

FLYV

JANUAR 2009 NR. 1

René Larsen
flyver MiG-29

Projekt
Nyt kampfly

Jubilæum
KDA FYLDER
100 ÅR

Oscar Yankee

LÆS OGSÅ ...

VERDENS MINDSTE OLDTIMER

Det var det første vi så, da vi kravlede ud af vores Piper Cherokee og strakte ryggen efter en lang flyvetur og kiggede forbavset mod himlen: Hele himmelrummet var fyldt med flyvemaskiner i alle farver og former.



UL-instruktør
- en uddannelse under fornyelse



**Forsikrings-
aftale med DMU,
Dansk Mørtorflyver
Union**

**Er dine
forsikringer
i orden?**

**Få svar
på tlf. 70201927**

Certifikatforsikring til piloter

Flyforsikring
Pilotforsikring
Loss of license
Hospitalforsikring
Ulykkesforsikring
Rejseforsikring
Hangar Keepers
Bygningsforsikring
Erhvervsforsikring
Professionelt Ansvar
Transportforsikring

Forsikringsmæglerne
på Roskilde Lufthavn

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



Ikaros tilbyder:


JAR GODKENDTE MODULARE UDDANNELSER

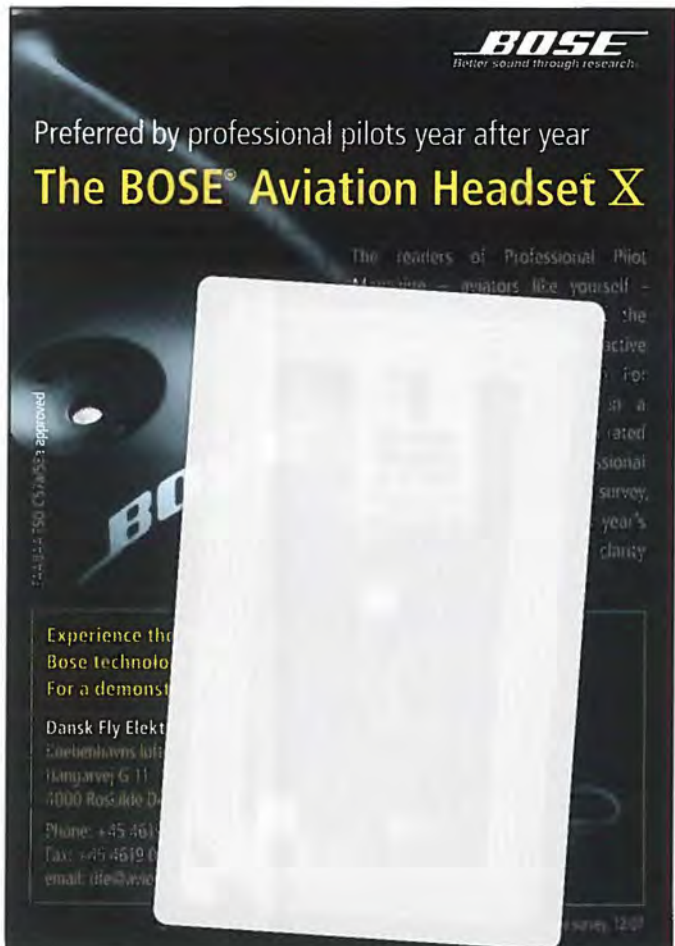
- Single Engine Instrument Rating
- Commercial Pilot License
- Multi Engine Class Rating
- Multi Engine Instrument Rating

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**



BOSE
Better sound through research.

Preferred by professional pilots year after year

The BOSE® Aviation Headset X

The readers of Professional Pilot Magazine – aviators like yourself – the active For a rated sional survey, year's clarity

Experience the Bose technology For a demonstr

Dansk Fly Elekt
Roskilde Lufthavn
Hangarvej 6 11
4000 Roskilde D
Phone: +45 4619
Fax: +45 4619
email: info@vew



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

www.qbenai.com

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



« 04

KDA 100 år
Kongelig Dansk Aeroklub fejrer den 20. januar 100 års jubilum. Et kig tilbage i historien gennem forhandlingsprotokoller, bøger og ikke mindst FLYV fortæller om op- og nedture gennem årene.



20 »

Bag pinden i en MiG-29
René Larsen vandt forsikringselskabet QBES internetkonkurrence og dermed en flyvning i en MiG-29 i Rusland - FLYV var med.



« 28

Velkommen til Flyv
Velkommen til DULFU-medlemmerne. Fra og med dette nr. er der UL-stof i FLYV - send gerne dine oplevelser mm. til redaktionen.

44 »

Oscar Yankee
Scandinavian Airlines Systems SAS har modtaget det første nye fly af typen Bombardier CRJ900. Flyet blev indsat på ruten København - Aalborg i december.



KDA · 100 ÅR

Forord af HKH Prinsgemalen	4
Forord af Hans Havsager	5
KDA 1909-1934	6
KDA 1909-1959	10
KDA 1909-1984	14
Udtag fra jubilæumsbog	18
Aksel C. Nielsen	19

MILITÆRFLYVNING

Bag pinden i en MiG-29	20
Projekt Nyt Kampfly	24

ULTRALET

Velkommen til FLYV	28
Årets UL-flyveudflugt 2009	29
UL-instruktør	29

HISTORIE

Historiske Vingesus	32
For 70 år siden	49

SVÆVEFLYVNING

VERDENS MINDSTE OLDTIMER	34
FTST (Fast Track)	40

OSCAR YANKEE

Oscar Yankee	44
--------------	----

ORGANISATIONSNYT

Organisationsnyt	46
------------------	----



FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

FORORD TIL KONGELIG DANSK AEROKLUBS 100 ÅRS JUBILÆUM



Foto: Steen Evald.

I anledning af Kongelig Dansk Aeroklubs 100 års jubilæum skriver klubbens proktektor, Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen, følgende:

Da Det danske aeronautiske Selskab blev stiftet var verden en hel anden end i dag.

Cykelsmedene Wilbur og Orville Wright havde fem år tidligere fået et flyveapparat tungere end luft til at flyve

ved Kitty Hawk i USA. I Danmark var det kun to år siden at J.C.H. Ellehammer lettede fra øen Lindholm i Smålandshavet med en maskine af egen konstruktion.

I Europa var der i årene omkring århundredeskiftet grundlagt de første aeronautiske foreninger, bl.a. i Frankrig og Sverige. I Danmark var der også fremsynede mænd, der så mulighederne i lufthavet. Overingeniør Carl Holtermann var fra sin barndom interesseret i alt om luftfart. Han havde set ballonopstigninger i Tivoli og under studier i Tyskland i 1890-erne set Zeppelins luftskibe, og selvfølgelig fulgte han også med i Ellehammers flyveforsøg. Premierløjtnant i Marinen H.C. Ullidtz havde samme interesse for flyvning, og de to mænd fandt snart sammen. De mente, at der også var behov for en aeronautisk forening i Danmark.

De kontaktede en række fremstående herrer med det formål at danne en sådan forening. Et stiftende møde med ca. 30 deltagere med konseilspræsident (statsminister) N. Neergaard i spidsen fandt sted den 20. januar 1909, og resultatet

blev oprettelsen af Det danske aeronautiske Selskab.

I de forløbne hundrede år er udviklingen gået hurtigt. I KDA-regi er der foruden ballonflyvning og motorflyvning opstået svæveflyvning, modelflyvning, faldskærmsspring, ultralet flyvning m. m. For kun 40 år siden landede den første mand på månen, men nu trækker rumfart ikke længere de store overskrifter. Luftfartsselskaberne transporterer dagligt millioner af mennesker til tusindvis destinationer.

Om endnu hundrede år er der måske byer på andre planeter i universet – men det vil ikke kunne ske uden flyvningens fremsynede kvinder og mænd.

Kongelig Dansk Aeroklub ønskes til lykke med de 100 år.

KDA 100 ÅR

Et hundrede års historie i Det Danske Aeronautiske Selskab (1909), Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab (1926) og Kongelig Dansk Aeroklub (1950) fylder et stort antal protokoller, bøger mm. De seneste 80 års historie er bla. også registreret i FLYV.

I forbindelse med 25 års jubilæet i 1934 udgav Det Kongelige Danske Aeronauti-

ske Selskab bogen Dansk Flyvnings Historie, hvor Selskabets historie er et kapitel i bogen. Ved 50 års jubilæet i 1959 blev der ikke udgivet noget jubilæumsskrift bortset omtalen i FLYV. Ved 75 års jubilæet i 1984 udgav KDA bogen I Vildten Sky, hvor flere kendte forfatteren fortalte om deres oplevelse ved flyvning.

Historien ændres sig ikke ved at skrive den med andre bogstaver. FLYV har derfor valgt i kigge i nogle af ovennævnte publikationer og gengive tekster og fotos fra udvalgte begivenheder. Det er planlagt, at der i løbet af 2009 udkommer en bog om de første 100 år.

Knud Larsen, redaktør, FLYV

100 ÅR

KONGELIG DANSK AEROKLUB



Men det er måske netop denne udvikling og de krav, den har stillet til sine aktører, der har givet grunden til det sammenhold, der har bundet KDA sammen.

Det er bestemt ikke sket uden stridigheder. Interesse modsætningerne har været store, og uden at fornærme nogen kan man godt vove den påstand, at piloter og andre brugere af lufrummet mere har hang til individualisme end til holdsport.

Og måske har der også heri ligget kit til sammenholdet. Man har set nødvendigheden i sammenhold og indsats for fællesskabet, og man har sørget for plads til de individuelle ønsker.

I hvert fald kan vi konstatere, at de 100 år er gået, og at der i de mange år er ydet en enorm indsats, som har bidraget til både flyvningens udvikling og varetagelse af medlemmernes interesser.

Det giver anledning til stor taknemmelig over for vore forgængere i KDA og til stor ydmyghed over for deres indsats.

100-året falder i en tid med store omvæltninger i vilkårene for at flyve og udøve luftsport i det hele taget – omvæltninger som udfordrer KDA og medlemsunionerne kraftigt. Det kræver, at KDA's bestyrelse foretager en kraftig prioritering af sine opgaver.

Så selvom det naturlige havde været at fejre jubilæet med en massiv festligholdelse i jubilæumsåret, så har bestyrelsen besluttet også i kalenderåret at fortsætte den indsats, som forgængerne har gjort, det vil sige hårdt arbejde med at pleje flyvningens og luftsportens interesser.

Med det viser KDA den største respekt for vore forgængere og deres indsats.

KDA ønskes tillykke med 100-års jubilæet – og KDA, unioner, klubber og medlemmer ønskes held og lykke med de næste 100 år.

Hans Havsager
Formand for KDA

Uden at jeg har statistisk belæg for det, tror jeg, at det er få organisationer, der holder i 100 år.

Og tager man i betragtning, at omdrejningspunktet for KDA i alle de mange år har været et område i stærkere udvikling end andre, så forekommer det utroligt, at KDA nu runder de 100.



I anledning af Kongelig Dansk Aeroklubs

100 års jubilæum



vil det glæde os at se medlemmer, samarbejdspartnere og støtter til reception i Idrættens Hus, Brøndby Stadion 20, Brøndby

Tirsdag den 20. januar 2009 kl. 14.00-17.00

Med venlig hilsen
Kongelig Dansk Aeroklub

S.U. Senest den 15. januar 2009 pr. telefon 46141503 eller am@kda.dk

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

Flyve

OFFICIELT ORGAN FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Nr. 1

Januar 1934

7. Aargang

Redaktion:

J. Follmann,
Telf. Amager 2613 y.
Snorresgade 7.

JUBILÆUMSHEFTE**Ekspedition:**

H. AUGUST BANGS FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Telf. 13.401.
Vesterbrogade 60.

20. JANUAR 1909 - 20. JANUAR 1934.

SELV om Løsenet i Aeronautikkens Verden i endnu højere Grad end paa andre Omraader lyder: Med fuld Fart fremetter, og selv om Blikket og Tankerne derfor ansprægt maa rettes i Fartretningen, saa maa det dog være tilladt ved en særlig Lejlighed at se tilbage over de erobrede Strækninger, at mindes Arbejdet, der blev sat ind paa Erobringen, og Kampene med deres Sejre og deres Nederlag, de stolte Glæder og de smertelige Tab.

En saadan særlig Lejlighed byder — synes det mig Selskabets Jubilæum.

