH101 Merlin samtidig med at eskadrillen opretholder det nationale SAR beredskab. Processen med at introducere et moderne og avanceret helikoptersystem som Merlin i Flyvevåbnets tjeneste har ikke været nogen nem opgave, og de nye helikoptere er blevet meget udskældt i den danske presse. Men faktum er at tekniske problemer og forsinkelser efterhånden er ved at blive historie, og nu begynder Merlin for alvor at vise sit værd i de daglige operationer.

Chef for Eskadrille 722 er i dag major Lars-Henrik Thorngreen (pilotnavn SUN), som allerede har fløjet Merlin i adskillige år. Hen var i tre år udstatione-

ret hos leverandøren AgustaWestland i Yeovil sydvest for London, mens han som testpilot deltog i test og udvikling af den danske Merlin version. SUN roser Merlin: »Man føler slet ikke vægten på 15 tons når man flyver. Man kan være aggressiv og under taktisk flyvning er den særdeles manøvreedygtig. Og så er den let at flyve. Man kan flyve hands-off, alt er automatiseret, det bliver en lettelse for SAR besætningerne.«

Flyvevåbnet modtog 14 AgustaWestland EH101 Merlin Mk.512 i perioden 2006-07 (med numre M-501 til M-514), hvoraf otte var udstyret til SAR (Search And Rescue) og seks til TTT (Tactical Troop Transport). De to udgaver er opbygget

omkring det samme flystel, men indretning og elektronik er forskellig. Missionsspecifikt udstyr kan nemt flyttes rundt for at rekonfigurere flystel til SAR eller TTT. Merlin blev indkøbt som afløser for Eskadrille 722's 40 år gamle Sikorsky S-61A Sea King redningshelikoptere, og samtidig skulle Merlin påtage sig en ny operativ rolle indenfor taktisk troppetransport som støtte for hærenheder både i nationalt regi og under internationale operationer. Ved omskoling af besætninger til Merlin prioriteres SAR højere end TTT, således at træning i TTT først vil blive gennemført når et tilstrækkeligt antal besætninger er trænet i SAR.

FØRST SAR

Eskadrille 722 opretholder tre perma-



Tankning af EH101 fra tankvogn

nente SAR beredskaber, baseret på flyvestationerne Skrydstrup og Aalborg samt lufthavnen i Roskilde. Desuden oprettes et midlertidigt SAR beredskab på Rønne lufthavn om vinteren, når vandtemperaturen i farvandet rundt om Bornholm bliver meget lav. Helikoptere og besætninger på SAR beredskab udskiftes hver tredje dag. Når et SAR beredskab scrambles på en mission skal helikopteren kunne være i luften indenfor 15 minutter om dagen og 30 minutter om natten, hvilket normalt opfyldes med endog stor margin. SAR missioner i Danmark taskes af JRCC (Joint Rescue Coordination Center), der er en værnsfælles enhed.

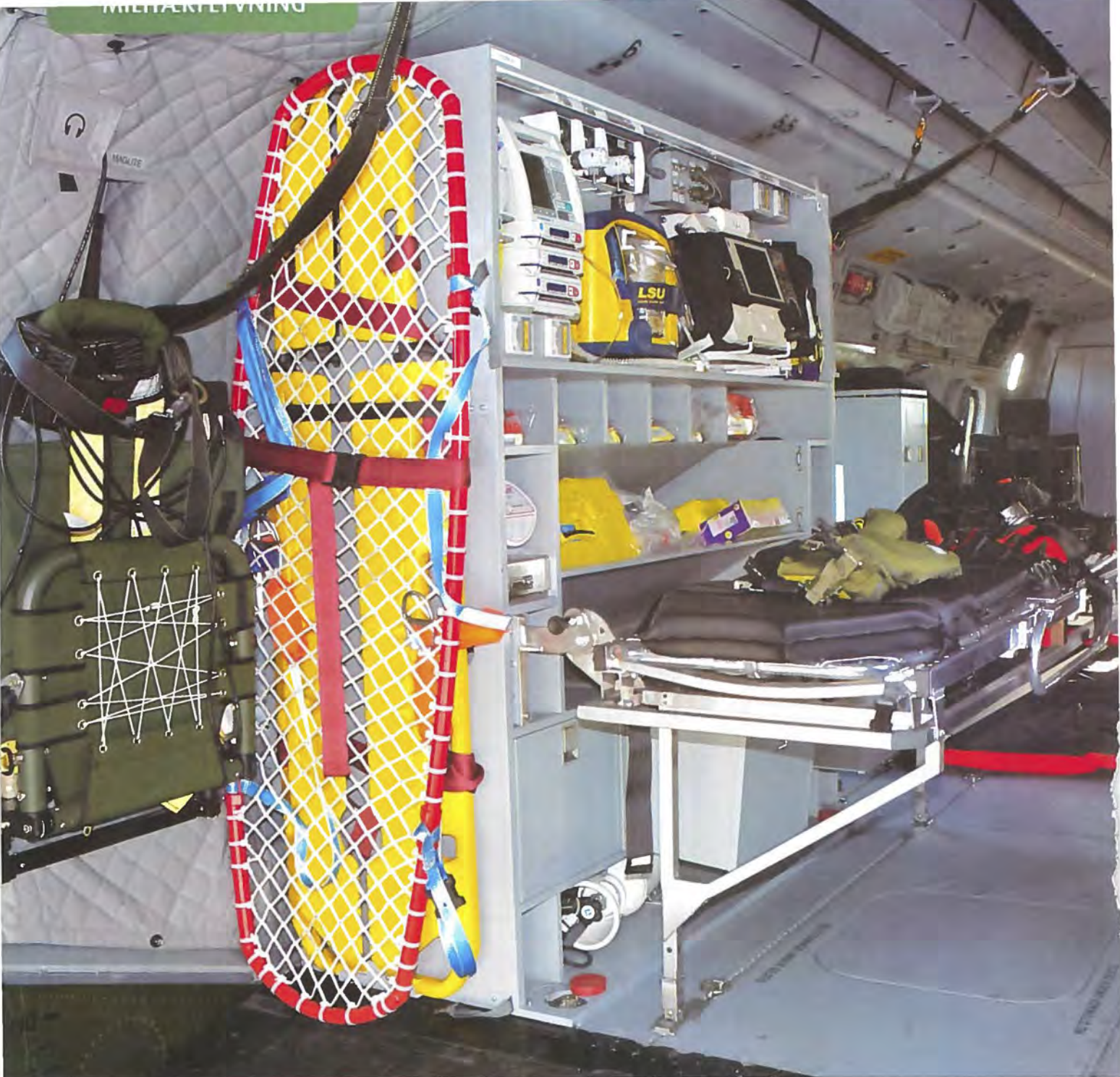
Eskadrille 722 opnåede IOC (Initial Operational Capability) med Merlin i SAR rollen i april 2007, hvilket vil sige at fra

det tidspunkt kunne Merlin deltage i det danske SAR beredskab. Men inden Merlin fuldt ud kan erstatte Sea King skal alle eskadrillens SAR besætninger omskoles fra Sea King til Merlin. I øjeblikket omskoles to besætninger hver niende måned, og i henhold til gældende planer vil alle 19 SAR besætninger være omskolet til Merlin i 2010. Rent praktisk betyder det at SAR beredskaberne gradvist konverteres fra Sea King til Merlin, og i øjeblikket er det sådan at SAR Skrydstrup udelukkende varetages af Merlin, mens SAR Aalborg og SAR Roskilde varetages af både Sea King og Merlin afhængigt af aktuell »dagsform« for de to typer.

Sea King forventes derfor at fortsætte i tjeneste indtil 2010, om end en gradvis

udfasning af typen allerede er påbegyndt. Som den første blev U-240 udfaset i december 2005, og er blevet malet om i de oprindelige sølv/orange farver og udstillet på Flyvevåbenmuseet i Ståning. Senere er U-275 og U-280 også blevet udfaset, således at der i dag kun er fem Sea King i tjeneste (med numrene U-276 til U-279 og U-481).

Indførelsen af Merlin har betydet en kraftig forbedring af SAR kapaciteten i Danmark. Sammenlignet med Sea King kan Merlin løfte den dobbelte last og har 50% større rækkevidde. Indenfor avionics og elektronik er Merlin et spring på flere generationer i forhold til Sea King. SUN kommenterer Merlin's præstationer således: »Vi har fået en ny helikopter, der kan klare langt flere opgaver end den



Båre og lægeudstyr.

gamle. Senest oplevede vi i januar i år nogle dage, hvor alene Merlin kunne flyve på grund af is i luften. På en mission gjorde den større løftkraft og plads, at Merlin kunne redde to kæntrøde fiskere samtidig med at den fløj en patienttransport. Det kunne vi aldrig have gjort med Sea King.«

En af Eskadrille 722's piloter beskriver hvordan det er at flyve Merlin i SAR rollen: "Det er et kæmpe spring i forhold til S-61. I cockpittet er alle instrumenterne ændret fra analogt til digitalt, og den

danske Merlin udgave er forsynet med seks store AMLCD (Active Matrix Liquid Crystal Displays) placeret på række tværs over instrumentpanelet. Disse farveskærme viser al nødvendig data for flyvning, motorer, brændstof, navigation, osv. Hvad der formentlig bidrager mest til at aflaste SAR pilotens job er Merlin's avancerede autopilot AFCS (Automatic Flight Control System) sammen med FMS (Flight Management System). Autopiloten kan flyve op til 90% af en normal SAR mission, hvilket betyder at piloten en stor del af flyvetiden

kan koncentrere sig om at overvåge helikopterens automatiske systemer og derved spare kræfterne til de virkelig vanskelige og krævende tidspunkter under missionen. Således kan Merlin f.eks. flyve automatiske standard eftersøgningsprofiler, flyve ind til og ud fra hover, holde hover i fast højde og position, osv. Hvis FLIR'en under en fuldautomatisk eftersøgning registrerer et uidentificeret objekt i vandet flyver helikopteren automatisk ned i hover over objektet, hvorefter piloten kan overtage styringen og undersøge objektet nærmere.«



Systemoperatørens arbejdsstation.



Cockpitlayout med seks store skærme.

Andre systemer som gør Merlin mere sikker at flyve end Sea King omfatter f.eks. EGPWS (Enhanced Ground Proximity Warning System), TCAS (Traffic Collision Avoidance System) og ISDS (Ice and Snow Detection System). Specielt afisningssystemet er en kæmpe fordel i forhold til S-61, som ikke kunne flyve når der var risiko for isdannelse på rotoren. Som noget helt specielt er de danske Merlin helikoptere også forsynet med et laserbaseret OWS (Obstacle Warning System), der scanner området foran helikopteren og advarer piloten hvis der registreres forhindringer

(som f.eks. træer, master, el-ledninger, broer, bygninger eller bjerge).

SENERE TTT

Grundet den senere planlagte træning af besætninger i TTT rollen, besluttede Flyvevåbnet at imødekomme en hastespørgsmål fra England om at lade RAF låne seks af de danske Merlin, da RAF havde desperat brug for flere store transporthelikoptere i sine operationer i Afghanistan og Irak. Således blev seks danske Merlin (M-501, M-503, M-505, M-506, M-509 og M-511) i 2007 returne-

ret til AgustaWestland, som ombyggede dem til engelsk HC Mk.3A standard og leverede dem til 78 Sqn på RAF Benson. I stedet vil Flyvevåbnet i 2009 modtage seks nybyggede Merlins af en udgave som er en smule forbedret i forhold til de øvrige danske Merlins. Aftalen er udgifts-neutral for Danmark, og AgustaWestland vil efterfølgende opgradere de oprindelige danske Merlins til samme forbedrede standard som de seks nye.

TTT er en helt ny rolle for Flyvevåbnet, og for at sikre så effektiv en opbygning







af denne kapacitet som muligt har Eskadrille 722 allerede to Merlin besætninger udstationeret på RAF Benson, hvor de trænes af englænderne i TTT rollen. Når Eskadrille 722 modtager sine egne TTT Merlins i 2009 skal enheden udvides med 50% flere besætninger, for at have folk nok til at varetage både SAR og TTT. Det er planen at der i alt skal uddannes ni TTT Merlin besætninger, som indledningsvis forventes rekrutteret blandt Eskadrille 724 Fennec personel der allerede har stor erfaring i samarbejde med hærstyrker. Operativt er det målet at op til fire Merlins skal kunne deployeres på internationale operationer i TTT rollen.

Ifølge gældende planer skal Eskadrille 722 være operativ i TTT rollen med Merlin i 2012, men denne målsætning forventes højst sandsynligt ændret i forbindelse med det kommende forsvarsforlig. Forsinkelser i Merlin projektet har alle-

rede gjort denne dato vanskelig at nå, og desuden er det usikkert om politikerne vil lade eskadrillen omskole alle SAR besætninger fra Sea King til Merlin før man begynder at uddanne TTT besætninger. Kun tiden vil vise hvad fremtiden bringer.

Når der opereres i TTT rollen vil de danske Merlin være udstyret med yderligere selvforsvars-systemer for at forbedre helikopterens overlevelsessevne på den moderne kampzone. Disse omfatter passive sensorsystemer som RWR (Radar Warning Receiver), LWR (Laser Warning Receiver) og MAWS (Missile Approach Warning System) samt aktive responsystemer som Chaff & Flare dispensers og DIRCM (Directed Infra Red Countermeasures) som er en avanceret laser der kan nedskyde SAM missiler på vej mod helikopteren. Desuden kan der monteres manuelt betjente maskinkano-

ner i sidedørene og på agterrampen, og en speciel bom kan monteres under forkroppen til at modtage brændstof under lufttankning.

Med Merlin har Flyvevåbnet og Eskadrille 722 helt sikkert fået en meget kapabel helikopter, som kan udføre SAR rollen langt mere effektivt end Sea King og desuden påtage sig den nye TTT rolle. Selvom eskadrillen har kæmpet med lavere-end-forventede operative rådighedsprocenter for den nye helikopter (hovedsageligt forårsaget af forskellige tekniske problemstillinger) så har en dedikeret og fokuseret indsats fra såvel flyvende som teknisk personel på det seneste vendt kurven opad. I dag er eskadrillens operative rådighedsprocent for Merlin steget til omkring 50% fra et absolut bundniveau på 30% sidste år, og målet på 65-75% skal nok snart blive nået.