• • •

Aarhundredets Begyndelse var en mægtig Grotid for hele Komplekset af Spørgsmaal om Luftens Erobring, Ballonopstigninger, styrbare Luftskebcs saare beskedne Resultater og de mindste Flyvehop havde Offentlighedens fulde Interesse, og Titusinder samlede Aften efter Aften for at beundre Flyveren, der med Ro og Sagkundskab studerede Vindmaaleren og afventede det fuldstændige Vindstille, der saa sjældent kom. Og naar Maskinerne saa blev trukket paa Stald igen, gik Tilsku-

erne hjem stærkt betaget af de vidunderlige Ting, de havde været lige ved at opleve.

Men der var baade Alvor og Begejstring bag alle de spredte Forsøg, og der var Vovemod.

Paa dette Tidspunkt blev vort Selskab dannet og havde straks fra Starten store og betydningsfulde Opgaver. Hverken de civile eller militære Myndigheder havde et Grundlag for at skabe faste Rammer for de mange spredte Forsøg og Kontrol med Resultaterne, medens Selskabet tog sit Ansvar og skaffede Orden og Kontrol; i Samarbejde med de tilsvarende Institutioner i andre Lande skabtes internationale Regler for de tekniske og personelle Spørgsmaal, og Rammerne blev lagt for det Arbejde, der skulde nyttiggøre de nye Ideer i Samfundets Tjeneste.

I det foreliggende Festnummer af «Flyve» har det nu været Tanken gennem Bidrag fra en Række af de Mænd, der den Gang med Ildhu satte Kræfterne ind paa Flyvningens Sag at give et levende Billede af denne skønne, gørende Tid, og nu maa Læserne afgøre, om det er lykkedes.

G. Krebs.



Jubilæum
1909-1934
KDA

Flyve

OFFICIELT ORGAN FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB

Nr. 2

Februar 1934

7. Aargang

Redaktion:

J. Foltmann,
Telf. Amager 2613 y,
Snorresgade 7.

INDHOLD: Selskabets 25-Aars Jubilæum, S. 51. — Russisk Stratosfæreballon naar 21.000 Meter, S. 52. — Vældig Efterpørgsel i U. S. A. efter en billig Flyve-maskinetype, S. 53. — Junkers Dieselmotorer til Flyve-maskiner, S. 54. — Tysklands nyeste Zeppelin, S. 55. — Forsøg i Vindtunnel, S. 56. — Rekorder pr. 1. Januar 1934, S. 58. — Bøger, S. 58. — D. D. L.s Statistik, S. 59. — Lufthavnens Statistik, S. 59. — Nyt fra alle Lønde, S. 60. — Herhjemme fra, S. 61. — „Dansk Luftsport“, S. 62.

Ekspedition:

Ih. AUGUST BANGS FORLAG
EJVIND CHRISTENSEN
Telf. 13.404.
Vesterbrogade 60.

Selskabets 25-Aars Jubilæum.



Fra Festen paa d'Angleterre: Viceadmiral Lindberg, Generaløjntant With, Hans kgl. Højhed Kronprinsen, Ing. G. Krebs, Hans kgl. Højhed Prins Axel, Viceadmiral Rechnitzer og Major Thorne.

En Mængde Blomster, telegrafiske Lykønskninger og en hyggelig Festaften gjorde 25-Aarsdagen til et Mindeblad i Selskabets Historie.

Dagen indlededes med at mindes Selskabets første Formand, afdøde Kommandør I. C. Tuxen, idet en Deputation, bestaaende af Formanden, Ingeniør G. Krebs, Ekspeditionssekretær K. Gregersen og Overingeniør C. Holtermann, nedlagde en Krans paa Kommandørens Grav.

Straks fra Formiddagen begyndte Lykønskningerne at indløbe. Der var Blomster fra Den norske Aero-Klub, Foreningen Danske Flyvere, Ballonklubben, Boghandler Ejvind Christensen, Det Danske Luftfartselskab og »Forum«. Telegrafiske Lykønskninger sendte følgende: Grosserer Lystrup, Gregers Winkel, Kaptajn Fritz Schröder, Polyteknisk Svæveflyvergruppe, Direktør Thielst, Kommandør Macgaard, Dansk Trafikforening, Tivoli's Direktion, Kaptajn Meisterlin (Oslo), General Amundsen (Stockholm), Kungl. Svenska Aeroklubben i Göteborg, Inkassator Benzon og Hustru samt Kgl.

Dansk Automobilklub. Endvidere modtog Selskabet et smukt Sølvbæger fra Foreningen Dansk Luftsport.

Festen paa Hotel d'Angleterre formede sig som en hyggelig og fornøjelig Aften — der sluttede sent. En Række Indbudte og talrige af Selskabets Medlemmer, langt over Hundrede ialt, var kommet tilstede for at fejre Selskabet. Blandt Gæsterne var Deres kongelige Højheder Kronprins Frederik og Prins Axel, Viceadmiral Lindberg fra den svenske Aero Klub i Stockholm Major Thorne fra den norske Aero Klub, Grev de la Gardi og Grev Wachtmeister fra den svenske Aero Klub i Skaane, Generaløjntant With, Admiral Rechnitzer, Direktøren for Krigsministeriet, Oberstløjntant Steemann, Generalkonsul Ludvigsen, Kommandør Gad, Overingeniør Holtermann, Kaptajn Ullidt, Direktøren for Orlogsværftet N. K. Nielsen, Generalinspektøren for Hærens Flyvertropper, Oberstløjntant Førstev, Chefen for Marinens Flyvevæsen, Kommandørkaptajn Grundjean m. fl.

Ingeniør Krebs indledte sit Foredrag med at med-



Ing. Krebs, Ekspeditionssekretær Gregersen og Overingeniør Holtermann lægger en Kranz paa den første Formand, Kommandør Tuxens Grav.

dele, at der var kommet et Sendebud fra højere Magter, der ønskede at overbringe en Hilsen, hvorefter en ung, lysløkket Pige (den unge Frk. Krebs) fra Talerstolen deklamerede en smuk Hyldest til Flyveren. Derefter skildrede Formanden i korte Træk Selskabets 25aarige Historie, og sluttede med at bebude to snarligt kommende Begivenheder: Afholdelsen af det nordiske Flyvestævne og Afholdelsen af en Luftfartsudstilling i Forum. Ing. Krebs meddelte til Slut, at Overingeniør Holtermann og Kommandør Gad var udnævnt til Æresmedlemmer af Selskabet.

Ved Bordet havde en Række Talere Ordet. General-løjtnant With hylde Flyver-Psyken, hvis Karaktermærke var Dødsforagt og Humor; Viceadmiral Lind-

berg bragte en Hilsen fra de svenske Aero Klubber og overrakte Selskabet en smuk Guldplaquette; Major Thorne bragte en Hilsen fra den norske Aero Klub og udtalte Haabet om, at Trafikflyvemaskinernes stigende Hastighed snart maatte bringe Aeroklubben i Oslo i lige saa nær Kontakt med Danskerne som Aeroklubben i Skaane nu var det. Kommandør Gad hylde Selskabet, og Kommandørkaptajn Grandjean udbragte en Skaal for dansk Flyvning, specielt Sportsflyvningens, Fremgang.



En Deputation fra „Danske Flyvere“ bringer Foreningens Lykønskning. Staaende: Materielmester Victor Petersen, Frk. E. Klein, Direktør K. Krebs og Mester P. Nielsen. Siddende: Kaptajn J. Foltmann, Ingeniør G. Krebs og Ingeniør Cai Caspersen.

We bring you up front

RECEPTION

Jens Kristian Frost bliver 50 år

Det vil vi gerne fejre, og derfor vil det glæde os at se elever - nuværende såvel som tidligere -, instruktører, venner og forretningsforbindelser

Tirsdag den 13. januar, kl. 15-18
På Lufthavnsvej 44

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

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



air
pilot academy

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



FLYV



Officielt organ for

KONGELIG DANSK AEROKLUB og DANSKE FLYVERE

Nordens ældste og førende tidsskrift for flyvning

Nr. 1

Januar 1959

32. årgang

OM DETTE NUMMER

DETTE jubilæumsnummer tilstræber ikke at skildre flyvningens historie, som den er forløbet i Danmark. Derfor vil nogle af læserne måske savne mange ting, som er håndet herhjemme i de 50 år, der er gået, siden Aeronautisk Selskab blev startet i 1909, og de samme læsere vil måske også forgæves lede efter adskillige navne.

Men — hensigten med jubilæumsnummeret har udelukkende været at skildre Aeronautisk Selskabs andel i udviklingen gennem det lange spænd af år. Og så er det blevet tilstræbt at skildre noget af den hygge og romantik, som var forbundet med flyvningen i »gamle dage«, og dengang flyverne så ivrigt drøftede, om det nu også var tilrådeligt at starte i en »vindstyrke«, der kunne få en så tung genstand som et lommeterklæde til at bevæge sig, når det blev holdt i vejret. Der var en spændende og romantisk periode, og det er hele den tid, som Aeronautisk Selskab har været med til at gennemleve.

Teksten i jubilæumsnummeret er ikke skrevet som en serie længere artikler, fordi det meget nemt kunne virke trættende. Redaktionen har i stedet for i en lang række mindre artikler og småhistorier tilstræbt at give et glimt af Aeronautisk Selskabs andel i og forbindelse med hele flyvningens vædige udvikling.

Aeronautisk Selskab hedder i dag Kongelig Dansk Aeroklub, eller kort og godt aeroklubben eller bare KDA. Det navn blev til ved omorganiseringen i 1950. Før den tid og tilbage til 28. december 1925 var navnet Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab, eller DKDAS, og det oprindelige navn fra starten i 1909 var Det Danske Aeronautiske Selskab, eller DDAS.

Derfor vil læserne kunne møde alle tre udtryk i den efterfølgende tekst. Men de står for den samme organisation: den nuværende Kongelig Dansk Aeroklub.

KONGELIG DANSK AEROKLUB

1909 — 20. JANUAR — 1959

BALLONSPORTEN havde i mere end 100 år været populær, inden det i begyndelsen af dette århundrede lykkedes en maskine, der var tungere end luften, at hæve sig fra jorden. Men det er først fra dette tidspunkt, flyvningens udvikling tager virkelig fart, og samtidig dannes der aeronautiske sammenslutninger i en række lande. I betragtning af, at den internationale aeronautiske federation (Fédération Aéronautique Internationale, Paris) først blev skabt i 1905, tør det vel siges, at vi i Danmark ikke var langt bagefter. Man havde et vågønt blik for de kommende muligheder, og i 1909 blev grunden lagt til den nuværende Kongelig Dansk Aeroklub.

Det begyndte med en kreds af unge entusiaster, der på nærmeste hold havde fulgt udviklingen i udlandet, men der er et videre perspektiv i dette, at de blev støttet af en kreds af datidens ledende mænd indenfor videnskab, politik, forsvaret, handel og industri. Man opmuntrede det dristige sportslige initiativ, fordi man i dette så et middel til forskning og udvikling på praktisk og videnskabelig basis. Flyvningen måtte gøres populær i videre kredse, men samtidig bringes ind under ordnede forhold. Det må erindres, at der den gang ikke fandtes luftfartsmyndigheder, og det aeronautiske selskab så det derfor som sin opgave at vejlede, hjælpe, regulere og kontrollere. Overordentlig mange og forskellige artede er de opgaver, som selskabet har påtaget sig i de forløbne 50 år. Selskabet har arrangeret udstillinger og flyveopvisninger, formidlet uddannelsen af de første flyvere til Hæren og Marinen, udstedt certifikater, kontrolleret rekorder, udsat præmier og pokaler til opmuntring af stadigt nyt initiativ. Der er givet direkte økonomisk støtte til flyveklubberne, som er tilsluttet selskabet, og gennem populære og videnskabelige foredrag af førende danske og udenlandske personligheder er den danske offentlighed holdt underrettet om flyvningens hastige udvikling.

Mange af selskabets oprindelige funktioner er ganske naturligt, efterhånden som udviklingen tog fart, gået over til andre organer og virksomheder såsom luftfartsmyndigheder, flyvevåben og luftfartsselskaber, men for flyvesporten under alle former står Aeroklubben stadig som det samlede organ. Den egentlige flyvevirksomhed ligger i flyveklubberne landet over, men Aeroklubben ser det som sin opgave udadtil at repræsentere dansk flyvning og indadtil at regulere og samordne de forskellige interesser og at yde støtte til fremme af fortsat initiativ, ligesom Aeroklubben er det naturlige forum for udbredelse af kendskabet til den videre udvikling. Aeroklubben står udenfor partier og særinteresser, og den søger ved formidling og mægling at forene alle gode kræfter ud fra princippet om, at enighed gør stærk.

På selskabets 50-års dag vil tankerne naturligt gå til stifterne og de mange fremragende mænd, der i årenes løb ved initiativ, fantasi og energi hver på sit felt har ydet bidrag til flyvningens udvikling. Vi vil mindes dem og bringe dem vor tak, ligesom vi udtaler vor taknemmelighed for den støtte og bevågenhed, vi i årenes løb har mødt hos myndigheder og presse. Vi kan glæde os over, at en frisk og levende ungdom skaber liv og virksomhed i klubberne, men også at en kreds af ledende mænd og virksomheder indenfor vort samfund stadig står vagt om Aeroklubben og forlener den med den prestige og autoritet, som hjælper den i udførelsen af sine funktioner. Det er vort håb, at dette forhold fortsat må bestå, men også at Aeroklubben må få tilgang af unge kræfter med friskt initiativ, således at det gamle selskab stadig kan tilpasse sig tidens krav og i mange år fremover udføre sin funktion som samlingsmærke, som neutralt forum og som formidlende og mæglende organ for dansk flyvning.

HJALMAR IBSEN,
formand for Kongelig Dansk Aeroklub.

FLYV

STØTTE FRA STATEN

Selskabet foranstalter uddannelse af de første flyvere til marine og hær og fik i mange år statsstøtte. — Hvorfor har staten ikke som udlandet de senere år udnyttet flyveklubdommens muligheder?



Selskabet skaffede de to første flyvemaskiner til marinen og hæren og satte uddannelsen af flyvere i gang. Herover tager H. C. Ullidtz certifikat på »Gjentens«.



Hæren begyndte uddannelsen i 1912 på det danske Berg & Storm-monoplan, der her ses over Frederikshavn og ligesom Gjenten nu findes på Løjtnantmuseet.

SOM et synligt udslag af myndighedernes anerkendelse af Aeronautisk Selskabs store betydning for luftsportens fremme skal det nævnes, at bestyrelsen ikke længe efter selskabets start søgte de to militære ministerier om et årligt tilskud på 2.000 kroner, mod at selskabet til gengæld stillede sit materiel til rådighed under mobilisering og større øvelser.

Disse andragender blev bevilget, og det fik den største betydning for selskabet, da hverken krigs- eller marineministeriet stillede store krav om modydelser. Der skulle bl.a. optages 5 officerer af hær og flåde kontingentfri i selskabet, og disse skulle efterhånden gennemgå en gratis uddannelse med selskabets materiel.

Aeronautisk Selskab fik sit første statstilskud i 1910, nemlig 1000 kr. fra marineministeriet og 1000 kr. fra krigsministeriet, og dette beløb på ialt 2000 kr. modtog selskabet hvert år lige til 1922, hvor tilskuddet bortfaldt.

Forhandlingerne med krigs- og marineministeriet om uddannelse af befalingsmænd til »aeroplanførere« resulterede i, at marineministeriet og senere krigsministeriet ønskede uddannelse af et vist antal officerer og underofficerer, og den 14. december 1911 blev følgende personel fra marinen beordret til uddannelse ved Aeronautisk Selskabs foranstaltning: premierløjtnanterne H. C. Ullidtz (tillige tilsynsførende ved uddannelsen) og S. A. Christiansen samt underbådsmand J. G. V. Sørensen.



Lidt senere kom hæren med elever, idet krigsministeriet den 2. juli 1912 udtog premierløjtnanterne J. B. Ussing, J. Hammelev og Nørgaard til militære flyvelever.

Som skolemateriel var det lykkedes Aeronautisk Selskab at stille to flyvemaskiner på benene, som blev anskaffet og stillet til rådighed for henholdsvis marineministeriet og krigsministeriet, nemlig Robert Svendsens



Generalkonsul V. Ludvigsen, der en årsmåned var medlem af selskabets bestyrelse, skærkede »Gjentens« til marinen.

»Gjentens« og B & S monoplanet. Selskabet havde formået konsul V. Ludvigsen (Hellen & Ludvigsen) til at købe »Gjentens«, og ingeniørkaptajn Grut, som havde finansieret ingeniør Berg, tilbød at sætte det nylig havarerede B & S monoplan i brugbar stand, så det kunne bruges af de militære elever.

Det var Aeronautisk Selskab, som formidlede alt dette. Selskabet fik uddannelsen ordnet således, at ministerierne betalte 600 kr. for hver elev, og desuden skulle de erstatte den eventuelle skade på materiellet. Dette var begyndelsen til Hærens Flyvetropper og Marinens Flyvevæsen.

Ulrich Birch, H. C. Ullidtz, A. Høeck, mekaniker Nielsen og prins Axel.

Senere fra ministeriet for offentlige arbejder

Fra ministeriet for offentlige arbejders side så man også med velvilje på selskabets arbejde for flyvesagens fremme, og i finansret 1919/20 bevilgede ministeriet et tilskud på 2000 kr. til dækning af udgifter ved afholdelsen af den nordiske flyverkonkurrence i København.

For at opmuntre selskabet til at fortsætte sin virksomhed bevilgede ministeriet for offentlige arbejder fra og med 1921 et årligt tilskud på 3000 kr. de følgende seks år, og derefter indtil 1930 inklusive 2000 kr. om året.

Selskabets bestyrelse var meget glad for denne påskønnelse af det uegennyttige arbejde, som blev gjort for flyvesagen.

5 Grunau Baby fra arbejds- og socialministeriet

I 1942 fik Dansk Svæveflyver Union gennem DKDAS et statstilskud på 35.000 kr. til bygning af fem Grunau Baby 2 B på Hærens Flyvetroppers værksteder. De koster ialt godt 45.000 kr. Det var nu ikke bare for at støtte svæveflyvningen, at midlerne blev bevilget, men også som beskæftigelsesforanstaltning med godkendelse af arbejds- og socialministeriet, ministeriet for offentlige arbej-

Ingeniørkaptajn Torben Grut, der havde finansieret ingeniør Berg, lod B & S-monoplanet sætte i stand til fløien.



der og arbejdsministeriets beskæftigelsescentral.

De to første Baby'er blev indflojet den 11. juli 1943 ved Roskilde efter at være blevet døbt af ingeniør M. P. Eskildsen og direktør Einar Dessau. De blev indflojet af dav. løjtnant J. G. Bergh og dav. oberstinde Harriet Forslev. De fire af dem gør forøvrigt god tjeneste den dag i dag.

Finansministeriet bevilger tipsmidlerne

Når talen drejer sig om tilskud af offentlige midler, bør her også nævnes, at aeroklubben i årene 1954—1958 gennem finansministeriet har modtaget tilskud fra tipsmidler til følgende formål: international udveksling af flyveinteresserede unge, teorikursus for motorflyvere, instruktøruddannelse af svæveflyvere samt uddannelse af instruktører og fremstilling af instruktionsmateriel for modelflyvere.

I årene efter 2. verdenskrig har aeroklubben — i lighed med hvad tilfældet har været andre steder i udlandet — søgt om økonomisk tilskud fra staten, hvilket desværre hidtil har været forgæves. I det efterfølgende skal korteligt nævnes, hvad der har været gjort for at opnå statstøtte.

Første forsøg lige efter krigen

I årene 1947—48 søgte KDA ministeriet for offentlige arbejder om et større tilskud til støtte af motorflyvning, svæveflyvning og modelflyvning, og ansøgningen var motiveret med, at Danmarks langvarige afspærring fra omverdenen — og derved også afspærring fra flyvningens udvikling — havde bevirket, at dansk lufttrafik ikke kunne foregå alene på grundlag af dansk bemanning af rutemaskinerne, men at der måtte søges assistance hos flyvere af andre nationaliteter. For at sikre landet en tilstrækkelig mulighed for udvælgelse ved rekruttering af piloter til lufttrafik — dette være sig rutemaskiner, taxiflyvning eller ambulanceflyvning — eller til rekruttering af det øvrige mandskab i luften eller på flyvepladserne og værkstederne samt for at sikre at de fleste mulige blev positivt indstillet overfor flyvning, var det nødvendigt at gøre en indsats — og denne kostede penge.

På denne ansøgning blev der i 1950 givet blankt afslag.

Forsøgene i 1951—1953

I løbet af 1951/52 drøftede aeroklubben gentagne gange med flyvevåbnet mulighederne for at få støtte til motor-, svæve- og modelflyvningen. Flyvevåbnet var meget interesseret heri, men kun under den forudsætning, at det ikke medførte nogen udgift for flyvevåbnet selv. Man håbede dog på, at det skulle lykkes at finde en løsning, og i foråret 1952 blev der udarbejdet en plan, ifølge hvilken man ville prøve på at skaffe midler til uddannelse af motor- og svæveflyvere i aldersklassen 18—22 år.

Senere drøftedes også mulighederne for at yde støtte til motorflyveklubberne i form af materiel samt ved at lade disse udføre visse sigteflyvninger o.l., og sideordnet hermed fortsattes drøftelserne med hensyn til støtte af svæveflyvernes uddannelse, således at disse kunne danne et ikke ubetydeligt rekrutteringsgrundlag.

Resultatet af alle drøftelserne, som fandt sted på et meget højt plan, var imidlertid negativt.

Forsøget i januar-marts 1955

Medio januar 1955 forsøgte aeroklubben igen. Denne gang gjaldt det udelukkende støtte til svæveflyvning og modelflyvning. KDA søgte finansministeriet om et tilskud på 2,2 mill. kroner, fordelt over en 10-årig periode. Pengene tilhørte det såkaldte «counterpart fund», d.v.s. pengemidler (ialt ca. 105 mill. kr.) som var stillet til rådighed for den danske regering af amerikanerne til anvendelse til særlige forud bestemte formål.

Inden ansøgningen indsendtes til finansministeriet gennem forsvarsministeriet havde KDA sikret sig, at chefen for den hervedværende amerikanske, rådgivende militærmission, som på den amerikanske regerings vegne skulle sanktionere counterpart-midlernes anvendelse, ville godkende, at i den del af pengene, som var til rådighed til civile formål, måtte anvendes til støtte for uddannelsen af danske svæveflyvere.

Ligeledes havde KDA sikret sig, at ansøgningen blev anbefalet af chefen for flyvevåbnet samt af forsvarsministerens rådgiver i luftmilitære sager, Air-Chief Marshal Sir Hugh Saunders, der begge meget kraftigt støttede sagen. Sidstnævnte fremhævede bl.a. overfor forsvarsministeriet de gode erfaringer man i England havde haft med tilsvarende ydelse af støtte til svæveflyvning.

Forsvarsministeriet anbefalede overfor finansministeriet meget varmt, at det ansøgte beløb burde bevilges til KDA, og man nævnte bl.a., at en støtte til svæveklubbernes uddannelsesarbejde ville medføre:

- 1) en meget tiltrængt bedring med tilgangen af kvalificeret personel og udvælgelsen af egnede elever,
- 2) at det på længere sigt billigere uddannelsen og gør flyvevåbnet mere effektivt, og
- 3) at det formentlig også vil medføre en højelse af flyvesikkerheden.

Og hvad blev så resultatet? Afslag fra finansministeriet og afslag fra forsvarsministeriet.

Senere på året 1955 og året efter forsøgte KDA igen på at skabe interesse for direkte støtte til svæveflyveuddannelsen, men stadig uden resultat. Og det samme var tilfældet ved en fornyet henvendelse i 1957. Men håbet lever stadig.

Introduktion til

Det begyndte i flyveklubberne —

Som aeronautisk selskab hjalp ved vor militære flyvnings start, hjælper aeroklubben og dens medlemmer idag både den militære og kommercielle flyvning ved et omfattende ungdomsarbejde især i flyveklubberne landet over.

Talrige er de gamle model-, svæve- og privatmotorflyvere, der begyndte med flyvning som hobby, men siden har gjort den til erhverv, enten som flyvere eller på poster på jorden.

I dette specialnummer har vi plukket seks af dem ud, seks der virker på seks forskellige områder, og spurgt dem om hobbytidens betydning for deres erhverv.

Verden over erkender man den karakterdannede betydning, medlemskab i flyveklubberne har for tilgangen til militær og civil flyvning, og verden over udnytter man intensivt disse muligheder ved at investere penge i klubberne, så langt flere får mulighed for at deltage, penge der siden kommer igen med renter.