AIR SUPPORT A/S

SØGER DYNAMISK

• Sales Consultant m. pilotbaggrund •

Er du bidt af en gal flyver, og har du lyst til en spændende stilling i en innovativ og international orienteret softwarevirksomhed, der udvikler og sælger professionelle flight planning systemer, så er der dig, vi mangler.

DINE UDFORDRINGER

- Salg af flight planning systemløsninger til udvalgte turboprop og jet operatører i Europa
- Salg af suppleringsløsninger til bestående flyoperatører i Europa
- Selvstændig koordinering og gennemførelse af salgsbesøg i marken
- Planlægning af og deltagelse i messe- og salgsarrangementer
- Afhængig af interesseområde/erfaring deltagelse i software projektudviklingsmøder
- Mulighed for pilotfunktion på firmaets to-motorede fly (afhængig af flyveerfaring m.v)

DINE FAGLIGE KOMPETENCER

- Ideelt set har du en baggrund som pilot i et airline-selskab eller fra forretningsfly eller alternativt en baggrund som operationsmedarbejder i et luftfartsselskab
- Du har flair for salg/marketing og har evt. også en merkantil uddannelse bag dig
- Engelsk i skrift og tale og gerne tysk eller andet fremmedsprog på samtaleniveau

DINE PERSONLIGE KOMPETENCER

- Kan holde mange bolde i luften på én gang og fungere under pres
- Er god til at lytte og kommunikere
- Tager ansvar for dine opgaver
- Du trives i et uformelt miljø

VI TILBYDER DIG

- En energisk, åben og ung arbejdsplads med gode muligheder for udvikling af dine personlige og faglige kompetencer
- En spændende og udfordrende hverdag med plads til både selvstændige opgaver og team work
- Dygtige kollegaer, løn efter kvalifikationer og et helt nyt firmadomicil beliggende i Billund Lufthavn

SPØRGSMÅL

Har du spørgsmål til stillingen, virksomheden eller vore produkter og services, er du velkommen til at kontakte salgsdirektør Jens Pisarski på tlf. 7533 8889 + tryk 2 og gerne mobil 4053 8889 uden for kontortiden.

ANSØGNING

Ansøgning samt cv og evt. relevante bilag bedes sendt snarest muligt, dog allersenest så vi har det mandag d. 12. Januar 2009 til pps@airsupport.dk eller via post til Air Support A/S
Att: Hanne From
Nimbusvej 9
7190 Billund

AIR SUPPORT

NIMBUSVEJ 9 · 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 danskejet firma med hovedsæde i Billund, der siden 1989 har udviklet og markedsført unikke PC-baserede Flight Planning software løsninger til turboprop- og jet operatører på King Air, Learjet, Falcon og Gulfstream niveau til Boeing/Airbus niveau inden for General Aviation, Airline og Militære kundesegmenter. AIR SUPPORT's softwareløsninger anvendes p.t. af 4 landes luftvåben samt 250 luftfartsselskaber i 29 lande, der til daglig opererer mere end 2400 fly.



TRES BONNE ETAPE I ST. AUBAN

Tekst og foto: Ulrik Sørensen

Efter at have gået og kigget langt efter flyvevejr herhjemme i august og september måned oprandt søndag den 21. september endelig, hvor jeg og min kammer-sjuk Morten Bennick fra PFG pakkede vores sydfrugter og drog sydover til svæveflyvernes paradys, St. Auban i Provence for at få det sidste ud af sæson 2008.

Efter nøje at have fulgt resultaterne for dette års »Qualifying Grand-Prix« som blev afholdt netop her i begyndelsen af september var fråden tørret af munden og et smil fremme på læben, da vi endelig steg ombord på et Lufthansa fly som skulle tage os til Marseille. Herefter var det ind i den lejede Citroen og ca. 1 times kørsel nordpå til Chateau Arnoux St. Auban, hvor Centre National de Vol a

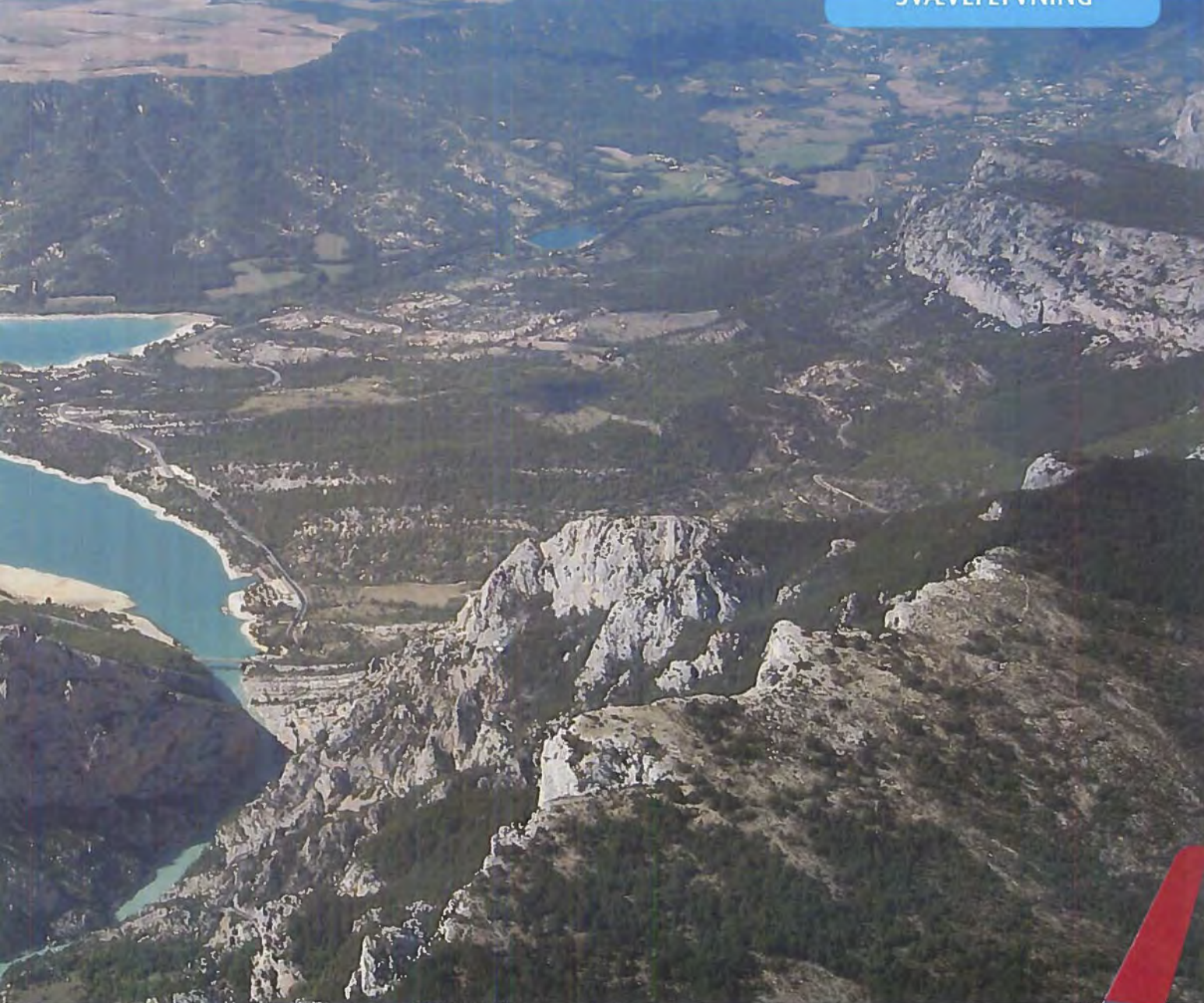
Voile (CNVV) ligger – det franske nationale svæveflyvecenter.

Det var Mortens debut på centret da han normalt selv holder til på Sisteron, men jeg selv har været her en til to gange årligt siden min egen debut i 2001. Her findes simpelthen alt – venligt personale, en flypark i topklasse, fantastisk gastronomi og ikke mindst flyvevej når det er bedst. CNVV tilbyder forskellige kurser, lige fra instruktør kurser til mere individuelt anpassede aktiviteter. Vi var begge hoppet på »Perfectionnement« kurset som stort set betyder »flyv så meget du orker på en uge« fordelt på forskellige flytyper såsom ASG-29, ASW-27, Ventus-2a,b,cx etc.

Prisen for denne »pakke« ligger på 465 € excl. flyslæb og må siges at være sær-

deles konkurrencedygtig, ja direkte overlegen når man sammenligner med andre muligheder hernede.

En normal dag hernede består i at gå til en god og velorganiseret briefing, hvor man ved afslutningen får tildelt det fly man skal bruge for dagen, pakke flyene ud, grille, lidt frokost i centrets kantine og dernæst 5-6 timers flyvning i et fantastisk landskab som tilbyder alt. Hvis man endnu ikke har prøvet bjergflyvning er dette sted ligeledes det helt rigtige, da et »begynder« kursus på CNVV er den helt rigtige *approach* til sikker og indholdsrig flyvning. Et sådant kursus skal selvfølgelig udbygges år efter år men vil samtidig også give den bedste oplevelse hernede og består oftest i fire



Lac de Ste Croix fra en Ventus-2cx.

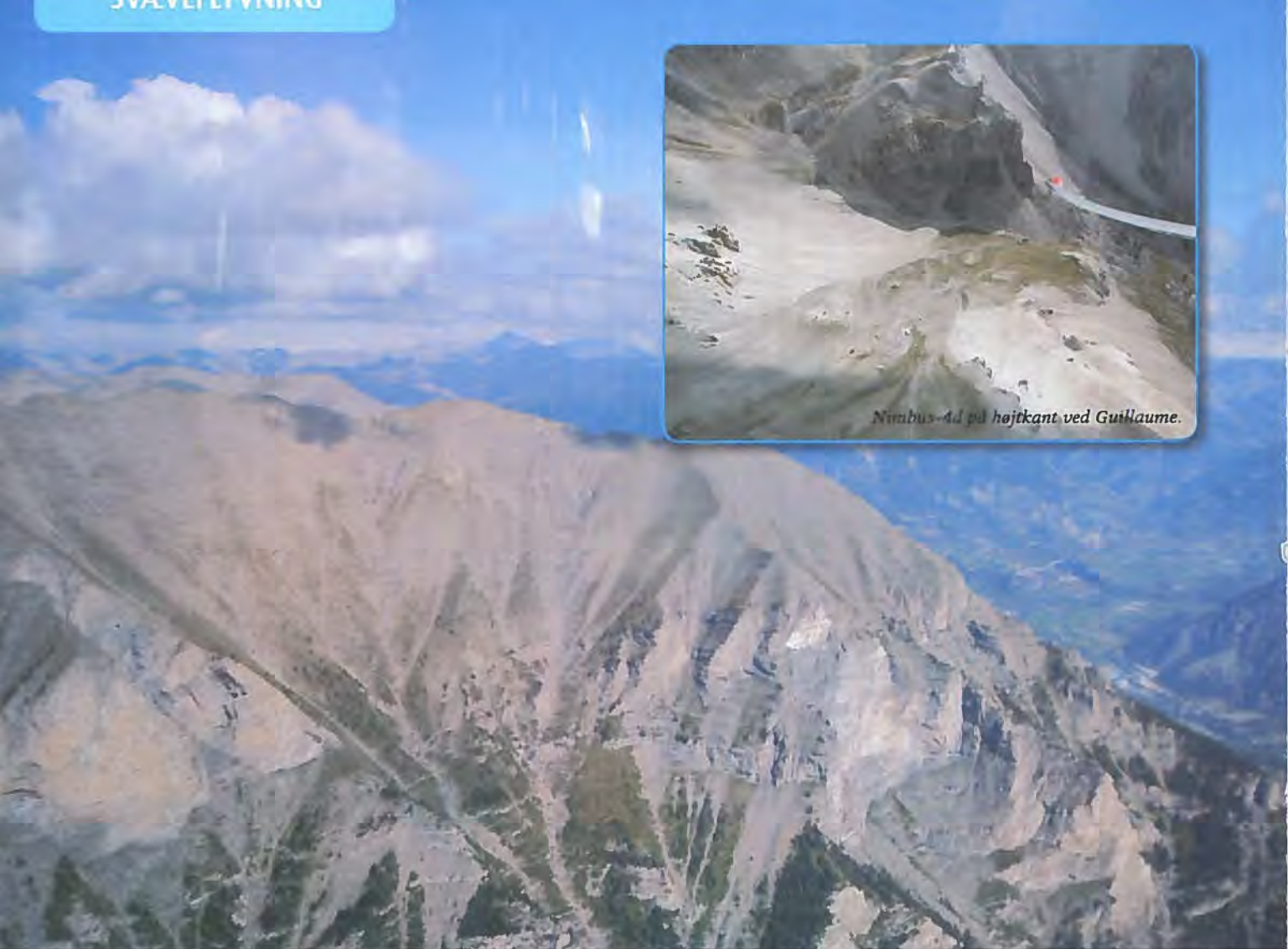
dage med instruktør efterfulgt af to dage i ensædet fly.

Vel ankommet, snupper vi nøglen til rummet og kan lige nå at indtage aftens-

maden på »Le Gout du jour« (dagens smag), som ligger i nordenden af vores by Chateau Arnoux fem minutter fra pladsen. Inden der

ASG-29.





Tete de Clotinaille med St.Crepin i dalen bagved.

bliver krøbet til køjs, kastes et hurtigt kig på morgendagens vejr som absolut ser brugbart ud.

MANDAG

Registrering og dernæst en meget grundig og lang briefing kl. 10:00. Nordlig strømning i de højeste lag og »breezes« længere nede, god luftmasse dog med tendens til udkagning og forventet base på 2300 m ved pladsen og op til 3000 m i bjergene. Javel ja, Nimbus 4d til Morten med vores instruktør Pierre og jeg selv en Ventus-2cx. Ingen klagemål. Vi var i luften lidt efter kl. 13:00 med 21 graders varme og udkobling på »Piton« med reelle 2 m/s til 1800 m. Jeg fortsatte op langs »Vaumase« mod »Authon« og videre nordpå for at vende »La Motte« flyveplads. Herefter blev det mod sydøst ned til »Aiguines« ved »St.Croix« søen for at igen at udnytte det gode vejr op imod »Pic De Beure« hvor man efterhånden kunne stige til 2600 m med 3-4 m/s. Morten og Pierre

havde startet mod sydøst og egentlig udnyttet vejret bedre inden de for mod nord og vendte »Plampinet« i relativt høje bjerge som bar til 2900 m. Jeg fik rundet 320 km, Morten 400 km så humøret var absolut i top og forventningerne ligeså for de næste dage.