Kun ikke i Danmark.

Det begyndte i flyveklubberne —

Jetpilot



Donald Thestrup forlader sin Hunter efter en fotoekspeditionsmission.

Kaptajnlojtnant DONALD THESTRUP er en af de mange modelflyvere, der er gået pilotvejen i flyvevåbnet. Han begyndte i 1948 i Kolding Modelflyveklub, var en overgang distriktsleder i 6. distrikt, blev uddannet som klubinstruktør, flyttede så en tid til Kibæk og startede en modelflyveklub der.

Efter at have taget studentereksamen overvejede han en tid at søge ind ved statsbanerne, men valgte i stedet flyvevåbnet. Endnu som flyverkadetaspirt blev han i 1950 danmarksmester med svævemodel.

Han blev uddannet til jetpilot på første hold i USA, blev flyverlojtnant II i 1952 og kom på officerskolen og bestod med med ud- som den næstbedste på sit hold. I 1957 blev han kaptajnlojtnant og er nu næstkommanderende i eskadrille 724 — Hunter-eskadriellen — som han har været i lige siden officerskolen.

»For mig, tror jeg,« udtaler Thestrup, »at modelflyvnings største betydning for min løbebane som flyver lå i, at jeg havde nået det stade, hvor man konstruerer og bygger sine egne modeller; det indebærer, at man lærer en hel del om aerodynamik, og jeg kunne tydeligt mærke det på flyveskolen, hvor mange ting inden for dette jag var gammelkendte for mig.

Jeg tror også, at den nøjagtighed og præcision, modelflyvning kræver, er grundlæggende begreber, som er gode at tage med på flyveskole.

Den gode og sunde konkurrenceånd inden for modelflyvningen er lige til at tage med over i flyvevåbnet.

Sidste vinter fik jeg bygget en A1, og jeg fløj lidt med den i foråret. En A2 er halvt færdig, men nu kniber det med at få tid. Jeg tror, jeg må vente, til John — der er 2 år — bliver stor nok til at komme med ud og flyve med modellerne.



Da DKDAS blev til KDA



EN væsentlig ændring i selskabets struktur skete i 1950, da nye love blev sat i kraft efter at være vedtaget i 1949. Fire års arbejde var gået forud.

Årsagen var, at man ønskede at samle hele den private flyvning i én organisation i stedet for gennem selvstændige unioner, der var tilsluttet selskabet. Det var indlysende, at en enhed var mere rationel og langt stærkere.

I den forholdsvis uvrirkomme tid under krigen, hvor unionerne var gået stærkt frem i medlemstal, havde man indgående diskuteret mulighederne for en bedre organisation. Forud herfor havde selskabet efter et motorflyverstormløb for krigen bøjet sig for unionernes ønske om større repræsentation i hovedbestyrelsen, men det var kun en foreløbig ordning.

Voldsom gang i diskussionen bevirkede en kronik »Samling om flyvesagen« i Politiken i oktober 1944. Den var på eget initiativ skrevet af selskabets generalsekretær, dav. overflyveleder *Sv.-A. Dalbro*. Han gik ind for enhedsklubber i byerne og klubbernes direkte tilslutning til selskabet efter svensk mønster.

Problemet enhedsklubber

Der var langtfra enighed om, hvorvidt enhedsklubber var den bedste løsning. I teorien så det godt ud, men hvordan i praksis? Tiden har givet skeptikerne ret. Vi har prøvet både store og små enhedsklubber her i landet, men de tre kategorier er for forskellige, og administrationen bliver for vanskelig.



Direktør Einar Døssau har været medlem lige fra selskabets første år, var en af vore første svøveflyvere, blev privatmotorflyver efter krigen, var formand for lovudvalget og næstformand for KDA.

Der blev imidlertid arbejdet videre både på forsoget med enhedsklubber i praksis og med forslag til en ændring af hovedorganisationen. På selskabets generalforsamling i 1946 fremsatte *lrs. Børge Moltke-Leth* et forslag til ændrede love efter svensk mønster. Det blev ikke krævet behandlet, men der blev nedsat et lovudvalg med direktør *Einar Døssau* som formand og repræsentanter for alle interesserede parter, og så tog man for alvor fat på arbejdet.

Det strakte sig gennem talrige møder over flere år. Der var enighed om, at det svenske forbillede ikke helt passede for danske forhold. Det demokratiske selvstyre, man nu i en årrække havde haft inden for unionerne, skulle bevares ved hjælp af repræsentantskaber og råd for de tre luftsportsgrene.

Efterhånden fandt udvalget ind til den organisationsform, vi kender idag. Det havde sine vanskeligheder, især fordi der inden for motorflyvernes rækker ikke var enighed. Motorflyvernes repræsentation i udvalget skiftede flere gange og dermed synspunkterne.

Lige ved at falde i 1948

Ved generalforsamlingen i 1948 udtalte formanden, ingeniør *M. P. Eskildsen*, at der nu forelå et lovforslag, men at bestyrelsen ville henlægge det, da statsstøtte måtte være en forudsætning, idet selskabets økonomi ikke kunne bære de øgede administrationsomkostninger.

Fra forsamlingen blev der imidlertid gjort gældende, at administrationsomkostningerne snarere måtte blive mindre end under den daværende spredte organisation. Lovudvalget genoptog arbejdet, bestyrelsen forelagde forslaget i 1949, hvor det blev vedtaget på to generalforsamlinger — så godt som enstemmigt. Og efter et overgangsår, hvor der blev oprettet overenskomster mellem Kongelig Dansk Aeroklub, som selskabet nu havde ændret sit navn til, og de enkelte klubber, og hvor de tre unioner ved en række nødvendige møder opbevandede sig selv, kom den nye organisationsform i fuld kraft i 1950.

Den nuværende organisation

Efter denne består medlemmerne af to hovedkategorier, personlige medlemmer og organisationsmedlemmer.

De personlige medlemmer indmelder sig individuelt og vælger på generalforsamlingen 6 af hovedbestyrelsens 13 medlemmer. Organisationsmedlemmer er medlemmerne af samtlige tilsluttede flyveklubber. Disse klubber sender repræsentanter til et årligt repræsentantskabsmøde for hhv. model-, svøve- og motorflyveklubberne, hvor der vælges tre råd à 5 medlemmer. Hvert af rådene udpeger to af sine medlemmer til hovedbestyrelsen. Hermed er vi oppe på 12. Det 13. medlem udpeges af direktøren for statens luftfartsvæsen, idet man gerne vil have nær kontakt med luftfartsmyndighederne.

Er man interesseret i en eller flere af grenene model-, svøve- og privatmotorflyvning, bliver man medlem af en eller flere af disse klubber og dermed organisationsmedlem en eller flere gange (og betaler kontingent og får stemmeret herefter).

Motor-, svøve- eller modelflyvesager behandles af de tre råd, og kun principielle sager eller sager af fælles interesse bliver behandlet i hovedbestyrelsen.

Mange organisationsmedlemmer er samtidig personlige medlemmer, fordi de som helhed interesserer sig for flyvning og gerne vil have indflydelse på valget af de seks personligt valgte bestyrelsesmedlemmer.

Det er imidlertid ikke tanken, at man derigennem skal søge at fremme en speciel fraktions interesser. Blandt de personligt valgte bestyrelsesmedlemmer tilstræbes det at have repræsentanter for flyvevåben, SAS, de øvrige erhvervsflyvevirksomheder etc., og det er meget praktisk, at man blandt de personligt valgte har en neutral formand, der ikke kan beskyldes for at fremme særinteresser.

Mens man i gamle dage af og til kunne få det indtryk, at medlemmerne var til for bestyrelsens skyld, så har KDA nu længe i praksis bevist, at det er medlemmernes organisation — et serviceorgan, som inden for mulighedernes grænser skal gøre alt for at varetage sine medlemmers fælles interesser, hvad enten det drejer sig om modelflyvning, svøveflyvning, motorflyvning eller simpelt hen flyveinteresse som sådan.

Luffartslovgivning

Som den halvofficielle myndighed, Aeronautisk Selskab var interesseret den sig lige fra starten for, hvordan der kunne skabes en ensartet lovgivning for luftfart, fordi flyvemaskinen jo for eller senere ville komme til at flyve over landegrænserne. I første række var det navnlig fælles skandinaviske luftfartsregler, det gjaldt om at få indført, uden at en større helhed derved tabtes af syne. Så tidligt som 1909 deltog overretsassessor *G. E. Cold* som Danmarks repræsentant i en international konference om luftret, der afholdtes i Paris, og ved et senere foredrag for selskabets medlemmer fortalte overretsassessor Cold om denne første store begivenhed indenfor luftfartslovgivningen.

Konferencen førte dog ingen positive resultater med sig, og verdenskrigen 1914—18 bidrog heller ikke til at fremme det internationale luftfartsretlige samarbejde. Henimod krigens slutning toges problemet imidlertid op på ny. »Svenska aeronautiska Sällskapet« indbyder i foråret 1918 A.S. til at sende en delegation til Stockholm for at repræsentere Danmark ved den første nordiske luftfartskonference, og højesteretsassessor *Stein* bliver udpeget til delegationsens formand.

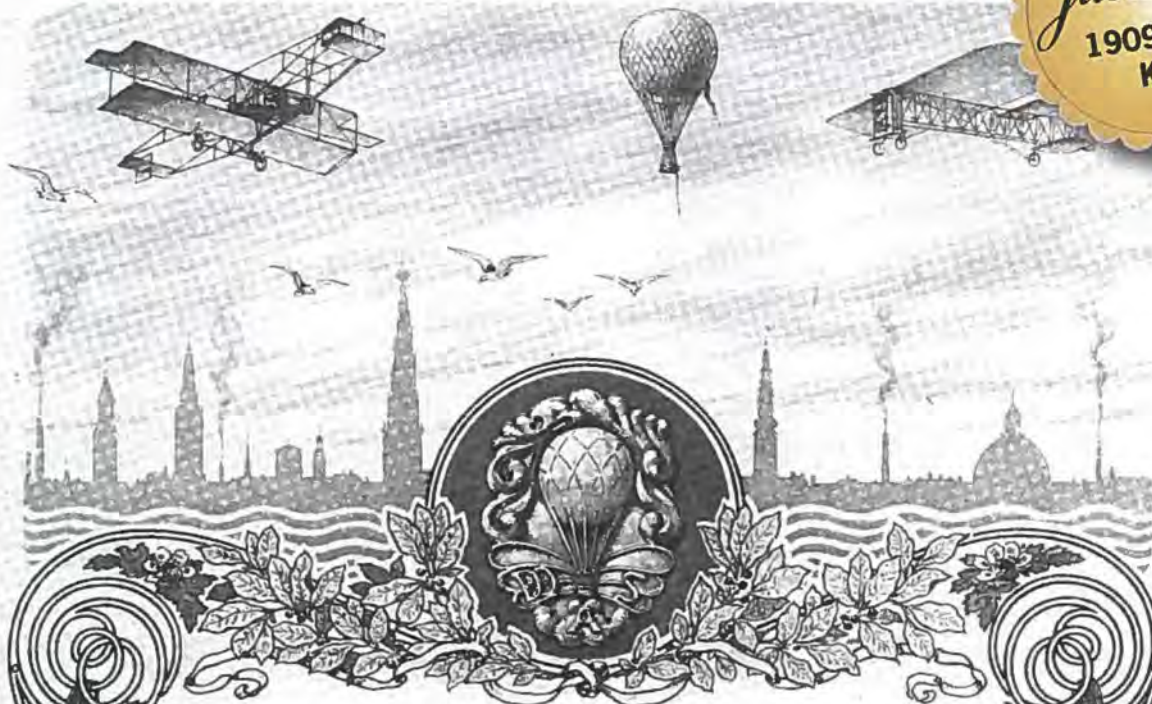
Beretningen om konferencens forløb blev tilføjet de interesserede myndigheder, og allerede i juni måned samme år besluttes det at afholde den anden nordiske luftfartskonference i København om efteråret, og som juridisk sekretær blev antaget A.S. fuldmægtig, cand. jur. *Jung*.

Konferencen fandt sted den 12. december på Københavns Rådhus, og der modtog delegerede fra Sverige, Norge og Finland. Såvel Københavns magistrat som staten viste sig som gode værter for de fremmede delegerede. Navnlig havde ministeriet for offentlige arbejder vist Aeronautisk Selskab særlig interesse ved at lade generalsekretær *Hollnagel-Jensen* og fuldmægtig *Knud Gregersen* deltage i konferencen.