TIRSDAG

Briefing kl. 09:45 og det var allerede fra morgenstunden tydeligt at vi lå i et fugtigt område med høje SC til følge. Svagt stig til 1700-2000 m i »Durance« dalen og ingen mulighed for nå de høje bjerge. Vi fik igen startet lidt efter kl. 13:00 med 19 graders varme, denne gang med Morten i en Discus-2b og jeg selv i samme Ventus-2cx. Vi blev slæbt op på Puimichel plateauet og da vi kom i top i godt 1800 m satte vi kursen ned imod »St. Croix« søen for at vende »Aiguines« i 1800 m. Der var allerede på dette tidspunkt tendens til udkagninger grundet fugten i højden men med solstråler her og der.

Vi satte herefter kursen op imod »Sisteron« hvor der stadigvæk var relativt meget sol. Jeg fik vendt bjerget »Maloup« i små 2100 m mens Morten valgte at fortsætte mod »Aspres« hvor det ligeledes bar til 2100 m. Nu var det meste af indstrålingen væk, og man skulle holde sig højt og tage det svage stig med – al flyvning syd for St.Auban var stort set ikke mulig. Da området med termik var relativt lille blev det til relativt korte ben på ca.40-50 km's længde og lidt frem og tilbage mellem St.Auban og »Gap«. Godt 250 km blev tilbagelagt for os begge og må nok siges at være det hidtil dårligste vejr vi har strækfløjet i hernede, men sjovt var det.

ONSDAG

Briefing kl. 09:45, øjnene godt udspilede fordi vejrbriefingen var vældig optimistisk – lidt for optimistisk. Kold instabil luft i højden gav los for CB-dannelse og byger i løbet af eftermiddagen. Disse var imidlertid dannet allerede 12:30, hvor

starten idag gik, og det var vigtigt at tilrettelægge sin opgave således at man holdte sig fri af »vandhanerne«. Ellers en fin dag med op til 2600 m ved »Ceuse« og knap 2000 m længere mod syd. En ret svær dag uden nævneværdig vind og selv de mindste skrænter og skråninger blev bearbejdet, når skybasen er så lav som 1800-2000 m, men det giver lidt »value for money« og nogle ekstra grå hår. Til trods for det fik vi igen idag tilbagelagt godt 300 km hvilket afgjort må siges at være tilfredsstillende i denne type vejr. Denne dag bød også på prøveflyvning af Schempp-Hirth's seneste Ventus-2cxa som jeg fik tildelt. Ikke overraskende byder den ikke på de store flyvemæssige forskelle fra Ventus-2cx'en, dog virker den pga. lidt lavere vægt lidt mere livlig end forgængeren og de få ekstra centimeter (millimeter?) i cockpitbredden, sammenlignet med Ventus-2a/Discus-2a, kan tydelig mærkes. Et ganske fornemt konkurrenceoptimeret fly som skal konkurrere mod ASG-29 – jeg vil lade smag og behag afgøre hvilken af de to man selv har som favorit.

TORS DAG

Torsdag vågnede vi til krystal klar blå himmel, og den lange lineal skulle findes frem. Dog skulle dagen iflg. MeteoFrance alligevel være lidt bygepræget. Starten gik kl. 12:45 og allerede her vidste vi at der ville komme byger dog i mindre udstrækningen end de forrige dage. Skybasen lå mellem 2200-2400 m og rigtigt godt stig med bobler på op til 4 m/s. Selvom der var byger hist og her kunne vi flyve 471 km, og vi var i luften knap seks timer og fik fløjet imellem »Vinson« i syd og »Col de Cabre« mod nord samt »Barreme« mod øst. Vi fløj begge igen Ventus'er og med de 18 m og godt glid var det ren fornøjelse og en oplevelse rigere at flyve på kryds og tværs her-nede.

FREDAG

Fredag, igen en lidt AC skyet om morgenen. Det var vi efterhånden vant til, men idag skulle vi altså i tillæg til de daglige 4-5/8 CU forvente at få besøg af kraftige CB'ere østfra opad eftermiddagen. Med det i mente gjorde vi klar for en tidlig start for flyves skulle der nu da Morten skulle prøve ASG-29. Kl. 12:45 blev vi



Guillaume – bjergtoppen til højre for instrumentbrættet.



Der er linet op på »piste sud whiskey«.

slæbt vestpå og koblede på sydsiden af »Lure« og bankede straks opad med 2,5 m/s til loftet på restriktionsområde R71, hvor man maksimalt må gå til FL75 som idag var 2250 m. Der blev fløjet vestover ud mod »Mt.Ventoux« og tilbage til pladsen for at holde check på de ankomne CB'ere. Der kunne lige nåes et smut sydover til flyvepladsen ved »Vinson« og tilbage inden der gik lokalflyvning i den, og vi endte med at måtte smide håndklædet ved 15-tiden, da St.Auban var omringet af kraftige byger med lynnedslag indenfor en 5-10 km radius. Nå, men det gav da endnu en fin tur, og ASG-29'eren havde plantet et smil på Mortens læber som ikke var at tage fejl af.

LØRDAG

Lørdag var vores sidste flyvedag i denne omgang, og vejrudsigten var fin. Endelig

bød muligheden for at komme nord på sig, og det skulle vi altså bare have med. Jeg var oveni dette den lykkelige ejer af en ASG-29 for dagen, og Morten var kravlet op i centrets Ventus-2cxa. Han måtte dog konstatere at den desværre ikke er bygget for almindelige mennesker og fik istedet den velkendte Ventus-2cx. Vi fik startet kl. 13:00 og koblede på »Puimichel« plateauet i meget svag stig som bar til ca. 1600 m. I små hop fik man arbejdet sig mod nordøst, først over på »Cousson« som virker i alle vindretninger og er specielt god med sydlig vind som idag – 2 m/s til 1800 m og man kunne fortsætte nordpå mod »Blayeul«.

Her kom vi i 2200 m, videre vest om flyvepladsen »Seyne« ved »Tete Grosse« og de 2400 m var hjemme således et hop over til »Dormillouse« var problemøst. Videre nordpå mod »Morgon« og det var



Morten særdeles tilfreds.

nu tydeligt at vi havde en østlig gradient samt at vi også er lidt henne på sæsonen, da den velkendte elevator på dette bjerg udeblev, og vi blev »hængt til tørre« i 10-15 min. I 2400 m forsatte Morten mod »Guillaume«, mens jeg ventede endnu et par minutter. Endelig blev tålmodigheden belønnet da sydsiden sparkede 3 m/s fra sig til 2800 m, og jeg kunne i ro og mag følge Morten nordover som selv var blevet hejst i 2800 m på »Guillaume«, og vi havde nu kurs mod »St.Crepin« dalen. Via »Tete de Clotinaille« gik det nordover. Jeg selv nøjedes med at vende flyvepladsen »St.Crepin« i 3000 m, mens Mortens lille forspring gav ham en god tur op over »Serre Chevalier« og fik vendt »Col du Galibier« i 3500 m inden det igen gik sydover.

Desværre var vejret i gang med at klappe sammen, så da vi igen var tilbage i regionen rundt St.Auban var skybasen nede på ca.1500 m med 6-7/8. Man kunne lige akkurat nå at vende »Vinson« flyveplads inden lokalflyvning rundt pladsen var at foretrække. Vi fik nydt den sidste termik og landede kl. 18:30 med 300-350 tilbagelagte kilometer.

For årstiden hernede havde vi iflg. personalet hernede faktisk relativt dårligt vejr, da mere stabilt vejr med 25-30 grader var mere normalt – hele september måned havde været »under det normale«, og vi var da også kun i de høje bjerge få gange, men det gav os begge meget god erfaring i at arbejde på de mellemhøje bjerge i lavere højde end hvad man normalt ligger i. Meget god træning som

gerne skulle give en bedre ballast til fremtidige besøg. Alt i alt en rigtig god uge med 25 timers flyvning i mildt efterårsklima.

En smidig og kompakt ferie kunne vi konstatere da vi søndag eftermiddag igen stod i Københavns lufthavn og ja – det skal prøves igen!



Hangaren pakkes ud.

ATOS VR DEN FØRSTE I DANMARK Af Kirsti og Kenneth Bakholm Husted

I maj var Atos i Danmark for at demonstrere deres vinger og deres suveræne flyvestil. Selvom Kenneth allerede havde en Atos S, var han, efter at have prøvet VR'en, nød til at eje en. Lige så overlegen som Atos S er over de vægtstyrede dragefly, lige så overlegen er Atos VR i forhold til Small udgaven. Og det er jo lidt af et fund for en inkarneret termik flyver.

Så da der dukkede en VR op på DHV.de, som lå inden for der budgettet, kørte vi til Tyskland for at hente den. Vi skulle næsten til Berlin, men hentes skulle den. Så på med tagbøjler og stige, og proviant i bilen tog vi den lange vej fra Midtjylland.

17 timer efter afgang var vi hjemme igen, trætte men med et fint nyt dragefly på taget. Uheldigvis kom vi hjem til en periode uden flyvevejr, så Kenneth måtte væbne sig med tålmodighed, inden han endelig kunne flyve den første tur i hans VR.

Tiden blev dog brugt til at gennemgå drageflyet, selvom den kom lige fra tjek på Atos fabrikken. Men på den måde lærer man jo flyet rigtig godt at kende, så nu kender Kenneth hver lille detalje på et fly mere.

Endelig kom flyvevejret, og Kenneth kun-

ne endelig få styr på abstinenserne efter at få lov til at flyve den allerførste tur i hans helt eget superfly. Der var mange nysgerrige folk på optrækspladsen for at overvære den allerførste tur.

»Den flyver præcis som jeg huskede. En lille smule negativ bøjletryk skulle lige trimmes væk. Jeg observerede at bagkanten blafrede ved høj fart og er spændt på udfordringen med at få det trimmet væk på denne type vinge. På en senere flyvning uden termik registrerer varioen et ejetsynk på 0,6 m/s. Super fly, som siden er trimmet, så den er helt perfekt.«

Men hermed var vi ikke færdige med førstegangs turene. Den skulle også testes på skrænt, så da vejret viste sig at være perfekt til at flyve fra Venø Borg, pakkede vi bilerne og kørte afsted. Også her var der stort fremmøde, både erfarne piloter og hele fire elever. Der blev skolet i bunden af skrænten ind imellem at instruktørene fløj. Eleverne fik sig en velfortjent pause, mens de kunne se på de erfarne piloters flyvning.

Kenneth brugte lidt tid på at finde ud af hvordan han nemmest fik pakket på skrænten, hvor vinden blæser mere kraftigt end i midten af Jylland. Men det lyk-

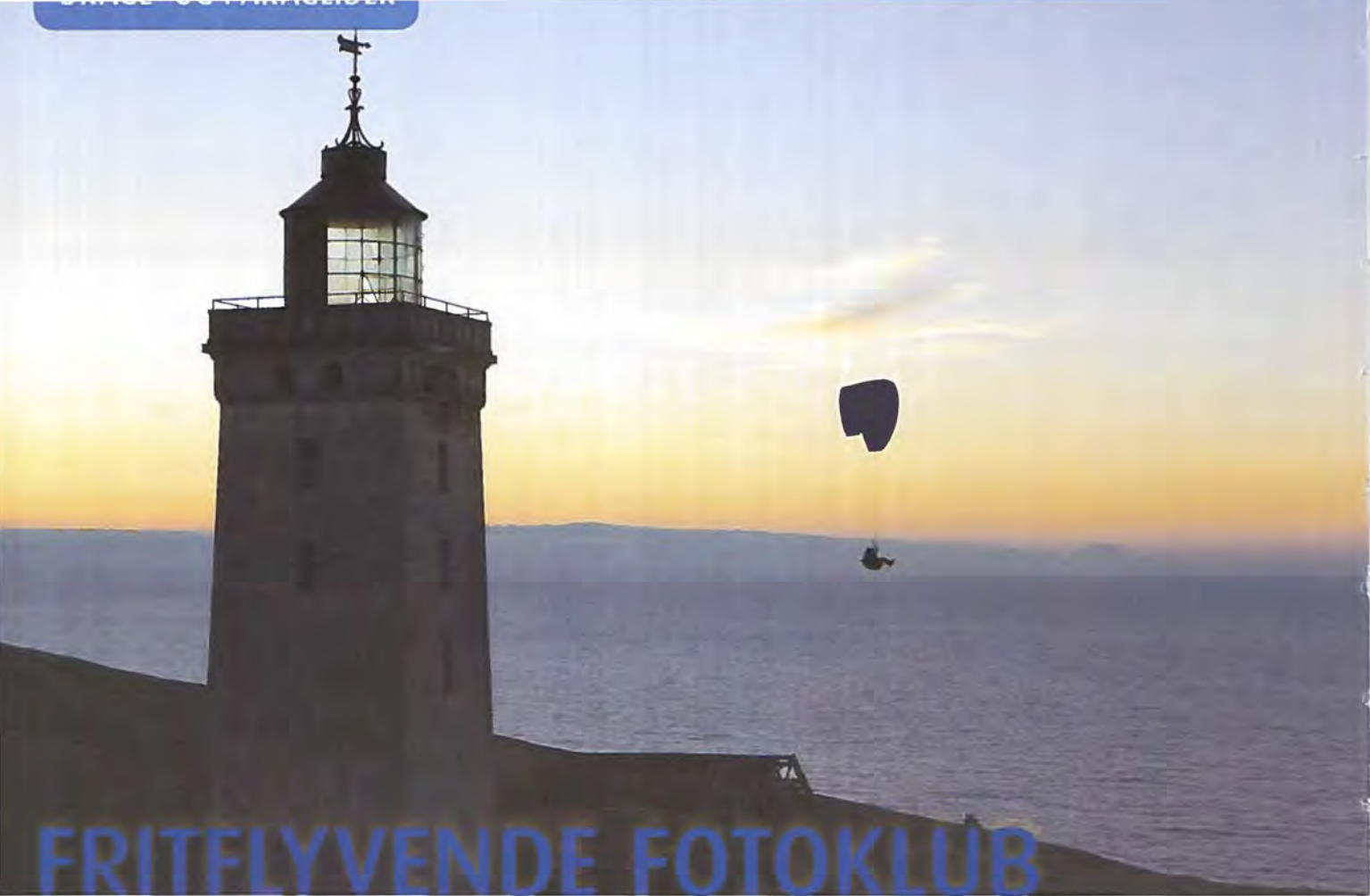
kedes. Efter lidt startbesvær var metoden fundet, og flyet klar til første skrænt tur. »Vingen er rolig og tillidsvækkende selv med 15 m/s på toppen af skrænten. I det jeg løber ud mærker jeg hvor godt vingen bærer mig jeg lader den stige højt over skrænten så jeg får plads til at finde vingens begrænsninger. Min *small* kan let lave 360-ere i de små termik bobler på skrænt. Men nu er spændvidden øget fra 11,5 meter til 13,8 meter. Efter lidt tilvæending er det nu tid til at vingen skal bevise sit værd. Min højde-rekord på Venø i Atos S er 218 meter. Jeg finder en god termik og stiger fornuftigt. Lader mig drive med boblen ind over øen. I 400 meters højde og halvt inde over Venø ryger jeg ud af boblen. Derfor vælger jeg at flyve tilbage til skrænten, hvor jeg ankommer i en glædesrus over hvor over fantastisk vingen er. Jeg har næsten fordoblet min tidligere rekord.«

Det her var fortællingen om de to jomfrureture i den første dansk ejede Atos VR, som der nok vil komme flere af. For det er et superfly som er utrolig tillidsvækkende, da det gør hvad det bliver bedt om. Og med et glidetæl på 19 meter og et egetsynk på kun 0,65 kan man jo ikke helt forstå at der kun findes tre Atos'er i Danmark.