På dette tidspunkt var man blevet helt klar over, at Aeronautisk Selskabs officielle og dominerende stilling på mange områder — også det militære — var tabt for steds. Noget lignende fandt jo også sted i de andre lande, og det viste sig da også senere, at den tredje nordiske luftfartskonference måtte opgives, fordi de respektive statsmyndigheder allerede havde taget affære og var i fuld gang med at fastsætte love og regler for al luftfart.



Jubilæum
1909-1984
KDA



KONGELIG DANSK AEROKLUB

1909 – 20. januar – 1984

KDA's detaljerede historie gennem 75 år burde være skrevet her ved jubilæet. Det er sidste chance, mens der endnu lever mennesker, der har været med i dansk flyvning fra første lærd.

Det har der desværre ikke været kræfter til. Men kan jubilæet ikke inspirere og skaffe midler, så arbejdet i hvert fald kunne sættes i gang nu?

Det kunne 25-års jubilæet, der sammen med luftfartsudstillingen i Forum muliggjorde udarbejdelsen af »Dansk Flyvnings Historie«, der så udkom i 1936.

Den utraditionelle jubilæumsbog »I vil-den sky« rummer en kort oversigt over KDA's udvikling gennem 75 år, skrevet for at give udenforstående en idé om, hvad KDA er for noget.

Dette nummer af FLYV burde på tilsva-

rende vis – stadig kortfattet – fortælle KDA's medlemmer og FLYV's læsere det samme for fagfolk.

Det letteste ville have været at lave et »opkog« af Dansk Flyvnings Historie og særnumrene af FLYV i 1959 og 1969 og så supplere sidstnævnte op med de følgende 15 år.

Det er imidlertid en utilfredsstillende løsning for redaktionen, der gerne så en mere dybtgående udredning. Men tiden er knap og pengene små, så vi har valgt at benytte det faktum, at den ansvarshavende redaktør personligt både som medlem og funktionær har fulgt KDA på nærmere hold end de fleste igennem et halvt århundrede, til at prøve at gøre beretningen en smule personligt farvet med erindringer og indtryk af personer og begivenheder.

(Rammen om denne indledning til jubilæumssiderne er KDA's æresdiplom)

Ny udviklingen i motorflyvningen

Hen mod slutningen af 50'erne kom der ny udvikling i motorflyvning, idet amerikanske typer begyndte at vise sig i Europa. Cessna-, Piper- og Beech-fly med moderne radio- og navigationsudstyr kunne bruges til mere seriøs rejseflyvning, og med deres næsehjulunderstel kunne de nøjes med små smalle flyvepladser i stedet for dem, hvor man kunne lande i alle retninger.

Interessen for forretningsflyvning og for at handle med forretningsfly blev mærkbar fx i Sportsflyveklubben, hvor nye folk kom i ledelsen og i 1957 også forsøgte at få indflydelse i KDA. I stedet for at koncentrere sig om at gøre motorflyverådet lige så aktivt som de to andre råd, lavede de et overraskelsesfremstød på KDA's generalforsamling i 1957 på en så udiplomatiske måde, at det førte til et årelangt spændt forhold mellem motorflyverne og generalsekretæren, så de nyvalgte havde svært ved at få genlyd for deres tanker.

Bestyrelsesskift i landets største klub Sportsflyveklubben havde det med at forplante sig både til KDA og til den af KDA udpegede Skovlunde-bestyrelse, idet der ofte sad medlemmer af »styrkede« bestyrelser i de to sidstnævnte organer.

Foltmann følte sig som en direktør i et A/S og samarbejdede med Hjalmar Ibsen på denne måde, og han havde ikke så store tanker om bestyrelser og udvalgsarbejdsevne (»et udvalg skal bestå af højst to personer«).

Efter 50-års jubilæet i 1959, der blev beherligt fejret med fest og et 68-sidet særnummer (23 sider annoncer, det var tider!), afgik Ibsen som formand i 1960 og blev efterfulgt af advokat *Børge Moltke-Leth*. Foltmann var ofte syg i sine sidste år, inden han trak sig tilbage ved sin 70-årsdag i 1962 og meget konsekvent ikke viste sig på kontoret siden (men dog fortsatte samarbejdet med sin efterfølger som redaktør af FLYV til sin død i 1984).

Hans sygdomsperioder betød, at Weishaupt langsomt gled ind i det samlede arbejde. Fra sit arbejde med svæve- og modelflyverådene havde han en lidt anden mening om samarbejde med frivillige kræfter, som han anså for en nødvendig-



Hans Axel prøvflyver sin første Druine Turbulent, begyndelsen til en lang række amatørbyggede danske fly.

hed i et så lille land, hvor medlemsskarens kontingenter ikke kunne bære et stort og effektivt personale (som i det statsstøttede KSAK).

I forbindelse med Weishaupts overtagelse af ledelsen af kontoret i 1962 besluttede bestyrelsen endnu engang at se på KDA's struktur og love, og igen var det Moltke-Leth, der var med til at modernisere KDA, assisteret i et udvalg af den tidligere svæveflyverrådsformand *Hans Harboe* og de tre rådsformænd.

I stedet for generalforsamling en hverdags aften i København (forudgået af et motorflyverrepræsentantskabsmøde om eftermiddagen, hvor motorflyverne lagde råd op og kom til at dominere generalforsamlingen) kom der nu et landsmøde hvert forår med de faglige repræsentantskabsmøder om efteråret. Landsmødet blev en weekend-begivenhed på skiftende steder i landet, ledsaget af interessante arrangementer.

Hovedbestyrelsen blev skåret ned til 8 personer: 2 fra de direkte medlemmers kreds (deriblandt formanden) og 2 fra hver af de 3 råd.

For at opretholde kontakt med myndigheder og institutioner inden for flyvningen oprettede man et præsidium. Forslaget blev enstemmigt vedtaget og en række trofaste bestyrelsesmedlemmer trak sig frivilligt tilbage.

Præsidiat blev nedsat i 1965 med grev *Flemming af Rosenberg* som formand.

De glade 60'ere

1960'erne var som bekendt det årti, hvor alting blomstrede og gik fremad. Det gjaldt ikke mindst motorflyvningen. Både forretningsfolk og almindelige mennesker ville lære at flyve, nye fly blev indkøbt, flyveskoler skød op.

Motorflyverne i KDA havde imidlertid stadig brydninger, bl.a. var provinsklubberne utilfredse med deres ringe repræsentation i motorflyverådet. I 1962 gjorde Århus Flyveklub og Sportsflyveklubben m.fl. oprør, og på en ekstraordinær generalforsamling i Århus blev formanden *Arne Kragels* og de fleste andre i rådet afsat og en ny bestyrelse med *Per V. Brühl* som formand overtog arbejdet, der fra 1967 blev videreført med *Ejvind Dyrberg* som formand.



Per V. Brühl
FAI vicepræsident.

Den bratte afsættelse af Kragels medførte en vis bitterhed, der resulterede i en motorflyveorganisation uden for KDA. For at prøve at få de mange motorflyvere, der ikke ville i de lokale klubber, ind i KDA, havde man i 1960 oprettet Landsmotorflyveklubben, som dog kun fik en snes medlemmer.

Midt i 1963 aftalte Kragels på denne klubs vegne, at den kunne omdannes til en aktiv klub i KDA, dog under andet navn, idet Landsmotorflyveklub-navnet skulle reserveres en eventuel dansk tilslutning til den internationale organisation, det store amerikanske AOPA var ved at oprette for at blive repræsenteret i ICAO, og som KDA var i kontakt med om evt. dansk tilslutning.

Den nye klub kaldte sig imidlertid Danish Private Aviation Club DANAC »Sammenslutningen af danske privatpiloter og flyvere«. Det indikerede en landsorganisation, hvilket ikke havde været aftalen, og medlemmerne brød helt med KDA og sluttede sig til IAOPA uden om KDA. Det gjorde ikke forholdet bedre, og der var en årelang kelig afstand mellem KDA/motorflyverådet og AOPA-Danmark, indtil nye ledelser begynder fik bilagt striden og indledte et samarbejde.

I virkeligheden havde Kragels-bestyrelsen fået sat en hel del ting igang, men nu kom det i takt med motorflyvningens rivende udvikling til at ske i øget tempo. Den servicevirksomhed, der var opbygget, blev i 1966 flyttet til en filial på Skovlunde flyveplads, og navnet KDA Service opstod. Her kunne motorflyverne direkte på en flyveplads købe flyvekort, undervisningsmateriel m.m. KDA havde i 1964 udgivet »Motorflyvehåndbogen« (der nu er trykt i ialt 20.000 eksemplarer på 20 år), og i 1967 blev de hidtidige små oplysninger om flyvepladser i et samarbejde med Dansk Shell udgivet flyvekort erstattet af KDA's Airfield Manual Denmark, som *Fritz Bang* på hobbybasis redigerede til sin død i 1983.



Ved KDA's 50-års jubilæum i 1959 lagde en landsindsamling blandt svæveflyvere grunden til svæveflyvecentret. Her modtager Hjalmar Ibsen gavebrevet af Hans Harboe, Per Bach og K. V. Pedersen.





En smal strimmel blev fra sidst i 50'erne tilstrækkelig til privatflyvepladser.

Der var nemlig sket en rivende udvikling på flyvepladsområdet. KDA havde allerede omkring 1960 sat ind med systematisk kampagne for at få landet forsynet med flere flyvepladser, og i 1964 var dette arbejde blevet intensiveret af KDA's flyvepladsudvalg med *Ole Remfeldt* og *Brüel* som de ledende kræfter, og det gav som bekendt resultat. Vi fik ikke alene de ønskede flyvepladser til almenflyvningen, men der blev rift om at anlægge lufthavne til indenrigs-flyvning også.

Ekspansionen bevirkede også flere harvarier, og i 1968 tog KDA initiativet og fik stiftet »Rådet for større Flyvesikkerhed«.

Ved KDA's første landsmøde, der fandt sted i Århus i 1964, krævede man 28 nye flyvepladser for en rimelig landsdækning, for flyantallet ville stige til 2500 i 1985, og der ville være 25–30.000 piloter på det tidspunkt! Der var jo nok et »profetisk fejlsyn« i denne prognose, men i en lang årrække stemte den faktisk, og flyvepladserne blev oprettet. Senere kom der jo en energikrise...

Nye medlemmer gav selvfølgelig øgede kontingentindtægter, men samtidig var det svært at blive ved med at motivere medlem-



KDA's protektor *Prinsen* ankommer pr *Chipmunk* for at overvære NM i motorflyvning i Ringsted.

merne for at sælge lodsedler i Flyvelotteriet, der sluttede med 1967.

Der måtte andre indtægtskilder til, og det var der også kommet ved forlagsvirksomhed og serviceafdeling. FLYV blev i 1966 lagt om, så medlemsstoffet blev samlet på særskilte blå sider, og bladet blev i det hele taget kvikket op. Fra 1967 fik man lejlighed til selv at overtage FLYV's Forlag, og det gav stødet til, at KDA samlede de mere forretningsmæssige aktiviteter i selskabet Danish General Aviation.

Arnborg og Idrætsforbundet

Også svæveflyvningen udviklede sig kraftigt i 60'erne med mere end en fordobling af medlemstallet. I 1961 udgav KDA »Svæveflyvehåndbogen«, der i stadig forbedrede udgaver er solgt i snart 12.000 eksemplarer i Danmark og Norge samt i finske udgaver.

I 1964 var det lykkedes at få virkeliggjort en årelang plan om et eget center, da Svæveflyvecenter Arnborg kunne indvies. Og i



Kurt Holdt.

ikke med. Denne gren af flyvningen fik ikke i 60'erne en tilsvarende medlemsudvikling som de andre, omend der skete en teknisk udvikling, især i retning af radiostyrede modeller.

Og der kom nye skud på KDA-stammen: I 1962 oprettedes der en Flyvehistorisk Sektion, ligesom der blev arbejdet på at få oprettet et dansk flyvemuseum – foreløbig med en del fly udstillet på Egeskov.

Faldskærmsporten dukkede for alvor op ude i verden. KDA medvirkede til, at grosserer *Kurt Holdt* blev uddannet i Sverige og fortalte herom ved en foredrags og



Siden 1964 har Arnborg været til uvurderlig gavn for dansk svæveflyvning.

1965 lykkedes andre langvarige bestræbelser, da svæveflyverne blev optaget i Dansk Idræts-Forbund.