KALENDER

2009	
Dato	Begivenhed
10-15/3	Avalon 2009, Australian Int'l Airshow, Geelong, Victoria (www.airshow.com.au)
2-5/4	AERO Friedrichshafen, Tyskland (www.aero-friedrichshafen.com)
21-26/4	35th Sun'n Fun Fly-In, Lakeland, Florida (www.sun-n-fun.org)
22-24/5	HeliExpo, Letnany/Kbely (Prag) (www.expo.aero)
12-14/6	HeliExpo, Wycombe Airpark (www.expo.aero)
15-21/6	Paris Air Show, Le Bourget (Paris), Frankrig (www.paris-air-show.com)
15-16/8	Borås Air Show, Borås, Sverige (www.airshow.nu)
27/7-2/8	EAA AirVenture, Oshkosh, USA (www.airventure.org)
22-23/8	Roskilde Air Show, Roskilde (www.airshow.dk)
22-23/8	3. International Bucker Fly-In, Kestenholz, Schweiz

* Se også www.airshowbuzz.com, 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.
* Også EAA's nye on-line kalender giver meget detaljerede oplysninger om arrangementer i USA (www.eaa.org).
Oversigten bringes uden ansvar for ændringer, aflysninger etc.



Tekst og foto: Birger Strandqvist

Der er den 4. juni 2008 startet en ny klub for foto- og videointeresserede hangglidere (HG) og paraglidere (PG), som samtidig er åben for andre foto og flyveinteresserede. Navnet er Fotopilot.

Klubbens idé er at skabe et udviklende miljø for billedskabende piloter og andre interesserede samt at få vores vidunderlige sport eksponeret lidt mere i samfundet. For de indmeldte medlemmer der ikke pt. er certificerede til vore flytyper tilbydes tandemture i paraglider til uhørt rimelige priser for en luft-fotosafari på op til 30 min.

Klubbens bestyrelse har tre aktive piloter indenfor både HG og PG, og alle har

en entusiastisk tilgang til foto og video. En underviser i video på RUC, en har vundet en fotokonkurrence med en Kinarejse for to og den sidste udstiller jævnligt fotos.

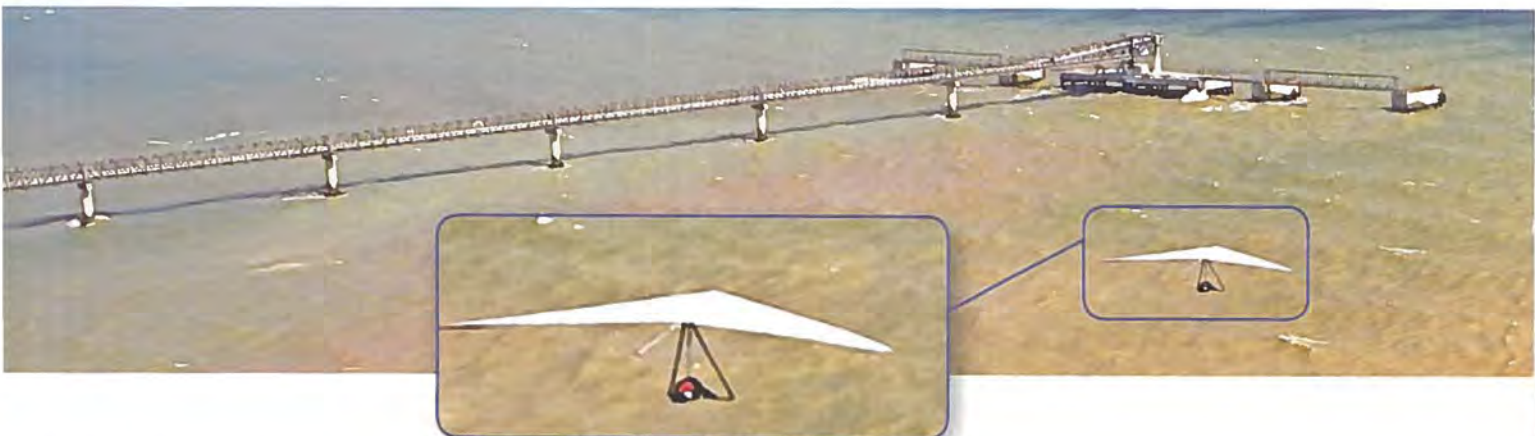
Vi laver klubmøder over hele året med foredrag og fælles teknikaftener mv. Der laves 3-4 årlige konkurrencer med pæne præmier til de første tre pladser. Vi mødes i første omgang mest på Sjælland, men har planer om evt. »udvidelser« fremover.

Da klubben er helt ny er der stor mulighed for at komme med fra starten og præge indholdet i aktiviteterne, så bare kom an! Vi ønsker et pænt billedmæssigt

fagligt niveau, så vi vil gerne hjælpe alle til at optimere deres kvalifikationer på foto- og videoområdet. Vi mener at det i sidste ende også vil gavne vores sport og fritidsflyvningen generelt, hvis vi kan få øget eksponeringen af den i diverse medier rundt i samfundet.

Der er samme kontingent for alle typer medlemmer, og det er 100 kr. halvår.

Hvis du efter at have læst artiklen skulle være interesseret, kan du ringe eller SMS'e til 2010 7060 for nærmere information eller kig på vor hjemmeside www.fotopilot.dk.



SILJAN AIRPARK

Af Ingrid Muus

Visionen om Siljan AirPark er stærkere end nogensinde før

Siljan AirPark, Nordeuropas første airpark ved Siljansøen i Dalarna, Sverige, har været gennem en turbulent periode i det forgangne år. Konkurser, som fandt sted i sensommeren 2008, i de to selskaber, som ejer landingsbanen og taxivejene, satte udviklingen på stand-by, og grundejerne var afventende. I tiden op til konkurserne skabte tvivl om ejerskab til landingsbane, taxiveje, vand og afløb o.l. stor usikkerhed blandt grundejerne. Hverken airparkens grundejerforening eller Siljansnäs Flyveklub, som er nærmeste naboer, var imidlertid økonomisk involveret i konkurserne. Man ser nu et behov for at gå ind og arbejde aktivt for at fremme en god udvikling af Siljan AirPark i sin helhed. På nuværende tidspunkt er byggeri færdigt eller i gang på godt og vel halvdelen af de 45 grunde, som ejes af piloter fra 11 nationer. Tre grunde er lige nu til salg, idet de nuværende ejere har ændret planer.

Siljan AirPark skal bygges færdig, det mål har airparkens grundejerforening og Siljansnäs Flyveklub sammen formuleret. Som et led i bestræbelserne er der dannet en arbejdsgruppe med navnet »Nystart Siljan AirPark«, som skal arbejde aktivt for, at den oprindelige vision realiseres og området gøres færdigt. Udover selve »fly-byen«, airparken, består visionen Siljan AirPark også af en kombination af samfundsnyttige aktiviteter og en teater-arena til flyvecirkus med hjemmebyggede fly, som bl.a. bygges i de sociale projekter, der har fundet sted i Dalarna gennem flere år i samarbejde med grundskoler og gymnasier i flere kommuner, og den vision er stærkere nu end nogensinde før. »I dag er vi flere end tidligere, som er tilhængere af denne vision og sammen kan vi faktisk arbejde for at realisere den«, udtaler Jo-

han Hammarström, en af arbejdsgruppens medlemmer og formand for AirParkens grundejerforening.

Eftersom Siljansnäs flyveplads (landingsbane og taxibaner) blev trukket med i konkursen bliver en af arbejdsgruppens første opgaver at sørge for, at asfaltering af taxibanerne kommer i gang så snart som muligt. »En sportsflyveplads har en minimal økonomisk markedsværdi eftersom den blot er forbundet med udgifter. Dog er det af stor værdi for både flyveklubben og airparken, at selve flyvepladsen er fungerende, hvilket også omfatter asfalterede taxibaner, idet en stor del af det at bosætte sig i en airpark er realiseringen af drømmen om »flyet i baghaven«, hangar i stedet for garage, og dertil er asfalterede taxibaner en nødvendighed«, siger Johan Hammarström. Man håber at kunne have asfalteringen af taxibanerne færdige i foråret

2009. Det afhænger dog helt af, hvor lang tid, der går inden eksekutorerne får solgt flyvepladsen.

Allerede til næste sommer er det også et mål, at der igen skal være flyvecirkus og en mindre café skal også være åbnet. På sigt er målet stadigvæk, at Siljan Flying Circus skal blive et helt unikt anlæg med Biggle's Café og Siljansnäs flyveplads som ramme, som kan trække endnu flere mennesker, lokale og tilrejsende, til området omkring Siljansøen.

Arbejdsgruppen håber også på at igen få gang i byggeriet af fly sammen med skoleelever, som i projektet School at Work, www.schoolatwork.nu. (se FLYV oktober 2002) »Det er vigtigt, at de sociale projekter fortsætter eftersom det er dette, der har været den røde tråd i hele vores virksomhed«, afslutter Johan Hammarström.

WWW.SILJANAIRPARK.SE

SILJAN AIRPARK

Siljan AirPark, www.siljanairpark.se, er en vision om en verdens unik fly-by, hvor småfly udgør det bærende tema i aktiviteterne, som tillige omfatter sociale og samfundsnyttige udviklingsprojekter. Grunden til Siljan AirPark blev lagt helt tilbage i 1995, da initiativtageren Carl Rönn begyndte at bygge fly sammen med skoletrætte elever på Tullinge Flyveplads ved Stockholm i projektet »Egna Vingar«. Carl Rönn har siden da opnået bevillinger på mere end 20 mill SEK til forskellige typer samfundsnyttige

projekter, overvejende finansieret med EU-midler. Udviklingen af visionen Siljan AirPark opstod i forbindelse med projektet School at Work, som indebar, at et antal fly-byggerier blev anvendt som pædagogisk værktøj i flere skoler forskellige steder i Dalarna. Projektet har givet gode resultater, da stort set samtlige deltagende unge mennesker har gjort deres skolegang færdig og bestået afsluttende eksaminer og i dag er gået videre ud i livet på en positiv måde.



ISLANDSK GULD

Af Ditte Vejlin, Svæveflyvning

Det hele startede med, at min far, Jens Chr. Pedersen, af det nordiske svæveflyversamarbejde var inviteret til årsmøde i Island. Da min mor, Anna, og jeg hørte dette, insisterede vi på at komme med, for der havde vi nemlig aldrig været – og min bror Simon – ja, han skulle desværre blive hjemme og passe skolen.

Jeg vil starte med blankt at indrømme, at de forberedelser – mentale såvel som informative – jeg havde gjort til denne uge på Island ikke blot var begrænsede men direkte ikke-eksisterende. Alene min ide

om øens størrelse var så forkert, at det er for pinligt at nedfælde på papir.

Med afgang fra CPH den 3. september ankom vi vel til Keflavík 2:55 timer efter. Fyrre minutters kørsel mere, og vi havde et godt hotel i Reykjavík kaldet Viking.

Dagen derpå startede vi med en ca. 40 km lang køretur. Landskabet vi undervejs mødte er uden sammenligning og helt unikt: Så langt øjede rakte var der slette bestående af barskt og ubarmhjerligt materiale; med grov hånd var kampesten til smutsten alle halvt tilstrøget af et lysegrønt lag mos, ujævnt kastet ud og afrundet med ufremkommelige bjerge i baggrunden.

Begyndende cumuluskyer dækkede kunstfærdigt himlen og det eneste malplacerede var den kulsorte, nypløjede vej, der snoede sig foran os og groft vidnede om den eksisterende civilisation. Velvidende at Island, som øgruppen Hawaii, er et resultat af undersøisk, vulkansk aktivitet, var det med noget forundring, at vi i det fjerne kunne se en gigantisk sky af damp stige op fra jorden. Kort efter viser det sig at være dagens hovedmål – den berømte Blå Lagune. Efter at have dyppet vores korpuser i det 37 grader varme, mineralholdige vand – som jeg forresten stærkt vil anbefale alle – besøgte vi et område med geotermisk

Dejlig islandsk natur.
Forfatteren til højre i billedet.



Forfatteren for start i Akureyri.



Skræntflyvning.
Foto: Claus Nedergaard Jacobsen.

aktivitet kaldt Krysuvik. Det er et sted, hvor selv sarte sjæle ikke burde lade sig snyde: Foruden den kraftige stank af svovl er der nemlig et væld af farver, boblende mudderpøle og rygende sumpe at finde. Jeg kan ikke dy mig: Intet mindre end det new zealandske Rotorua i mini-format – og her med gratis adgang.