Modelflyverne havde været med i disse forhandlinger fra begyndelsen, men kom

propagandaaften i KDA med det resultat, at KDA kunne hjælpe til med at stifte Dansk Faldskærms Klub med Holdt som formand i 1963 og virke som sekretariat for den i de første år.

I 1968 kom på tilsvarende måde Dansk Ballonklub til med svæveflyveunionsstifteren *S. Tscherning Dannerbo* som en af initiativtagerne i endnu en sportsgren, ligesom han trods sin alder havde været faldskærmspringer i denne sports første år.

Og i 1972 blev Dansk Kunstflyveunion tilsluttet KDA.

Civillingenlærtiden

Moltke-Leth var efter omorganisationen i 1964 blevet afløst af *Hans Harboe*, der ledede KDA til og med 60-års-jubilæet i 1959, og som var den første svæveflyver i formandsstolen. Man kan sige, at efter »kommandørtiden« i KDA's første år kom nu civilingenlærtiden, for *Claus Kettel*, der fra 1959 til 1978 holdt længere til formandsarbejdet end nogen anden, var også ingeniør ligesom den nuværende formand *Søren Jakobsen*.

DIN MULIGHET TIL Å BLI PROFESJONELL PILOT I DANMARK OG EUROPA



Søk før 28 januar!

Telefon + 47 70 18 93 00

Fax +47 70 18 93 01

Apply online
www.neia.no
Email: post@neia.no

Inkludert i utdanningen

- Europeiske og Amerikanske pilot lisenser
- Loss of Licence forsikring i studietiden
- Opp til 2000 flytimer
- Leilighet i USA
- Hybelhus i Norge
- Muligheter for jobb i NEIA som pilot eller instruktør

**ER DRØMMEYRKET FORTSATT EN DRØM ?
- NEIA GJØR DRØMMEN TIL VIRKELIGHET -**

100 % av de uteksaminerte studentene i 2007 og 2008 har gått rett i jobb

Samtlige studenter har i denne perioden hatt 2 - 3 jobbtillbud. De to siste studentene fra 2008 hadde fått jobb før de hadde sin oppflygning i desember.

-Du trener ikke bare til en pilotlisens, du trener til en karriere-

Opptaksprøve er den 3-5 februar 2009. Søk nå og bli med på neste opptaksrunde, og du har tatt det første steget mot å bli profesjonell pilot i Norge og andre land i Europa! Testene som gjennomføres tar en dag. Trafikkflygerutdanningen ved NEIA er den eneste integrerte som gir studentene praksis under selve utdanningen, noe som medfører at de fleste kan gå direkte over til de beste pilot jobben rundt i Europa etter at utdanningen er avsluttet. Vi vil derfor invitere deg til NEIA. Skolen dekker dine reisekostnader om du starter i aprilklassen 2009. Når du kommer på opptaksprøve vil du også få en tur i vår flysimulator.

Bli en del av den beste pilotutdanningen som tilbys i Europa!

Ole Pedersen, Accountable Manager

XV

DET KGL. DANSKE
AERONAUTISKE SELSKAB

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

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

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

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

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

345

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

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

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

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

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

347

Z

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

Efter at Indbyderne havde modtaget Hvervet, erklærede Dirigenten „Det danske aeronautiske Selskab“ for stiftet. Den 11. Marts afholdtes den konstituerende Generalforsamling paa Hotel Phonix.



Kommandør I. C. Tuxen,
Formand fra 19. April 1909—13. Februar 1913.

De af Premierløjtnant Ullidtz i Forening med Højesteretsadvokat Stein udarbejdede Love blev vedtagne, og følgende Herrer valgtes til Selskabets første Bestyrelse: Direktør for Orlogsværftet, Kommandør I. C. Tuxen, Højesteretsadvokat Stein, Ingeniørkaptajn Grut, Hofjægermester, Baron Wedell-Neergaard, Kaptajn i Marinen Amdrup, Docent ved den polytekniske Læreanstalt C. Hansen, Kaptajn Schouboe, Premierløjtnant Rechnitzer, Overingeniør Holtermann og Premierløjtnant Ullidtz.

Til Revisorer valgtes Gehejmestatsraad Bramsen og Konsul Ludvigsen.

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

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

346

4

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

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

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

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

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

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

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

348

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

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

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

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

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

349

tidig havde KDA behov for synliggørelse, ikke blot internt i forhold til unionerne, men også eksternt på det nationale plan. Dette førte til, at KDA tog initiativ til afholdelse af arrangementet Aero Expo i 1993. Arrangementet gennemførtes i Aars samarbejde med BP Aviation og Aarshallerne, hvor der udstilledes alt indenfor privatflyvning og luftsport. På Aars Flyveplads udstilledes der fly og afvikledes et airshow, der dog generedes af dårligt vejr.

På baggrund af beslutningen om større international indflydelse øgedes bestræbelserne på at profilere KDA. Dette skete dels via det nordiske samarbejde og dels gennem aktiv deltagelse i FAIs aktiviteter, hvilket resulterede i at KDA blev repræsenteret med et medlem i FAIs første World Air Games Coordinating Committee, der gennemførte World Air Games i 1997 i Tyrkiet og senere i Spanien. I KDA-regi etableredes Danish World Air Games Coordinating Committee, der havde til opgave at organisere den samlede danske delegations deltagelse.

Herved skrev KDA historie, idet det var første gang KDA optrådte som sportslig organisator på vegne af alle luftsportsdiscipliner.

Et længere tilløb til international indflydelse er KDA's engagement i dels Europe Airsport, dels i European Aviation Safety Agency (EASA). I regi af KDA har unionsmedlemmer i de senere år i samarbejde med KDA's sekretariat opnået centrale placeringer i forbindelse med beslutningsprocesser omkring udarbejdelse af nye internationale regelsæt. Et arbejde der har aftvunget stor international respekt og som har bidraget til at bringe KDA i fokus. Disse resultater er bl.a. opnået på baggrund af de ressourcer som unioner har stillet til rådighed, idet bemanningen i KDA's sekretariat desværre ikke alene har kunnet løfte denne opgave.

På forskellig vis har udviklingen op gennem de første firser stille KDA overfor stadig større udfordringer. Dette førte til at bestyrelsen besluttede at få udarbejdet en Perspektivplan. Det har været bestyrelsens hensigt at få et værktøj i hånden, der kan være med til at gøre KDA til at imødekomme de krav der stilles til en aktiv landsorganisation. ■

KDA 100 ÅR

Af Aksel C. Nielsen, tidligere formand for KDA

I perioden fra midten af firserne frem til årtusindskiftet gennemløb KDA både en organisatorisk og aktivitetsmæssig udvikling. Med udgangspunkt i konklusionerne fra dels fremtids- og strukturudvalgets arbejde slankedes KDA's bestyrelse, hvilket betød at bestyrelsen fremover skulle bestå af fem medlemmer mod tidligere repræsentation fra hver af medlemsunionerne. Senere etableredes en udvalgsstruktur, der havde til formål at tilføre KDA flere ressourcer, idet filosofien var at trække på unionernes kompetencer, hvorved KDA kunne stå i en stærkere position overfor omverdenen og samtidig styrke KDA's organisation.

KDA's serviceniveau overfor unionerne og især økonomien var konstant i fokus. Fra flere unioner rejstes der kritik af mangel på indsats – i nogle tilfælde med

rette. I andre tilfælde var bestyrelse og sekretariat selv skyld i kritikken, idet ingen af dem evnede at informere medlemmerne om det arbejde der rent faktisk blev udført. Til tider var der optræk til alvorlige konflikter, hvilket ikke befordrede et godt samarbejde KDA og unionerne imellem. Som et virkemiddel til at vinde fodslag om løsning af fremtidige opgaver indførtes formandsmøder, hvor kommende års økonomi og aktiviteter blev drøftet med henblik på en fremlæggelse på efterfølgende repræsentantskabsmøde.

Under en af prioriteringsdrøftelserne – dem var der en del af i disse år – besluttedes det, at KDA skulle søge størst mulig international indflydelse, hvilket senere skulle vise sig at få større betydning end man nok havde forestillet sig. Sam-

Instrumenterne gennemgås.

BAG PINDEN I EN MIG-29

Tekst: Knud Larsen

Foto: SOKOL Aircraft Factory

I foråret 2008 udskrev flyforsikrings-selskabet QBE Nordic Aviation Insurance A/S en konkurrence, hvor piloter ved at besvare spørgsmål på selskabets hjemmeside kunne vinde en flyvning i en MiG-29 i Rusland. Der var rigtig mange, der deltog. Vinder blev René Larsen fra Hvalsø. Midt i november gik turen via Moskva til Nizhny-Novgorod ca. en times flyvning øst for Moskva. Flyfabrikken SOKOL, der bl.a. fremstiller Yak-130 trainer og MiG-35, en opgraderet version af MiG-29, har selvfølgelig egen flyveplads. Med på turen til Rusland var Robert Skotte Jørgensen fra QBE Nordic Aviation Insurance og FLYV's udsendte.

På fabrikken bliver vi modtaget af flere medarbejdere der skal forberede flyvningen. Heriblandt også firmaets faste fotograf (video og foto), der straks fra ankomsten har kameraet klar og følger René. Hans billeder og billeder fra videokameraet i flyet vil blive tilsendt.

Første besøg er hos lægen, der konstaterer at han har et godt helbred. I næste kontor møder vi piloten der skal flyve med René. Sergei Kara er navnet. Han hjælper med at finde en hjelm og en iltmaske der passer. René udstyres også med en flyvedragt, støvler og en g-dragt. Ved hjælp af tolken Irina får René de nødvendige instrukser i udstyrets anvendelse – og vi er klar til at køre ud til flyet.

RENÉ LARSEN FORTÆLLER:

Piloten, jeg skal flyve med, hedder Sergei Kara. Han er en af Ruslands bedste testpiloter. Vi kører ud til flyet i en mandskabsvogn. Det er november og småkoldt. Jeg har en tyk jakke over flyvedragten. Den blå morgenhimmel er afløst af et lag skyer i ca. 1.000 fod.

Sergei fortæller, at der har været 126 mand på arbejde siden kl. 6 morgen for at alt skulle være klart til flyvningen. MiG-29 »005« holder klar, et antal mekanikere er klar ved flyet. Først laver vi et »walk around«. Miko-

RENÉ LARSEN

René Larsen (37) uddannet automekaniker og flymekaniker. Efter flymekanikeruddannelsen blev han udstationeret for United Nation i Afghanistan på Beechcraft King Air 200 og 1900. Uddannelsen som trafikflyver blev afsluttet i 1999, og han blev straks sendt til Sierra Leone for at flyve for United Nation på King Air 200. I 2001-2004 fløj han som styrmand i Europa, Afrika, Kuwait og Irak.

I 2005 blev han ansat hos Semler Group A/S (VW, Audi, Skoda mm.), hvor han er kaptajn på Beechcraft King Air 200 OY-BVW, der flyver til destinationer i hele Europa.

yan MiG-29 er et stort fly. Man kan gå under næsen uden at støde hoved i mod. Sergei sparker på dækkene. Jeg lægger mærke til at der er to lag slidt lærred der titter frem. Sergei ser min observation og siger: »Many layers, no problem«.

Vi skal lave aerobatic – mon den holder? Vi går rundt bagom ved de to motorers udblæsningsdyser. I mellem dem sidder bremseskærmen. Jeg tænker: Det er faktisk mere to store motorer med vinger på end det omvendte.

Der er sat to stiger på bagbords side ud for forsæde hhv. bagsæde. Op ad stigen og ned i bagsædet. Det er stenhårdt og slet ikke formstøbt. De to store skuldereleser spændes meget stramt – ligeledes er der stropper midt på kroppen og om lårene. Det er en slags 6-punktsele.

Jeg er trykket helt fast ned i sædet – er det mon nødvendigt? – Senere finder jeg ud af at det er det eneste rigtige.

Sergei gennemgår hurtigt instrumenterne. Ved mit venstre knæ sidder en fartmåler der viser km/t, en højdemåler

der viser højden i meter, et VSI der viser m/min, flapsindikator og en kunstig horisont. I højre side sidder et EFIS-lignende instrument, men jeg har ikke tid til at kigge på det. Det hele er temmelig overvældende. Mange synsindtryk skal bearbejdes på ingen tid.

Gashåndtagene er to store ovale håndtag i venstre side i cockpittet og stick'en midt i gulvet.