Men nu til essensen og hele baggrunden for at skrive denne beretning:

Som sagt havde jeg absolut ingen tanker gjort mig om hvad, jeg skulle op og opleve, så da vi torsdag aften i en Fokker 50 i 5-6/8 stratocumulus letter fra Reykjavik og 45 min senere lander i Aku-

reyri, får jeg den næste sceniske overraskelse: Selve flyveturen havde jeg planlagt skulle gå med en lur, men det fik jeg godt nok ikke tid til med det landskab, der bredte sig under maskinen: Rå, nøgne bjergtoppe, små gletsjere med alle deres revner, store søer samt små, turkise smeltevandsbassiner var at se mellem de brune kæmper. Alt dette var at skimte mellem det spredte skydække. Da vi begynder nedstigningen, viser det sig at være direkte ned mellem nogle af de disse kæmper, og jeg må indrømme, at kaptajnen fik sendt en venlig tanke.

Selve banen ved Akureyri Airport er bygget direkte ud i vandet – stik nord.

Ja, billedet taler for sig selv, undertegnede måtte endnu engang se sig slået, da hun målløs steg ud af flyet.

Herefter blev vi hentet og ført over til den igangværende samling af en LS 8-18 – og til min store fornøjelse – en Duo Discus T. Dette skete uden for, hvad jeg på daværende tidspunkt døbt Klubhuset. Det bestod af ét stort rum udstyret med værksted, køkken, tv, fire stole, intet bord og intet mindre end et pissoir i det ene hjørne. Ikke ét ondt ord sagt om stedet, alt var simpelthen så pænt og velordnet, folkene så flinke og snakkesaglige, men kvinder – dem var der helt sikkert ingen af.



I LUFTEN

Fredag morgen kl. ni var der briefing. Det viser sig, at det ikke er fra denne plads, vi skal svæveflyve, men fra en beliggende 25 km syd på kaldt Melgeðismelar – eller bare Melar.

Lodtrækningen om flyene LS8, LS3, Super Dimona, Duo Discus, Twin III SL samt en Blanik går glat, og de bliver hurtigt linet op, parallelt med startbanen og 50 m fra havet.

Det viser sig hurtigt, at piloten på det første, startende fly faktisk er kvinde, så min antagelse var ikke korrekt. Hun var dog klubbens eneste.

Selv vandt jeg et sæde i Duo Discusen, men da klubben ikke kunne støve andet end fem kg bly frem, måtte co-piloten skrive historien fra bagsædet. Med hjælp fra en tipholder taxier Duo og Super Cup samlet ud på startbanen, letter og påbegynder hermed

»færgeflyvningen« til den anden plads.

Det er kanon-vejr – i hvert fald set med turistøjne. På samme sted som vi dagen forinden havde fløjet i Fokker 50'eren, befinder vi os nu midt i en dal, mellem de store, brune kæmper og med en glinsende, bugtende å løbende under os. Det spredte skydække lader sig ikke sådan lige aflæse. Der er ikke nok vind til bølgeflyvning, men der er lidt løft på skrænterne samt svag termik ind i mellem. For en der er vant til at navigere i termik, er den begrænsede skræntflyvning faktisk kun til besvær. Det bliver desværre kun til mellem 1500 og 3300', da det er noget makværk at flyve i. Men i betragtning af at klubbens piloter under normale omstændigheder slet ikke ville have betragtet dette vejr som brugbart til andet end skoleflyvning, må man antage, at 1½ time i luften er et udmærket udbytte.

Et par gange ligger vi dog også i boble med andre fly, selvom det lader til, at det indviklede netværk af tilstødende dale er mere inviterende for de mere erfarne piloter. På jorden berettede flere af dem efterfølgende faktisk om fantastisk flotte flyvninger på og over bjergskråningerne – næsten helt inde ved gletsjerne. Ved frokosttid mener Duoens besætning, at andre også skal have glæde af flyet »Betydende: Vi kunne ikke længere holde os flyvende« og lander.

Med sædvanlig islandske gæstfrihed bliver der serveret rigtig lækker hjemmelavet suppe i det hyggelige klubhus på Melar.

I løbet af eftermiddagen får jeg mulighed for at flyve en tur mere i Duo'en; denne gang sammen med min far og endnu en gang med undertegnede i »instruktør«-



Akureyri Lufthavn med banen bygget ud i vandet.

Vidtforgrenet netværk af dale gennemskærer landskabet.
Foto: Claus Nedergaard Jacobsen.



sædet. Turen går syd på, lidt ind gennem en af dalene. Her har skyerne med 7/8 stratocumulus lagt sig som et kludedtæppe over området. Også nu byder terrænet på en efterhånden velkendt mavefornemmelse – det er stadig en aparte følelse at ligge så tæt op ad bjergkammene og mærke hvordan de nærmest suger vingetippen ind mod sig. Vi ender med at være i luften en time inkl. det korte tidsrum, hvor motoren var ude, men det var stadig en fantastisk oplevelse at flyve i de islandske fjelde.

Generelt fortsætter aktiviteterne næsten til solnedgang og selv om det, som sagt, en overgang er næsten helt overskyet bliver det til masser af god flyvning – vinden var trods alt kraftig nok til, at skrænterne gav løft nok for de mere garvede, der dermed kunne flyve et godt stykke væk. Min far selv var næsten i ekstase, da han som en af de sidste

landede efter en lang tur ind over bjergene i LS 8-18'eren.

Den følgende dag bød programmet på sightseeing i Akureyri sammen med min mor og andre efterladte koner, mens min far måtte lide den tort at sidde i møde i det dejlige vejr.

Om aftenen bød de islandske værter på vanvittig god mad på restaurant Fridrik V.

De kommende dage stod den på turisme – stadig i det flotteste sensommervejr. Vi kørte vest på mod Mývatn til et stort slæet landskab, Námafjall med stærk geotermisk aktivitet, det smukke vandfald Goðafoss og derefter sydøst over mod Keflavík Airport. Undervejs var vi ligeledes forbi vandfaldet Gullfoss, området omkring The Great Geysir hvor en mindre gejser springer ca. hvert tiende minut. Stedets hovedattraktion er, under-

holdende nok, åbenbart kun i udbrud efter jordskælv. Krateret Kerið introducerer også en bemærkelsesværdig farvesammensætning, der er et besøg værd. Det skal understreges, at den knap fem timer lange køretur i det kampestensbelagte hjulspor tværs over Island, dog kun skal vælges, hvis vejret er godt og den fuldt tankede Landrover ikke inkluderer utålmodige børn på bagsædet – for der er absolut *intet* derude.

Alt i alt bød Island på et bemærkelsesværdigt landskab, venlige mennesker, gode flyveoplevelser, spændende seværdigheder ... Kort sagt: på kæmpe oplevelser for almindelige mennesker såvel som svæveflyvere. ■

OSCAR YANKEE

Af Lars Finken

RETTELSE OG TILFØJELSE

Marts 2008: OY-SBX blev til N325JH

April 2008: OY-JRN solgt som EC-KNT

Juni 2008: OY-HDT blev til D-HEGU

September 2008: OY-CSE blev til SP-KGL

OY-JRR åbenbart genopbygget. Blev til N338DP

Oktober 2008: OY-CVS blev til VQ-BAM.

OY-HIG blev til LN-ODW



TILGANG

OY-	Type	Bygget	Fabr.nr.	Reg.dato	Ejer/bruger	Ex
OY-CSH	Piper PA-34-220T Seneca V	2002	3449274	15.10.2008	Hjort Knudsen Holding ApS, Esbjerg	N516DC
OY-CSZ	Cessna 182T Skylane	2004	18281471	22.9.2008	Aerocenter ApS, Esbjerg	N847DH
OY-CXL	Schleicher ASK 23B	1987	23100	24.9.2008	Nordsjællands Flyveklub, Gørlose	BGA-4007
OY-BHA	Cessna T182T Turbo Skylane	2006	T18208647	17.10.2008	Poul-Erik Kjærgaard, København	N1250E
OY-EVO	Cessna 550 Citation Bravo	2003	550-1050	24.10.2008	K/S EVO Aviation, Århus	D-CMIX
OY-HHO	Robinson R 22 Beta	2008	4371	22.9.2008	Evergreen Helicopters ApS, Kokkedal	
OY-HIK	Robinson R 22 Beta	2008	4378	22.9.2008	Nordic Helicopter A/S, Haderslev	
OY-HKF	Robinson R 44 II	2008	12427	24.9.2008	Foldbergs Akupunktur v/Hans Erik Jensen Foldberg, Roslev	
OY-HLJ	Robinson R 44 II	2008	12420	25.9.2008	Finans Nord A/S, Aalborg	
OY-HST	Agusta A109S Grand	2008	22079	6.10.2008	Royal Flush Chartering ApS, København	
OY-HWA	Robinson R 22 Beta	2008	4342	2.10.2008	Copenhagen AirTaxi A/S, Roskilde	OE-XPQ
OY-JLT	Cessna 172S Skyhawk SP	2008	172S10760	3.11.2008	Mecklenburg-Agro ApS, Holstebro	N6295I
OY-KLG	Cessna 560 Citation Ultra	1997	560-0401	9.9.2008	P/S Scandinavia Executive Jet, Sønderborg	VP-CSN
OY-NUS	Pilatus PC-12/47E	2008	1038	8.10.2008	OY-NUT I/S, Støvring	HB-FQ15R
OY-PDB	Piper PA-28-140 Cherokee Cruiser	1970	28-26610	30.9.2008	Air Alpha Maintenance A/S, Odense	OH-PDB
OY-PKG	Cirrus SR 20	2005	1541	10.10.2008	Peder Vilhelm Ottesen, Slagelse	N905WH
OY-PKS	Piper PA-32R-301T Saratoga II TC	2006	3257413	8.10.2008	Air Alpha Aircraft Sales A/S, Odense	OM-GLB
OY-SKP	Grob G 115D	1996	82067/D	1.10.2008	Air Danica Aviation Training ApS, Kalundborg	LN-TFX
OY-SNE	Cirrus SR 22	2006	1992	2.10.2008	Sun-Air of Scandinavia A/S, Billund	N992SR
OY-TZS	Cessna T206H Turbo Stationair	2006	T20608653	16.9.2008	Flying High ApS, Hobro	N6824G
OY-VCM	Cessna 421C Golden Eagle	1982	421C1212	20.10.2008	Vojens Airtransport ApS, Vojens	PH-VCM
OY-VKI	Airbus A330-343	2000	0357	27.10.2008	Thomas Cook Airlines Scandinavia A/S, Dragør	C-GVKI

SLETTEDE

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-FEX	Aeromere M.100S Series V	20.10.2008	Erik Fredskild, Stenstrup	Solgt til Holland
OY-HOO	Agusta A109S Grand	23.10.2008	Avion ApS, København	Solgt til Frankrig
OY-PRM	M.S.893E Rallye 180	25.9.2008	John Rindal, Odense (+)	Havareret 16.8.2008 på Endelave
OY-RTH	ATR 42-500	15.10.2008	Cimber Air A/S, Sønderborg	Solgt som N366FM
OY-SPX	Schleicher ASW 27	24.9.2008	Jan Schmeltz Pedersen, Allerød	Solgt til Frankrig
OY-SSX	Standard Cirrus G/81	18.9.2008	Stig Hvolgaard Pedersen, Ribe	Solgt til Tyskland
OY-VIM	Cessna 340A	6.10.2008	Vision Management A/S, Holte	Solgt som N3UZ
OY-XMC	Scheibe SF 34 Delphin	2.10.2008	Aviator – Aalborg Svæveflyveklub	Solgt til Tyskland
OY-XVT	Rolladen-Schneider LS3-17	16.10.2008	Mark Ploug Kubach, Næstved	Solgt til Sverige

EJERSKIFTER

OY-	Type	Dato	Ny ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-AKT	Cessna F.172H Skyhawk	16.9.2008	Henrik Moesgaard Kornmaaler, Lystrup	Hans Jørgen Hybschmann, Ringsted
OY-BIU	Cessna F.172M Skyhawk	8.10.2008	Corsair ApS, Roskilde	Ikaros Fly ApS, Roskilde
OY-BTI	Piper PA-28-161 Warrior II	16.9.2008	H.P. Energi I/S, Ringkøbing	Helge Vistisen, Herning
OY-BYI	Piper PA-24-200T Seneca II	1.10.2008	ID Academy A/S, Silkeborg	Air Alpha A/S, Odense
OY-CSZ	Cessna 182T Skylane	13.10.2008	Hans Erik Jensen, Nekso	Aerocenter ApS, Esbjerg
OY-DJK	Beagle A.61/I Terrier I	24.9.2008	Kim Skadborg, Ringkøbing	Knud Jørgen Kristensen, Nr. Asmindrup (+)
OY-ECU	Piper PA-28-140 Cherokee Cruiser	30.10.2008	Bjørn Steinfath Iversen, Harrislee, Tyskland (+)	Christian Hansen Schmidt (+), Sønderborg
OY-EJJ	Epervier Ex 582	13.10.2008	Kresten Frandsen, Gjerlev J	Peter Hvidtfeldt Kimbel, Ølstykke
OY-ELO	Cessna 172S Skyhawk SP	16.9.2008	Peter Monrad Henningsen, Horning (+)	Ebbe Lohmann Madsen, Hornslyd
OY-PJJ	Piper J3C-65 Cub (L-4J)	24.9.2008	Kim Skadborg, Ringkøbing	Jørgen Holme Nielsen, Odense
OY-POE	Cessna 182P Skylane	13.10.2008	Aerocenter ApS, Esbjerg	Hans Erik Jensen, Nekso
OY-RCE	Avro 146 RJ85	6.10.2008	E2233 Leasing ApS, København	Atlantic Airways, Faroe Islands P/E, Sørvagur
OY-VXG	Rolladen-Schneider LSI-f	30.10.2008	Rasmus Ørskov, Herning	Mike Jørgensen (+), Silkeborg
OY-XPB	Glaser-Dirks DG-600	21.10.2008	Benny Gudmandsen, Kirke Hyllinge (+)	Bertel Buch-Larsen, Roskilde (+)
OY-XSL	Scheibe SF 24E Super Falke	16.9.2008	Ketty Kristensen, Holstebro (+)	Falkegruppe 90 VSK, Løsning
OY-XYH	Schempp-Hirth Ventus b/16.6	13.10.2008	Freddy Kurt Suurland, Silkeborg(+)	Ove Hartmann Nielsen, Tureby (+)
OY-ZZZ	Cessna 172S Skyhawk SP	7.10.2008	Bent Conrad Pedersen, Holstebro (+)	Mads Vallentin, København (+)

FLYV

ønsker alle læser en glædelig
jul og et godt nytår ...

FOR 70 ÅR SIDEN

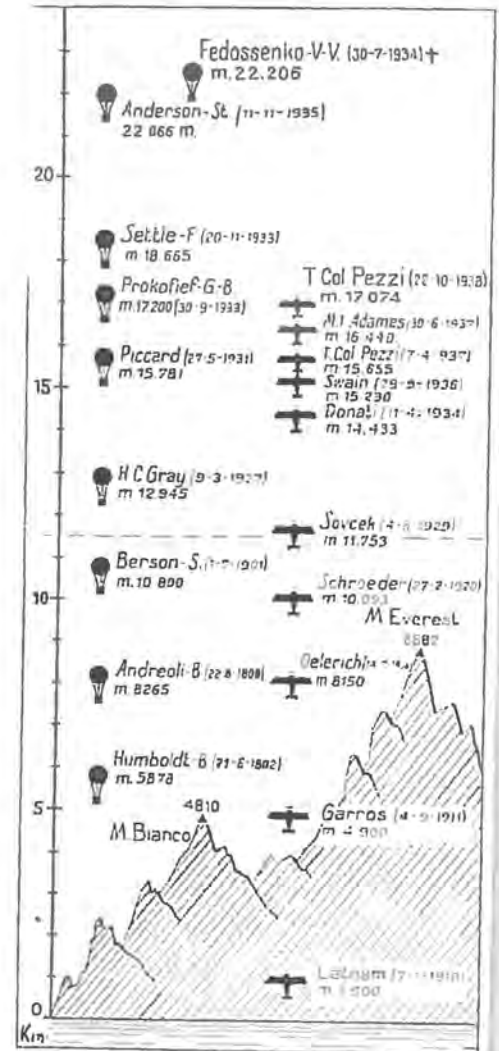
Tekst: Ingrid Muus

Vi skriver december 1938, julemåned, og en fyldig artikel beskriver Luftfartens Sikringsvæsen, dvs. Sikringstjenesten, herunder Vejrtjenesten, Radiotjenesten herunder den faste tjeneste, den mobile tjeneste og flyveledelsen, og endelig Lufthavnsvæsen. I sidstnævnte afsnit beskrives belysningen i Kastrup Lufthavn: »Som jeg nævnedes før er Kastrup Lufthavn forsynet med et Lysanlæg for Landing i Mørke. Dette Belysningsanlæg består i Korthed af: En Begrænsningsbelysning dannet af orangefarvede elektriske lamper, som indrammer hele Landingspladsen. En automatisk drejende Vindretningsviser belyst med blaat Neonlys. En stor belyst Vindretningspose. Fem meget kraftige Landingsprojektører, der fra forskellige Retninger hver for sig er i Stand til at oplyse det meste af Landingspladsens Overflade, saaledes at Luftfartøjer kan lande paa den omtrent som ved Dagslys under alle Vindretninger. Desuden er alle Bygninger paa Lufthavnen og generende Anlæg udenfor denne afmærket med røde Hindringslys.« Det klarede man sig med i 1938, principperne er vel nogenlunde de samme i dag, men fra oven ligner Kastrup i dag bare 70 år senere – lidt under en gennemsnitslevetid – mere en juleillumination af en mindre forretningsgade i London. Ganske flot! Der er mennesker, der fejrer jul i Danmark i år som kan huske, hvordan belysningen på Kastrup så ud i 1938, og det har uden tvivl forekommet mægtigt.

»Ny Højderekord. Den 22. Oktober satte den italienske Flyver Oberstløjtnant Mario Pezzi ny Højderekord for Flyvemaskiner ved at naa 17.074 m. Maskinen som den italienske Flyver anvendte til sin Højdeflyvning, var en lukket Maskine med lufttæt Førerrum. Det er bygget af Caproni med særlig Henblik paa Flyvning i Stratosfæren, og takket være Maskinens Indretning, behøvede oberstløjtnant Pezzi ikke nøjes med at stikke Næsen op over de 17.000 meter, men han blev deroppe i over

en Time (...) Og – naar Oberstløjtnant Pezzi har opholdt sig i en Time i 17.000 meter, tør man vel ogsaa sige, at den Tid vil komme, hvor man kan blive der saa længe man vil.« Man havde opdaget fordelene ved at flyve højt: hastigheden steg med 60 pct., og der blev arbejdet ihærdigt på at udarbejde trykkabiner, motorer der kunne klare de lave temperaturer, skrog, der kunne tåle tryk og temperaturer i stratosfæren etc. En lille skematisk fremstilling af højderekorder for balloner og flyvemaskiner afslører, at ballonerne havde været endnu højere, nemlig 22.206 m, så tidligt som 1934, ført af en hr. Fedossenko og hans to medarbejdere Wassenko and Usyskin. Ingen af dem overlevede forsøget, da kabinen blev overiset, rev sig løs fra ballonen og styrtede til jorden.

Året er 1938, det rumler i Europa og mulighederne for at beskytte civilbefolkningen i tilfælde af krig undersøges. Bl. a. mørkelagde man Roskilde i tre nætter i november! Det blev en noget besynderlig oplevelse: »Formaalet var at fastslaa, om man ved Mørkelægning af et Omraade kunne skjule Enkeltheder for en Flyver i forskellige Højder (...). Det blev nogle ejendommelige Nætter rent meteorologisk, og grundet paa, at der netop i de Dage var Fuldmaane var Nætterne saa lyse og ejendommeligt klare, at det virkelige billede af en begsørt Vinternat ikke rigtigt kunde forestilles. Med Undtagelse af det Tidsrum, hvor der herskede total Maaneformørkelse, var det et usædvanligt Lysskær over det hele – ganske afvigende fra den ravnsorte Vinternat, som man sædvanligvis møder paa denne Aarstid. Medens der saaledes under den totale Maaneformørkelse absolut intet kunde ses, traadte under de andre Perioder af Øvelsen Bygninger, Gader og Stræder, Fjorden og de til Byen førende Veje ganske tydeligt frem. Agrene laa ogsaa klart afgrænsede, saa man med største Lethed kunde have fundet sig en Landingsplads til at gaa ned paa om



Schematisk Fremstilling af Højderekorderne for Balloner og Flyvemaskiner.

dette havde været nødvendigt. Det havde sin Forklaring i de særlige astronomiske og meteorologiske Forhold. Maanen skinne jo i fuld Størrelse bag de lette Stratuskyer, der var dannet i 6-800 Meters Højde og med en Dybde af 2-300 m. Paa sine Steder var Laget saa tyndt, at Flyverne lejlighedsvis kunde følge Maaneformørkelsens Gang (...) Den afsluttede Øvelse var i mange Henseender interessant – ikke mindst fordi Befolkningen med Humør og Pligtfølelse gik op i den i fuld Forstaaelse af det nødvendige i at forberede sig paa alle Punkter.« Mørkelægge Roskilde by og omegn! Men det viste sig jo få år senere, at det slet ikke var nogen dårlig idé at have afprøvet dette koncept.

Glædelig jul!

Jeppesen FliteStar

VectorPlus Technology

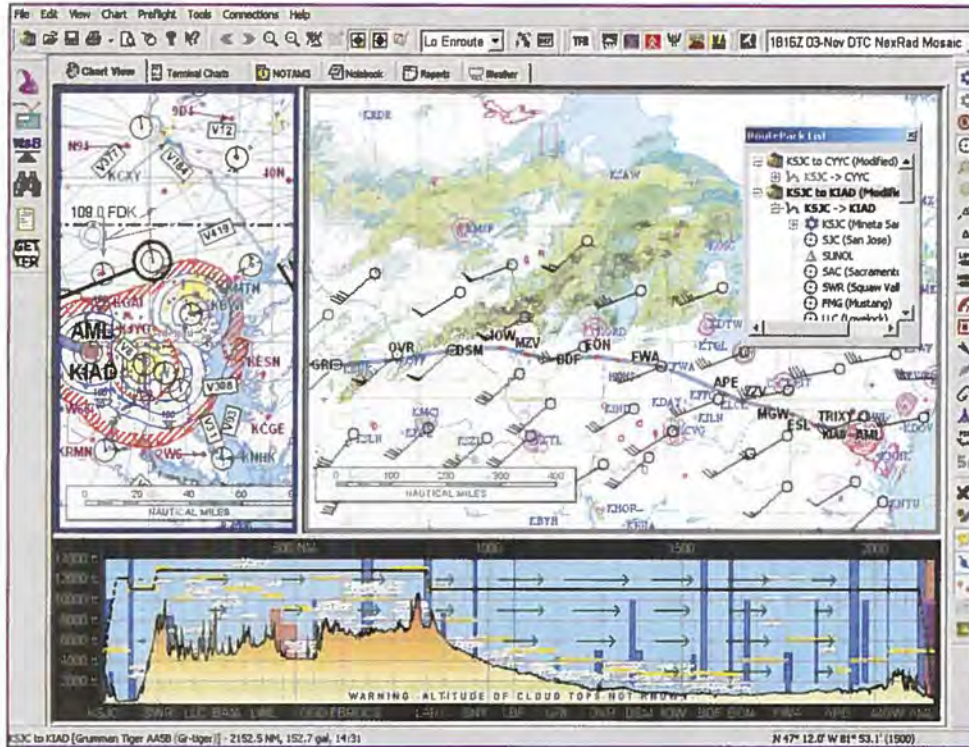
Allows you to select high or low altitude Jeppesen enroute chart themes, or VFR and high contrast background maps.

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
pilotshop@kda.dk, www.kda.dk

JEPPESEN.
Making Every Mission Possible



Protektor: Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen
Præsident: Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille
Formand: Hans Havsager

GENERALSEKRETARIAT

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Åbningstider mandag til fredag kl. 10.00-16.00
E-mail: kda@kda.dk

KDA HUSET

	Telefon	E-mail
Anders Madsen, generalsekretær	4614 1503	am@kda.dk
Knud Larsen, redaktør af Flyv	4614 1502	flyv@kda.dk
Birgit Eldov, bogholder	4614 1506	be@kda.dk
Internet adr.:	www.kda.dk	
Telefax	4619 1316	

KDA PILOTSKOP

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
SE-nr. 63 66 28 28
Åbningstider mandag til fredag kl. 10.00 - 16.00

	Telefon	E-mail
Svend L. Jensen, butiksleder	4614 1507	pilotshop@kda.dk
Telefax	4619 1316	

KDA'S BESTYRELSE

	Telefon
Hans Havsager (formand)	4648 0608
Jens Feldborg	3250 7898
Niels Jensen	2943 2967
Søren Pedersen	4828 9196
Per Wistisen	9818 4316
Kim Jensen	4063 8903
Ole Kobberup	5122 6234

DANSK BALLON UNION

Henning Sørensen
Kronhjørtevej 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: dhpu@dhpu.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
Hvidorevej 45, 2930 Klampenborg
Telefon 2624 8888
Internet adr.: www.kunstflyvning.com
E-mail: dolriis@syntase.dk

DANSK MOTORFLYVER UNION

Fmd.: Knud Nielsen
Tlf. 8623 1652
E-mail: knni@post2.tele.dk
Sekretariat: Merete Strandberg
Limfjordsgade 121, Gjol, 9440 Åbybro
Telefon 7878 2190
Internet adr.: www.flyvdmu.dk
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

Karsten Kongstad
Degnebakken 22, Vigersted
4100 Ringsted
Internet adr.: www.ffu.dk
E-mail: kk@ringsted.dk

LINESTYRINGS-UNIONEN

Ole Bjerager
Ryumgårdsvej 58, 2770 Kastrup
Telefon 3257 4001
Internet adr.: www.modelflyvning.dk
E-mail: bjerager@get2net.dk

RC SPORT DANMARK

Rugmarken 80, 8520 Lystrup
Telefon 8622 6319
Internet adr.: www.rc-unionen.dk
E-mail: sekretariat@rc-unionen.dk

DANSK UL-FLYVER UNION

Sekretariat: Dagmar Skov
Gl. Kirkevej 1, Tiset, 6510 Gram
Onsdag og fredag: 13.30 - 16.00
Tirsdag og torsdag: 17.00 - 19.00
Telefon 7482 2021, fax 7482 2400
E-mail: dagmar@dbmail.dk
www.dulfu.dk

NYT OM DMU FORSIKRINGSaftALEN

Tekst: Kim Jensen, DMU

Foruden at der dagligt kommer flere og flere fly med i DMU's forsikringsaftale med QBE - vi nærmer os 120 forsikringsaftaler - så er det herudover lykkes DMU at få forhandlet en aftale på plads med QBE om dels fly på eksperimentel LDB, dels hjemmebyggede fly og ikke mindst en aftale, der dækker alle KZ fly, Piper Cub's, Chipmunk, Pawnee m.v.

Alle fabriksfremstillede fly på eksperimentel LDB kan uden videre blive omfattet af den allerede eksisterende forsikringsaftale, hvilket vil sige med en kaskopræmie på 1½ pct. af forsikrings-

summen op til 1 million.

Alle fly i samme kategori som KZ fly, Piper Cub's, Chipmunk, Pawnee m.v. vil kunne blive forsikret i DMU's forsikring med en kaskopræmie på 3 pct. af forsikringssummen op til 1 million. Det er som udgangspunkt noget, der svarer til halvpris i forhold til den præmie, der normalt betales for fly i denne kategori.

For begge grupper gælder, at de er omfattet af samme favorable betingelser som alle andre fly under forsikringsaftalen, hvilket betyder, at der ikke gøres under-

forsikring gældende, og at der ikke foretages reduktion for gangtid på motor, propel og magneter ved skader. Hvis du vil høre mere om forsikringsaftalen, kan der ske henvendelse til Forsikringsmæglerne i Roskilde Lufthavn, www.simonsl.dk, der administrerer forsikringsaftalen for DMU og QBE.

DMU har også med QBE lavet en forsikringsaftale for hjemmebyggede fly, hvor kaskopræmien ligeledes er 3 pct. af forsikringssummen op til 1 million. For hjemmebyggede fly er der dog aftalt nogen forsikringsklausuler, som blandt andet om-

fatter dækningen ved prøveflyvning. Hvis du vil vide mere om forsikringsbetingelserne for hjemmebyggede fly henvises til Forsikringsmæglerne i Roskilde Lufthavn, www.simonsl.dk, der på vegne af DMU og QBE administrerer forsikringsaftalen.