Mellem benene er der to røde »ører«. Sergei siger: »Don't touch that handle – only me – eject – only me!« Så det var helt klart: Fingrene væk ellers ryger vi begge to ud.

Et videokamera monteres skråt foran mig. Det optager billeder af mig under flyvningen.

Sergei er på plads i det forreste cockpit, stigerne er væk og hooden lukker ned. Stilheden breder sig – pulsen stiger – kan flyet holde til det vi skal i gang med? Kan jeg holde til det? Sergei er hurtig klar. Dette er for ham blot »another day at the office«.

Motorerne starter. Lyden er ikke så voldsom som jeg havde troet. Sergei checker systemerne. Der er snak på radioen på russisk – kontrollerne bevæger sig. En mekaniker bevæger »angle of attack« og stick'en går fremad – en digitalstemme siger et eller andet, der åbenbart er en advarsel.

»Are you ready, Rene?« lyder det fra Sergei på intercom-anlægget. OK! Rolling!

Vi kører fra forpladsen ud til banen. Jeg er »tændt« – jeg mærker gasgivningen på motorerne – flyets muskler fornemmes, hydraulikpumperne hylér.



To store motorer med vinger.

I bagsædet er der ingen udsigt fremad på grund af det høje instrumentpanel. Men pludselig kan jeg alligevel se banen foran flyet. En slags periskop, som i virkeligheden er to skråstillede spejle, gør at der er udsyn fremad op gennem hooden til det udvendige fremadrettede spejl.

Nu sker det jeg er rejst til Nizhny-Novgorod for at prøve: MiG-29 i luften. Line up på banen. Der snakkes på radioen. Så lyder det fra Sergei: »Are you ready, Rene?« »Mask on!«.

Et øjeblik kom jeg i tvivl om han mente, at iltmasken skulle af? Men det mente han ikke for gashåndtagene føres frem. Hovedet med hjelmen presses tilbage i sædet. Få sekunder senere tændes efterbrænderne – og jeg trykkes yderligere tilbage i sædet. Det ryster og buldrer.

Meget hurtigt er vi i luften, og flyet er på vej lodret op – ind i skyerne – farten stiger på trods af at vi er på vej opad – den kunstige horisont er på vej bagover i loopet.

Gad vide om det går godt, tænker jeg – vi har næsten ingen højde og kan ikke se banen. Vi kommer ud af skyerne med næsen lige ned mod banen. Sergei trækker pinden tilbage og retter op over banen – spænd mavemusklerne – g-dragten pumpes op og klemmer – vi ruller 360 grader til højre hen over banen og går straks over i et kraftigt højresving med fartmåleren visende 600 km/t og g-måleren viser 5-6 g. Puha!

Igen lyder det på intercom'en: »Are you OK, Rene?«. Sergei's stemmeføring er fuldstændig rolig som sad han i en lænestol og drak en kop te! »Yes, I am OK«, får jeg fremstammet.



G-dragt tilpasses.



Lægecheck.



Den hvide hue er inden i hjelmen.



Hjelm og iltmaske tilpasses..



Sidste briefing – i midten tolken Irina.



Sergei Kara og Rene Larsen foretager walk around inden flyvningen.



Tak for turen – i bedste Top Gun-stil.

Vi flyver nogle firkantede runder ved pladsen med bl.a. rulning med markering for hver 90 grader. En af gangene passerer vi banen »med hjulene opad« og ned gennem hooden kan jeg se tilskuerne.

I svingene trækker vi op mod 6-7 g – jeg vil prøve at løfte min hånd fra styrepinden, men den er tung og jeg opgiver. En af runderne var i »low speed«. Med højt løftet næse er farten kun ca. 200 km/t. Det er utroligt at disse 17 tons metal bliver hængende i luften!

Vi forlader flyvepladsområdet, der ligger i byens udkant, mod et øvelsesområde og stiger til ca. 10.000 fod. Sergei vil vise mig »The Hammer«. Vi stiger med en indfaldsvinkel på ca. 90 grader. Sergei regulerer med gassen, og snart holder vi stille i luften med næsen lodret op – fartmåleren viser 0 km/t! Flyet begynder at glide baglæns – næsen vippe fremover og Sergei giver gas – én motor ad gangen og vi flyver igen.

Næste gang er jeg med på kontrollerne – fed fornemmelse.

»You want to fly, Rene?« »Your controls«. »Can I make a roll?«, spørger jeg Sergei. »No problem«.

Hver gang Sergei har lavet en 360 graders rulning er vingerne altid fuldstændig vandrette med det samme.

Så jeg lægger pinden ud til højre – ruller rundt, men ender med at vingerne er 30-40 grader fra vandret – justerer lige. Der er ingen forsinkelse i kontrollerne. Når man bevæger pinden reagerer flyet omgående.

»You have to be more aggressive, Rene!« »OK«.

Denne gang lægger jeg pinden ud til siden i en hurtig bevægelse – og inden jeg har talt til »1« er vi rullet 360 grader rundt – og vingerne er stadig ikke helt vandrette – pokkers.

Vi flyver lidt »straight and level«. Jeg har indtil nu ikke haft »flyvesyge«, men er begyndt at svede, så jeg siger til Sergei »I am getting hot«. »Are you sick?«, spørger han. »No, no«, siger jeg.

»Do you like to roll«, spørger han. »Yes«,



Sergei Kara overrækker Rene Larsen et signeret diplom.

siger jeg – nu må det briste eller bære, og jeg sætter iltsystemet på 100 % ilt.

Vi flyver en række rulninger og andre manøvrer indtil Sergei siger »We have fly back now«. Sergei har tidligere sagt, at vi skal lande med brændstofmåleren visende over 2000 enheder.

»Do you want to fly the approach?«, spørger han. Ja, mon ikke!

Jeg flyver tilbage til flyvepladsen vha. flyets ILS-system – giv gas – hold farten. Sidst på finalen siger Sergei: »My controls«, og han foretager en fin landing. Da alle hjul er nede mærkes et ryk i flyet. I de små spejle i kanten af canopyet kan jeg se bremseskærmen folde sig ud i motorernes udblæsning.

Vi kører ind på forpladsen og parkerer. Mekanikerne er klar med stigerne, så vi kan komme ned på jorden igen.

Sveden driver af mig – det snurrer rundt i hovedet – al energi er brugt på nye indtryk.

Canopyet lukkes op – puha – frisk luft, det hjælper!

Sergei er hurtigt ude, og en mekaniker hjælper mig ud af cockpittet og af med hjelmen.

Sergei vender sig mod mig og giver mig hånden i bedste »Top Gun«-stil.

Efter flyvningen kører vi tilbage til bygningen for at aflevere flyveudstyret. Rene fører flyvningen ind i sin logbog, og Sergei Kara kvitterer for flyvningen. Derefter overrækker han et diplom til Rene til minde om flyvningen.

»En fin tur, der aldrig glemmes«, som Rene siger. – Og jeg tror ham! ■



MiG-29 i polsk bemaling. Foto: Palle J. Christensen.



Tilbage på jorden igen med tusind oplevelser i hovedet.

QBE Nordic Aviation Insurance A/S

Selskabet blev stiftet i 1919, hvor en række danske forsikringselskaber etablerede Dansk Flyforsikringspool, som i 1994 blev til Nordisk Flyforsikringsgruppe. I oktober 2004 blev gruppen omdannet til et selvstændigt aktieselskab ejet af nordiske forsikringselskaber.

I marts 2006 blev selskabet opkøbt af QBE Insurance Group, Australien. Allerede i efteråret 2006 udvidede moderselskabet sin egen Lloyd's virksomhed med Syndikat 5555, der udelukkende beskæftiger sig med luftfartsforsikring. Den 1. april 2007 blev QBE Nordic Aviation Insurance coverholders for Syndikat 5555. Se også www.qbenai.com, hvor der er videoklip og flere fotos af René Larsens flyvning.

MIKOYAN – GUEREVICH MIG-29

Motorer: To Tumansky R-33D turbofan hver med 18.300 lbs. tryk med efterbrænder

Spændvidde: 11,50 m

Længde: 17,20 m

Højde: 4,40 m

Startvægt: 16.500 kg

Max. hastighed i højden: Mach 2,2

Max. hastighed ved havoverfladen: Mach 1,06

Operationsradius: 620 nm

MiG-29 kom i operativ tjeneste i 1985 og er stadig i aktiv tjeneste i flere lande.

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 ●●●●



FORSVARETS STORE VALG: PROJEKT NYT KAMPFLY



Boeing F/A-18 Super Hornet.
Foto: Knud Larsen.

Af journalist Bodil Kofoed, Projekt kontor
Nyt Kampfly, Forsvarskommandoen
Fotos: Peter Eilertsen m.fl.

Forsvaret er på udkig efter nye kampfly. De nuværende F16-fly har tjent os godt i snart 30 år. Nu skal der findes en afløser – et nyt kampfly, som kan leve op til forgængerens F16's succés. Det er en stor og kompliceret beslutning. Dels er der mange penge på højkant, og dels skal Forsvaret vælge et kampfly, som kan dække Danmarks behov i de næste 30-40 år.

Forberedelserne til århundredets flykøb er samlet på PNK, som Projekt kontor Nyt Kampfly kaldes i daglig tale. Forsvaret har håndplukket erfarne kamppiloter, civile specialister og andre skarpe hjerner til at analysere og teste de bedste bud på fremtidens kampfly.

Der er ikke meget Top Gun eller Mission Impossible over PNK. Her er ikke basis for flyvske fantasier eller våde drømme om vilde loops og seje missiler. Hos eksper-

terne i PNK gælder kun tørre facts, når de skal bedømme missionseffekt, opgraderingsmuligheder, risikovurdering, kvalitetssikring og økonomiske analyser af anskaffelses- og driftsomkostninger.

OM PROJEKTKONTOR NYT KAMPFLY

Det er ikke til at se det, hvis man ikke lige ved det ... I mange hundrede år har de gamle Arsenalbygninger i Kuglegården på Holmen været hjemsted for søværnet og Holmens faste stok. Idag huser de smukke, historiske bygninger med udsigt ind mod Christiansholm og København bl.a. Forsvarskommandoen – og Projekt kontor Nyt Kampfly.

Projekt kontor Nyt Kampfly blev oprettet i 2007 med det formål at samle alle militærfaglige analyser og informationer på ét sted.

PNK ledes af oberstløjtnant Anders Rex; selv erfarne F-16-pilot. Kontoret består af 12-14 højt specialiserede medarbejdere, som løbende håndplukkes efter aktuelle behov til at varetage de forskellige arbejdsopgaver med at analysere og teste de forskellige nye kampfly. Projekt kontorets medarbejdere er i øjeblikket sammensat af erfarne F-16-piloter, økonomer, logistikere, ingeniører, våbeneksperter, radarspecialister, en »kommunikations-pilot« og snart også en jurist.

- Projekt Nyt Kampfly er ikke alene

Saab Gripen Next Generation under præsentationen i Linköping.
Foto: Knud Larsen.