Med de nye tillæg til forsikringsaftalen

har DMU nu sikret, at alle fastvingede fly i Danmark kan få en god og billig flyforsikring.

DMU arbejder også på, i samarbejde med forsikringsmægler Torben Lund Simonsen, at få etableret en forsikringsaftale for helikopterejere, der er medlem af

DMU. Det er desværre ikke umiddelbart så nemt, som vi måske i første omgang troede, idet konkurrencen for helikopterforsikringer er stort set ikke-eksisterende. Men vi krydser fingre for, at det også for denne medlemsgruppe vil lykkes at få forhandlet en gunstig forsikringsaftale hjem. ■

REFUSION AF BRÆNDSTOFAFGIFT

Der har indtil nu været en række spørgsmål i forbindelse med den indførte brændstofafgift.

KDA har gennemgået de enkelte punkter i loven og har følgende retningsvise vejledning til vore medlemmer.

Vejledningen er generel, men det skal understreges, at der kan være grænseområder og tilfælde som vejledningen ikke dækker, og der kan være områder som KDA og SKAT ikke fortolker ens.

1. Brændstofafgiften refunderes kun hvis flyets ejer er i besiddelse af en bevilling til tilbagebetaling af energif afgift. Bevillingen dokumenter hvem der skal have refusionen af den indbetalte brændstofafgift retur. En bevilling til refusion af brændstofafgift fås ved ansøgning hos nærmeste regionsskattecenter. Ved ansøgning om bevilling oplyses flyet eller flyenes kendingsbogstaver og det erhvervsmæssige formål.
2. Hvis flyet anvender jetbrændstof (A1) er der standardmæssig ikke brændstofafgift på brændstoffet, idet det normalt kun anvendes erhvervsmæssigt. Anvendes brændstoffet privat og udenfor de nedenstående punkter skal afgiften betales. Der afkræves ikke brændstofafgift ved køb af jetbrændstof, men afgiften for den afgiftspligtige del af brændstoffet betales senere ved angivelse til SKAT.
3. Brændstofafgiften opkræves direkte af benzinselskabet ved køb af brændstoffet (gas eller benzin).
4. Udgifter til brændstofafgifter til

brændstof som er anvendt til følgende typer flyvninger refunderes:

- a. Firma- og forretningsmæssig flyvning.
Defineres som udgangspunkt som flyvning der foretages for at udføre et lønnet hverv for en virksomhed. Dokumentation for rejsens formål kan kræves på forlangende af skattemyndigheden, men skal ikke dokumenteres ekstraordinært udover dokumentationen nævnt i punkt 7.
- b. Anden flyvning i forbindelse med udførelse af erhverv.
Sprøjtning af afgrøder, fotoflyvning, trafikovervågning, eftersøgning igangsat af myndigheder eller lignende. Videnskabelige flyvninger til forskning og research, f.eks. meteorologiske og miljømæssige målinger til vejrobservationer og forskning. Det kan ligeledes være flyvning iværksat af offentlige myndigheder, f.eks. Hjemmeværn, miljømyndigheder etc.
- c. Flyvning med henblik på transport af personer og gods.
Er flyvning der transporterer personer eller gods til et andet sted mod vederlag eller som led i arbejde. Flyvningen kunne som eksempel være en flyvning hvor en medarbejder i et firma afleverer en reservedel til en kunde, transporterer en kolleger til et møde eller lignende.
Lufttransport af svævefly (flyslæb) samt lufttransport af sportsudøvere (faldskærmsspringere og paraglidere) mod vederlag eller betaling til flyejeren betragtes som transport af personer og gods.

d. Skole og træningsflyvning.

Skoleflyvning: En flyvning der udføres, med henblik på at opnå de praktiske færdigheder der kræves, for at få udstedt et pilotcertifikat, en instrumentrettighed eller en type rettighed. Flyvningen udføres under overvågning og instruktion af en flyveinstruktør.

Træningsflyvning: En flyvning, hvorunder pilotens færdigheder bedømmes af en flyveinstruktør, som udføres med det formål at bevare et pilotcertifikats rettigheder.

5. Afgørelse om refusion af brændstofafgiften for flyvningen er ikke afhængig af flyets ejerforhold eller luftfartøjstypen, men af formålet med flyvningen.
(Se ovenfor)
6. Fornøjelsesflyvning
Der refunderes ikke brændstofafgift for fornøjelsesflyvning af rekreativ art, men udelukkende for flyvninger der falder ind under ovenstående undtagelser – og udelukkende for den del af brændstoffet der er anvendt til den pågældende flyvning.
7. Dokumentation
Såfremt en luftfartøjsejer eller –bruger (ved leasing) ønsker refusion af brændstofafgiften er denne pligtig til i sit regnskab at dokumentere mængden af brændstof der er tilgået til de refusionsberettigede flyvninger (motortid med angivelse af start- og sluttid for flyvning, brændstofforbrug pr. time samt dato for påfyldning af brændstof og mængde). Der føres et regnskab

over forbruget (eksempel på hjælpeskema er udsendt til unionerne) og anmodning om tilbagebetaling gøres ved udfyldelse af blanket 23.004, som findes på SKAT's hjemmeside på linket: <http://www.skat.dk/getFile.aspx?Id=25058>.

Med den ovenstående retningslinie håber vi at kunne undgå at bruge tid på ansøgning om refusion af brændstofgifter for flyvning som ikke er omfattet af lovens undtagelser.

KDA er gerne medlemmer behjælpelig, hvis der er spørgsmål til ovennævnte.

Anders Madsen

NOTITS FRA DSVU'S FORMANDSMØDE:

Dansk Svæveflyver Union holdt den 24-25 oktober 2008 sit "næsten årlige" formandsseminar, denne gang på Idrætshøjskolen i Vejle. Det var formand Poul B. Hørups første reelle chance for at mødes med alle formændene, efter at han blev valgt på repræsentantskabsmødet i marts.

I mødet deltog foruden HB (hovedbestyrelsen), administrationen og et par inviterede gæster, formænd/bestyrelsesrepræsentanter fra 26 klubber der repræsenterede ca. 90% af medlemmerne – i alt lige knap 50 personer. Der savnedes repræsentanter fra Viborg, Lemvig, Holstebro, Bornholm, Tønder og Kalundborg.

Programmet indeholdt som indledning fællesspisning, og igen imponerede Idrætshøjskolens køkken med en overdådig opdækning på buffeten. Så var den gemytlige stemning anlagt fra starten af mødet, som Poul Hørup indledte med velkomst, praktiske oplysninger og dagsordenen, der indeholdt et varieret udbud af de væsentligste ting der rører sig i i DSvU's sfære for tiden. I flæng nævnes orientering om det mislykkede forsøg på en sammenlægning af DIF og DGI, Termikligaen, simulatorflyvning, breddearbejde, Svæveflyvecenter Arnborg (et hit på hvert seminar), nye EU-certifikatbestemmelser, vedtægtsændringer, Landssvæveflyveklubben, kunststofwire, luftrum o.m.a.

Der var stor lyst til at komme med input til debatterne, der altid blev holdt på et sagligt niveau. Et af de emner der tidli-

gere har givet anledning til stor debat, opførelse af en vognhanger, blev igen en gang drøftet. Poul Hørup fremlagde udkast til en lejekontrakt med foreningen der ønsker at opføre en vognhanger. Det gav naturligvis anledning til debat igen, men holdt på et sobert niveau. Blandt repræsentanterne var en praktiserende advokat, der gjorde opmærksom på, at en lejekontakt af denne art formentlig var i strid med udstykningslovgivningen. Den pågældende indvilligede i at gennemgå kontrakten og kommentere den. Klaus Vang gennemgik CenterBestyrelsens arbejde og kommissorium, og Bent Holgersen gennemgik nøgletallene for 2008, der pr. 30.09.08 udviser et meget pænt resultat for drift af centeret, selv med forbehold for de sidste tre måneders forventede udgifter.

Det sociale blev heller ikke forsømt, idet der om aftenen fra kl. ca. 21:30 var lagt op til uformelt møde i dagligstuen med adgang til både kaffe, øl, vand og rødvin. Snakken gik lystigt, og de sidste forlod dagligstuen omkring kl. 02:00. Vi kan

GL. NUMRE AF FLYV

FLYV årgang 1979 – 1997 kan afhentes gratis. Knud V. Bak Sødertäljevej 3, Struer. Tlf. 97841830 eller e-mail fambak@pc.dk

FLYV årgang 1966 nr. 1 – 11, FLYV årgang 1967 – 1975 nr. 1 – 12, FLYV årgang 1978 nr. 1 – 12, inkl. Nr. 6: FLYV 50 år kan afhentes. John Stangerup, tlf. 45867704, mobil 27207704 og e-mail john.stangerup@webspeed.dk

berolige de medlemmer der ikke deltog i mødet med, at kommentaren til undertegnede fra Idrætshøjskolen efter mødet var: "I drikker nu ikke megen alkohol, men en hulens mængde vand og kaffe."

Nu vil HB så samle sammen på konklusionerne på debatterne og bearbejde nogle af dem til en form der kan forelægges på repræsentantskabsmødet til vedtagelse.

Helge Hald

MEDDELELSE FRA NORDSJÆLLANDS FLYVEKLUB

Ud over flyslæb og selvstart bliver der nu også foretaget spilstarter på Gørlose, EKGL. Undlad derfor at overflyve pladsen under 2.000 ft i en afstand af minimum 500 meter fra pladsens begrænsninger. Venlig hilsen Mogens Bringø, flyvechef.

UNIONS KALENDER

KDA (www.kda.dk)

- | | |
|------|---|
| 20/1 | KDA 100 år reception, DIF, Brøndby |
| 18/4 | KDA Repræsentantskabsmøde kl. 1100, KDA-huset, Roskilde |

Svæveflyvning (www.dsvu.dk)

- | | |
|----------|---|
| 1. feb. | HB-møde |
| 2/2 | Sjællandsmøde, PFG, Lyngby |
| 27/2 | EGU kongres, Helsinki |
| 5/3 | IGC kongres, Lausanne |
| 6-7/3 | KDA-unionsbestyrelsesseminar, Vejle |
| 26/3 | SLV Planspil, Arnborg |
| 1/4 | S-teoriprøve |
| 18/4 | Europe Air Sports General Meeting, Bruxelles |
| 21/5-1/6 | DM, Standard-, 15 m- og tosædet klasse, Arnborg |
| 8-12/6 | SVEDANOR Strækflyvningskursus I, Arnborg |
| 15-19/6 | SVEDANOR Strækflyvningskursus II, Arnborg |
| 10/6 | S-teoriprøve |
| 20-24/7 | SVEDANOR Kunstflyvningskursus, Års (EKVH) |
| 27/7-6/8 | SAC, DM 18 m og DM Klubklasse*, Arnborg
(*DM Klubklasse kan blive flyttet til den ordinære DM-periode) |

Motorflyvning

- | | |
|---------|--|
| 25/4 | DMU Repræsentantskabsmøde |
| 12-14/6 | Int'l Week-end for Piper PA-18 C-90 og Piper J3 C-65, Flyveklubben Heide-Busum (EDXB), kontakt Jochen Paulsen, e-mail paulsen-buesum@t-online.de |

Modelflyvning

- | | |
|-------|---|
| 4-7/6 | NM IMAC 2009 (RC Scale Aerobatics), Maarud, Norge |
|-------|---|

KDA PilotShop

JULETILBUD



CX-2 Pathfinder. Elektronisk 'lomme-regner' der kan ud- og omregne de fleste parametre indenfor flyvning.

Juletilbud: kr. 560,-
(du sparer kr. 65,-)



Svæveflyveinstruktøren er ikke en bog kun for instruktører, men lærrig for alle der er eller ønsker at blive piloter på et svævefly.

Juletilbud: kr. 130,-
(du sparer kr. 35,-)



Pinto Board, aluminium med eller uden kork-bagside, velegnet som skriveunderlag der holder fast på papiret.

Bruges af blandt andet af piloter, akærologer, landmålere, på diverse værksteder etc.

Juletilbud: kr. 130,- u/kork
kr. 145,- m/kork
(du sparer kr. 30,-)



9 tilfældige numre af FLYV samt 1 jubilæumsnummer.

Juletilbud: kr. 100,-



4 bordskånere (ølbrikker) med KDA logo.

Juletilbud: kr. 16,- (du sparer kr. 21,-)

Pooleys CRP-1W Ø13.5 cm, den mest populære drejecomputer.

Juletilbud: kr. 450,-
(du sparer kr. 70,-)



Leveringsbetingelser.

Priserne er inklusive moms. De viste tilbud gælder fra mandag den 1. december 2008 til og med tirsdag den 23. december 2008. Juletilbuddene leveres til og med fredag den 9. januar 2009. Forsendelse bliver tillagt porto og ekspeditionsgebyr. Bestilling kan foretages via web-shop, www.kda.dk, PilotShop, eller på telefon 4614 1507. Der ydes 10% medlemsrabat på alle anførte priser.



KDA PilotShop

Telefon 4614 1507
webshop www.kda.dk

Lufthavnsvej 28
4000 Roskilde

2009 SVEDANOR KURSER

I år firade SVEDANOR kurserna 10 år. Det var 1998 som de första kurserna arrangerades (på initiativ av John Eirik Laupsa och Robert Danewid). Då hette de SVE-NOR, men sedan ett antal år är även Danmark med, och då blev namnet SVEDANOR. Sedan förra året är även Finland med, men vi har inte kunnat hitta en lämplig plats att placera FI på.

Arrangör för SVEDANOR kurserna är alltså de nationella segelflygorganisationerna i Danmark, Finland Norge och Sverige.

Ett 60-tal nordiska segelflygare deltar varje år i SVEDANOR-kurserna. Tanken med kurserna är att kunna erbjuda våra medlemmar kurser och flygupplevelser lite utöver det vanliga. Chefsinstruktörerna i våra länder står som kurschefer, vilket borgar för hög kvalitet och samtidigt innebär det att för en del kurser (sträck-, moln- och acroflygning) ger godkänd kurs behörighet i respektive land. Som exempel; om en norsk segelflygare deltar i en molnflygningskurs på Ålleberg får han/hon med automatik ett norskt molnflygningstillstånd. Lärarna på flygkurserna är de bästa vi kan uppbringa i Norden, t ex Anders Blom, Henrik Svensson, Torleif Hiort, Mikael Roslund, Steinar Öksenholt, Anders Madsen och Matti Huoviala för att nämna några.

Inför 2009 har kursutbudet utökats avsevärt. Under hösten 2009 arrangeras en mängd tekniska kurser, både praktiska och teoretiska. Kurserna, som primärt är avsedda att ledda fram till svensk och norsk tekniker behörighet, öppnas nu upp för alla. Det har dessutom tillkommit en rad kurser som borde vara intressanta för den som sköter ett flygplan – klubbens eller eget. I de nya underhållsregler som träder i kraft under nästa år finns det möjlighet för »Pilot Owner Maintenance« och dessa kurser är avsedda att ge sådan kunskaper att man ska kunna sköta ett segel-

flygplan enligt dessa regler. Det innebär också att när vi helt fasat in oss i Part M kan kurserna ge behörighet även i Danmark och Finland. Men det får tiden utvisa.

SVEDANOR året börjar och avslutas med de finska bergsflygningskurserna i Jaca i Pyreneerna i norra Spanien. Denna kurs arrangerades första gången hösten 2008 och blev en stor succé. Ett flertal finska och danska segelflygare deltog. Jaca kurserna är ett utmärkt sätt att förlänga den korta nordiska segelflygsäsongen. Och notera att det är billigt att flyga till Barcelona och att äta och bo i Jaca!

På sträckflygkurserna i Danmark och Norge tar man med sig eget flygplan. Den norska kursen riktar sig till alla – från den som inte landat ute till den som vill flyga 50 mil. De danska kurserna är på två nivåer, en basic för den som i princip aldrig sträckflugit och »intermediate« kurs för den som har sträckflygningserfarenhet och vill lära sig mer och flyga längre. Alla sträckflygningskurserna flygs i en terränggläda med utmärkta utlandningsmöjligheter.

Kursen i Vågå är en klassiker, det är också den äldsta SVEDANOR-kursen. Här flyger vi med topptrustade flygplan. Det finns EDS-system och GPS Flight Recorder i alla flygplan. Så om vågen är på gott humör brukar vi kunna skicka hem kursdeltagarna med guld- eller diamanthöjder.

Du hittar mer information, t ex kursbeskrivningar, på www.nordic-gilding.org (du hittar länk på respektive lands hemsida). Anmäler dig till kurserna gör du ävenledes på hemsidan. ■



FLYV

81. årgång nr. 12 · december 2008

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)

I 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 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

Distribueret oplag ifølge Fagpressens Medie. Kontrol i perioden 1. juli 2007 – 30. juni 2008: 3.598 ekspl.

2009

SVEDANOR KALENDER

FLYG KURSER

Kurs	Plats	Datum	Anm avg	Kursen ger behörighet	Sista anm dag
Bergsflygning	Jaca, Spanien	14.2 - 27.2	70 €/dag*****		1.2
Fjällflygning	Vågå, Norge	14.3 - 21.3	2600 NOK *		14.2
Aerobatics	Ålleberg, Sverige	9.5 - 15.5	1500 SEK	Ja***	10.4
Aerobatics advanced	Aars, Danmark	18.7 - 26.7	500 DEK	Ja***	1.3
Molnflygning 1	Ålleberg, Sverige	1.6 - 7.6	2500 SEK	Ja***	1.5
Sträckflygning grundläggande	Arnborg, Danmark	8.6 - 12.6	2250 DEK****	Ja***	1.5
Aerobatics	Kitee, Finland	8.6 - 14.6	650 € *****	Ja***	30.4
Sträckflygning	Elverum, Norge	15.6 - 20.6	1000 NOK	Ja***	15.5
Sträckflygning intermediate	Arnborg, Danmark	15.6 - 19.6	2250 DEK****		1.5
Aerobatics	Frya, Norge	25.7 - 31.7	1500 NOK	Ja***	1.7
Molnflygning 2	Ålleberg, Sverige	1.8 - 7.8	2500 SEK	Ja***	1.7
Aerobatics	Ålleberg, Sverige	10.8 - 16.8	1500 SEK	Ja***	15.7
Bergsflygning	Jaca, Spanien	28.9 - 11.10	70 €/dag		1.8

TEKNISKA KURSER

Kurs	Plats	Datum	Anm avg	Kursen ger behörighet	Sista anm dag
Segelflygtekniker. grund	Ålleberg	22.8 - 23.8	2000 SEK**	Ja***	1.8
Segelflygtekniker. grund	Ålleberg	5.9 - 6.9	2000 SEK**	Ja***	1.8
Ingenjör	Ålleberg	24.8 - 28.8	6500 SEK**	Ja***	1.8
Segelflygtekniker, praktik	Ålleberg	7.9 - 18.9	16000 SEK**	Ja***	1.8
Segelflygtekniker, Trä & duk	Ålleberg	21.9 - 25.9	7500 SEK**		1.8
SSG/SLG motor underhåll	Ålleberg	26.9 - 27.9	5000 SEK**	Ja***	1.9
Segelflygtekniker. grund	Ålleberg	24.9 - 25.9	2000 SEK**	Ja***	1.9
TMG motor Underhåll	Ålleberg	26.9 - 27.9	5000 SEK**	Ja***	1.9
Workshop SSG/SLG 1	Ålleberg	10.10 - 11.10	1500 SEK**		1.9
Årstillsyn	Ålleberg	16.10 - 18.10	3500 SEK**		1.9
Workshop SSG/SLG 2	Ålleberg	24.10 - 25.10	1500 SEK**		1.10

* Varav 600 NOK lägeravgift till Drammen FK

** Mat & logi ingår

*** Kurserna ger behörighet i respektive land. Exempel; Molnflygningstillstånd taget i Sverige gäller även i Danmark och Norge. För teknikerkurserna gäller att de under 2009 ger svensk och norsk behörighet. Då Part M införs fullt ut i slutet av 2009 kan kurserna komma att ge behörighet även i Danmark och Finland.

**** Mat ingår

***** Kursavgiften inkluderar logi. Flygningar debiteras enligt den lokala prislistan förutom Duo-Discus som är 50 €/tim och LS4 35 €/tim. Deltagaren bestämmer själv antalet flygdagar.

***** Kursavgiften inkluderar 10 flygningar, därutöver 45 €/flygn. I Kitee används vinsch med 2000 m Dyneema lina, som ger 850-1000 m per start.



Dansk Svæveflyver Union søger i samarbejde med Danmarks Idræts-Forbund en breddekonsulent. Som konsulent er dine opgaver delt mellem udviklingsopgaver, koordineringsopgaver, planlægning og klubbesøg. I dit arbejde refererer du til Breddeudvalget.

Arbejdsopgaverne omfatter bl.a.:

- Udvikle og gennemføre kurser/uddannelses tilbud, bredde tilbud m.v.
- Kontakt til klubber og rådgivning af disse.
- Udvikle og gennemføre projekter i samarbejde med medlemsklubber og Union
- Udvikle værktøjer til rekruttering af nye medlemmer
- Udvikle værktøjer til fastholdelse af medlemmer
- Være sekretær for breddeudvalget
- Varetage rapportering.

Kvalifikationer:

- Kendskab til foreningskulturen
- Åben og samarbejdsorienteret indstilling
- Fleksibel (indstillet på en del aften og weekendarbejde)
- Innovativ med evne og lyst til at udvikle nye tilbud til svæveflyversporten på grundlag af foreningernes behov
- Kreativ, selvstændig og ansvarsbevidst
- Behersker dansk i skrift og tale

Dansk Svæveflyver Union kan tilbyde en spændende og selvstændig stilling på gennemsnitlig 37 timer pr. uge.

Som konsulent vil du have dit udgangspunkt fra Arnborg, men skal være indstillet på en stor del af arbejdet er aften og week-end arbejde.

Arbejdsopgaverne vil i vist omfang kunne varetages hjemmefra, hvis det ønskes. Løn efter aftale.

Ansættelsen påregnes at ske fra 1. april 2009.

Send din ansøgning senest den 31. december 2008 mærket "Breddekonsulent" til: dsvu@dsvu.net, eller til Dansk Svæveflyver Union, att.: Bent Karlsson, FASTERHOLTVEJ 10, 7400 HERNING.

Yderligere oplysninger:

Bent Karlsson, tlf. 7487 1735
formand for breddeudvalget

Dansk Svæveflyver Union er hovedorganisation for 34 svæveflyverklubber i Danmark med ca. 1800 medlemmer og tilbyder konkurrencer, kurser, elite- og breddeudvikling af høj kvalitet. Dansk Svæveflyver Union er ét af Danmarks Idræts-Forbunds 58 specialforbundsmedlemmer.

Smaragd - luftens juvel



Smaragd er et elegant lavvinget UL fly bygget i en GFR/Carbon sandwich konstruktion, der byder på masser af plads i cockpittet

Kik ind på www.hobby-centret.dk og se meget mere om dit nye fly



hobby-centret

- alt til mindste detalje

Telefon 57 67 30 92 · www.hobby-centret.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

Announce i Flyv?

Så kontakt Allan Christensen

Telefon: 2172 5939

FLY UDLEJES EKKL/EKRK



KALUNDBORG AVIATION

OY-BLP • PIPER PA28-151 • ÅRGANG 1976 • VFR-NAT CERTIFICERET



AIRWORK

OY-PTL • CESSNA F172P • ÅRGANG 1986 • IFR-CERTIFICERET

OY-BLP udlejes fra Kalundborg • OY-PTL udlejes fra Roskilde Lufthavn
Rabat kan gives • www.airwork.dk/flyudlejning.html

Pris DKK: OY-BLP 1080,- / OY-PTL 1.100,- pr. tacho

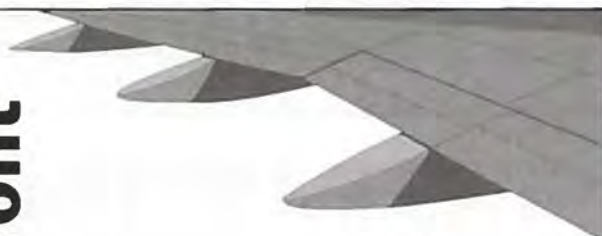
**KALUNDBORG
AVIATION**

KALUNDBORG AVIATION
Mobil 4041 1326
aviation@mail.dk



AIRWORK
Mobil 6076 8031
airwork@mail.dk

We bring you up front



BLIV PILOT

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

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

VIDEO TIL DVD

FRA VHS, S-VHS, MINIDV.
TIL BEDSTE DVD KVALITET

RING, OG FÅ ET GODT TILBUD
TLF. 47 38 97 87 · HANS P. JENSEN (HP)
MAIL: HPFLY@MAIL.DK

TRIG ScanTech
Scandinavian Aircraft Technologies A/S



Er din transponder Mode S klar?

Mød de europæiske Mode S-krav med TT31 transponderen fra TRIG Avionics. Lavt strømforbrug, høj ydeevne, plug and play opgradering, hvis den erstatter KT76A. En billig, fremtidssikret transponder til én motorers fly.



Kontakt ScanTech vedrørende priser og installation.

Scandinavian Aircraft Technologies A/S
Taagholtvej 178 · 9870 Sindal · 9678 0200 · parts@scantech.aero

LEVERANDØR TIL DET DANSKE UL FOLK

FLY TYPER

Roland 602XL og Sky Jeep (STOL)
CT2SW light med Rotax 912S 100 hp
Skyranger med div. motorer
Trikes med div. motorer

PROPELLER

Woodcomp propeller, DUC propeller
GT Propeller specielt til Jabiru motorer

FLY INSTRUMENTER

Kvalitets instrumenter med test certifikat

INTERCOM

Intercom, hjelme, headsets og tilbehør

DIGIDAN
APS

TLF. 4390 6365
4015 6365



Roland Sky Jeep
STOL



CT2



Skyranger



Instruments
Props
Comm

Se informationer, billeder, priser på www.digidan.dk

HANGARPLADS I AALBORG UDLEJES

i stor hangar med god adgang

Henv.: Tel. 2063 6063,

Mail: fia@mail.dk



KDA PilotShop

Åben mandag – fredag kl. 10.00 – 16.00

Køb også online på www.kda.dk



KDA PilotShop

Telefon 4614 1507

webshop www.kda.dk

Lufthavnvej 28

4000 Roskilde

Vi ønsker alle glædelig jul

Nu er det jul igen og det nye år er lige om hjørnet, derfor er vi igang med at lave vores fly aktivitetskalender for 2009, med aktiviteter i Danmark, Norge og Sverige.

Har du eller din klub en aktivitet, så send os en mail med informationer om aktiviteten, og den vil blive optaget i kalenderen så længe der er plads.

Du finder mere information på vores hjemmeside www.SiriusAviationInsurance.com



Sirius Aviation Insurance

Nyhavn 43A²th, 1051 København K

Telefon: +45 88 807 100

e-mail: aviation@SiriusGroup.com

Web.: SiriusAviationInsurance.com

Filial af Sirius International Försäkringsaktiebolag (Publ), Sverige

Flyforsikring



SIRIUS

AVIATION INSURANCE

2

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.



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



- ATPL(A) integreret
- Individuelle MCC kurser
- Type Rating på B737 NG/CL og A320 incl. MCC
- PC/Diff. Training på B737 NG/CL
- Line Training på B737 og A320
- TRI instructor course og PIC course
- Class Ratings, GPS Approach Qualification, GEN-radiocertifikat
- Type Rating på Turbo-prop
- F(A), F(A)IR, IRI(A), CRI(A)SPA, IRI(A)

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

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=Fly
veinstruktøruddannelse. 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.

The Heart to Fly ...

- ✓ ATP Modular Commercial Pilot (AirDanica & DAC)
- ✓ Private Pilot License, PPL(A), theory & flying
- ✓ Aerobatic Course & Spin Course
- ✓ Radio Certificate, N-BEG & BEG
- ✓ Night Qualification & Differences Training
- ✓ Proficiency Check (PFC SEP) & Trial Lessons

Tlf: 46117721
E-mail: ad@airdanica.dk
www.airdanica.dk



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

Professionel pilotuddannelse



Lufthavnsvej 60
4000 Roskilde

- ATP (A) Integreret Trafikflyver
- F(A) Flyveinstruktør
- FNPT II DA42 med Garmin 1000
- ATPL (A) Teori - Distance Learning
- PPL (A) Privatflyvercertifikat

Flyvevåbnets
Bibliotek



392000303386

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.

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 99865633

Skive Lufthavn
Lufthavnsvej 1
DK-7840 Hejslev
Tlf. +45 97524037