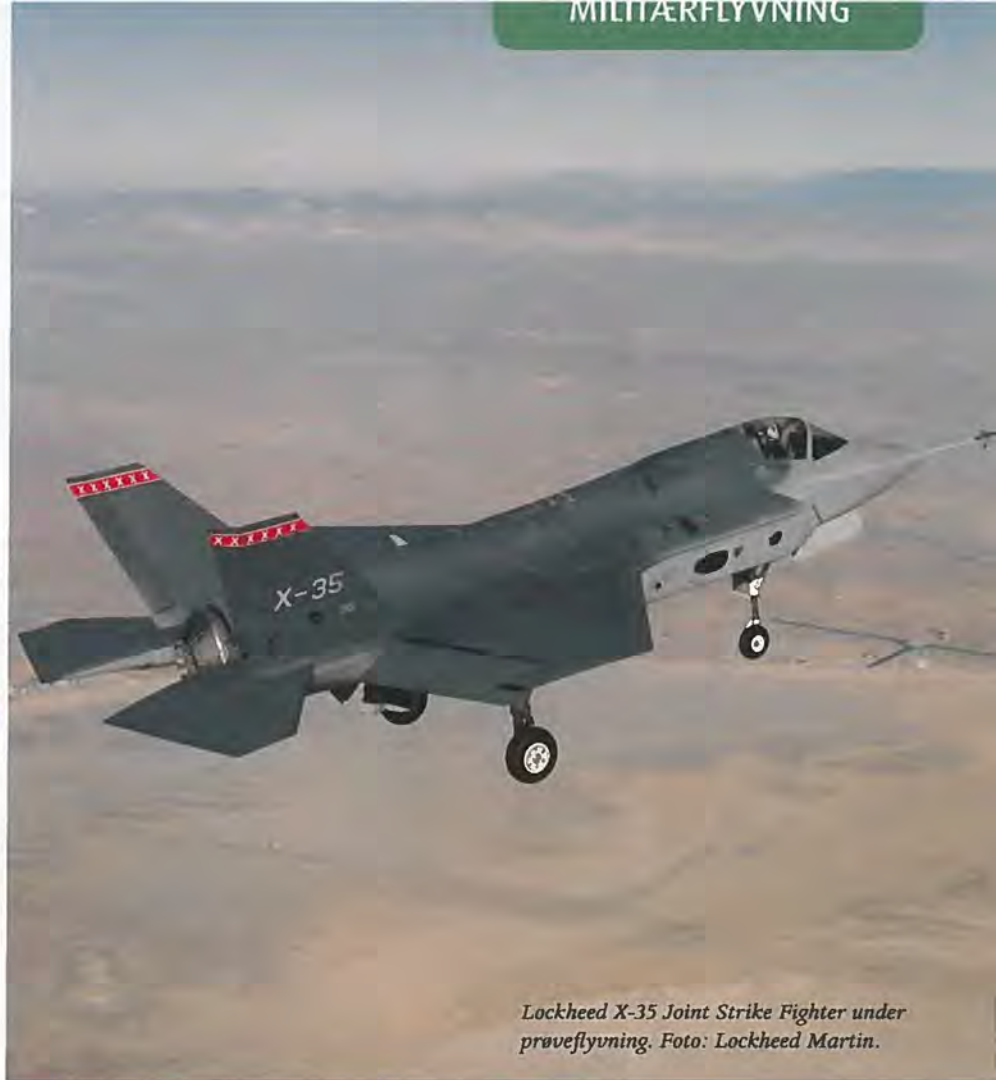
TRE TILBUD PÅ FREMTIDEN KAMPFLY

Tre flyfabrikker har meldt sig i konkurrencen – de tre kandidater, som hver især har afgivet tilbud til Danmark om levering af nye kampfly, er de to amerikanske flyproducenter

- F/A-18 Super Hornet fra Boeing og
- Joint Strike Fighter (JSF) fra Lockheed Martin samt
- Gripen Next Generation fra den svenske flykoncern Saab, som udvikler en ny udgave af deres nuværende Gripen-fly.

flyvevåbnets projekt, men skal med udgangspunkt i fremtidens sensorer ses som et værn-fælles projekt, siger PNK's chef, Anders Rex. Han understreger, at det er vigtigt at trække på både hærens og søværnets ekspertise. Ekspertter fra alle værn arbejder side om side med PNK's piloter, civilingeniører, økonomer og jurister for at vurdere, hvilke krav de nye kampfly kan opfylde. Flyvevåbnets kampfly kan bruges til at støtte hæren og søværnet i mange vigtige opgaver, som ikke kan klares lige så hurtigt og effektivt uden kampflyenes nye sensor-systemer.

- Derfor tager vi alle værn med på råd, når det gælder den militærfaglige vurdering af kravene til et nyt, fremtidssikret kampfly, fortæller PNK's chef.



Lockheed X-35 Joint Strike Fighter under prøveflyvning. Foto: Lockheed Martin.

ALLE KANDIDATER BEHANDLES LIGE OG FAIR

Den amerikanske flyproducent Boeing, som bl.a. leverer kampfly til US Navy, har først meldt sig som kandidat for ny lig. Til gengæld valgte en fjerde kandidat, den euroæiske producent EADS med Eurofighter, at trække deres tilbud i december 2007 fra både Danmark og Norge. Eurofighters forhandlere var ifølge flere aviser bl.a. fortørnede over, at Danmark havde besluttet at forkorte udbudsperioden, og mente, at man dermed favoriserede det amerikanske kampfly Joint Strike Fighter (JSF).

Danmarks nuværende F-16-fly er produceret af Lockheed Martin, som også står for udviklingen af det nye kampfly JSF. Folketinget vedtog allerede i slutningen af 90'erne, at Danmark også skulle deltage i selve forarbejdet med udviklingen af det ny JSF-jagerfly i lighed med flere andre NATO-lande. Det betyder dog ikke, at Danmark på nogen måde har bundet sig til at købe JSF.

- Fordelen er, at Danmark allerede nu har

fået en masse know-how gennem samarbejdet med Lockheed Martin – værdifuld viden, som kan bruges, uanset hvilket fly vi vælger at købe, siger F-16-pilot Per Zesach fra PNK. Han understreger, at Projekt Nyt Kampfly ikke på forhånd har valgt en favorit – selvom lobbyister og andre med personlige eller økonomiske interesser i flykøbet, dagligt spreder løse rygter om, at Forsvaret allerede skulle have valgt en favorit.

- Sludder, siger PNK's teamleder Lars Lind Knudsen fra Forsvarets Materieltjeneste (FMT). – Hvis det var tilfældet, var det jo ikke nødvendigt at hyre så mange eksperter til Projekt Nyt Kampfly – folk, som arbejder enormt dedikeret og seriøst for at undersøge og vurdere fordele og ulemper ved de tre tilbud. Jeg kan garantere, at alle tre kandidater vurderes lige og fair på deres konkrete fordele og ulemper. Vi har absolut ingen interesse i at gøre forskel, siger teamlederen.

Projektkontoret skal også løbende varetage den overordnede kontakt med flyleverandører og brugere og skaffe de



Projektkontor Nyt Kampfly ledes af oberstløjtnant Anders Rex, som har 12-14 håndplukkede, højt specialiserede medarbejdere.

nødvendige informationer, som skal danne grundlag for at skabe et militærfagligt beslutningsgrundlag. Det Danske Projektkontor samarbejder også med andre NATO-lande, bl.a. Norge, Holland og Canada, som har oprettet tilsvarende projektkontorer og er i gang med en lignende beslutningsproces som i Danmark.

DEN MILITÆRFAGLIGE ANBEFALING

Projektkontoret ventes færdig med analysearbejdet i marts 2009 og afslutter dermed første trin i beslutningsprocessen med at afgive en såkaldt »militærfaglig anbefaling«. Denne anbefaling bygger kun på rent faglige kriterier og skal give Forsvarsministeriet det militærfaglige input, for at ministeriet kan skrive et oplæg til beslutning. Oplægget danner grundlag for den endelige politiske forhandling og beslutning. Det betyder også, at den militærfaglige og den politiske beslutningsproces kører uafhængigt af hinanden.

Oberstløjtnant Anders Rex: – For at vi kan lave den endelige militærfaglige anbefaling, skal vi naturligvis kende politikernes ønsker m.h.t. ambitionsniveau for fremtidens forsvarspolitik, inden vi afgiver vores anbefaling af kandidaterne. Skal Danmark f.eks. fortsat føre en aktiv

udenrigspolitik, hvor vi støtter fredsskabende og fredsbevarende aktioner rundt om i verden, som f.eks. i Afghanistan? Det er helt op til politikerne og Forsvarskommissionen at svare på. Den politiske vurdering kan i sidste ende være med til at bestemme type og antal kampfly.

KVALITETSSTYRING OG RISIKOVURDERING

Som en vigtig del af projektet lægges der fra starten stor vægt på kvalitetssikring og styring af økonomien. Det sker dels gennem arbejdet med et nyt kvalitetssikringsprogram og dels igennem et nyt risikovurderingsprojekt. Heri indgår naturligvis også Forsvarets tidligere gode og mindre heldige erfaringer med indkøb. Der lægges stor vægt på at lære af fortidens fejtagelser.

Som noget nyt følger såvel Rigsrevisionen som en lang række ministerier og kammeradvokaten projektet fra starten, og de kan dermed løbende overvåge og justere de økonomiske beregninger og risikovurderingen.

CIVILINGENIØR STEEN SØNDERGAARD ARBEJDER MED PNK'S RISIKOVURDERING:

- At Rigsrevisionen har sagt ja til at følge projektet fra begyndelsen er i sig selv en

PROJEKTKONTOR NYT KAMPFLYS ANBEFALING BYGGER PÅ FLG. ANALYSER

- Missionseffektivitet – hvor effektivt løser kampflyene deres opgaver.
- Overlevelsessevne – overfor luft-til-luft- og jord-til-luft-trusler.
- Fremtidssikring – muligheder for opgradering og opdatering de næste 40 år.
- Risikovurdering af hele projektet.
- Anskaffelsespris.
- Driftsomkostninger.

Hele beslutningsprocessen består af fem »søjler«, som samles i Forsvarsministeriet som oplæg til den politiske beslutning:

- Militærfaglig anbefaling (udarbejdes af Projektkontor Nyt Kampfly).
- Økonomi.
- Industrisamarbejde med danske virksomheder.
- Sikkerhedspolitik.
- De strategiske aspekter, f.eks. valg af samarbejdspartnere.

nyskabelse. Vi har dermed gode eksperter at spille ping-pong med. Derudover har Teknologisk Institut været med til at kvalitetssikre vores risikoprocess.

- Det betyder, at landets dygtigste kapaciteter er med fra starten og kan trække i nødbremsen undervejs, hvis der er behov for at justere projektet, siger Steen Søndergaard.



TIDSPLAN

- Januar 2009: Forsvarskommissionens beslutningsgrundlag ventes klar.
- Marts 2009: PNK's militærfaglige anbefaling klar.
- Medio 2009: Foreløbig politisk beslutning om køb af type og antal.
- Ca. 2012: Endelig politisk beslutning efter at kontrakt med flyproducenter er forhandlet. Projektkontrakt forhandler med leverandører og indgår kontrakt.
- 2016 til 2021: Levering af nye fly påbegyndes 2016 og ventes afsluttet 2021.

PRIS OG DRIFTSOMKOSTNINGER

Prisen afhænger naturligvis af flytype og antal. Indregnet i prisen er anskaffelses- og driftsomkostninger. Der har tidligere i medierne været anslået en pris på omkring 50-60 millioner dollars pr. fly.

Men prisen er afhængig af mange faktorer, f.eks. krav til missionsopgaver, vedligeholdelsesudgifter og fremtidssikring, IT og teknisk udstyr, udgifter til uddannelse af piloter og flymekanikere og ikke mindst spørgsmålet om, hvor mange andre lande der beslutter at købe samme fly som Danmark. Vælger Danmark et kampfly, som sælges i stort antal til mange partnere, kan man deles om

Fra venstre ses kaptajn Bjørn Kristensen, kaptajn Per Zesach, specialkonsulent Flemming Pålsson, civilingeniør Ali Farek Mohamad, kaptajn Jens Peter Blomqvist, major Uffe Holstener-Jørgensen, major Kaj S. Laursen, kommunikationsrådgiver Bodil Kofoed, major Lars Knudsen, major Jens Edvard Holm, civilingeniør Steen Søndergaard.

I luften er indsat de tre fly (Saab Gripen, Lockheed Joint Strike Fighter og Boeing Super Hornet), der er kandidater.

udgifter til fremtidig opdatering og videreudvikling af f.eks. IT og våbensystemer. Så derfor vil det være mere vildledende end vejledende at tale om en fast pris på nuværende tidspunkt.

F-16 LØSER MANGE OPGAVER

Fredag den 19. september kl. 9.30 indløber en melding om et skadet passagerfly, som netop er lettet fra Billund med kurs mod Lanzarote fyldt med 147 ferieglade passagerer. Meldingen lyder på mistanke om et defekt landingshjul. Flyvevåbnets F-16-beredskab bliver straks sendt på vingerne. To F-16-jagere møder passagerflyet vest for Billund. Piloterne undersøger flyet – en Boeing 737 – og kan konstatere, at dækket på venstre landingshjul er sprængt. Passagerflyet lander et par timer senere sikkert under store sikkerhedsforanstaltninger i Kastrup.

Det er blot et af de seneste eksempler på, at Danmarks F-16 fly også bruges til mange civile opgaver. Og med den nyeste teknologi – bl.a. avancerede sensorer – vil kampfly i fremtiden kunne benyttes til endnu flere civile og militære opgaver.

Det gælder redningstjeneste, politieflysninger og observationer med civile formål. F-16 fly deltager også i miljøovervågning og kan dokumentere miljøsyndere i form af billeder og olieprøver.

Derudover har de 48 danske F-16 kampfly mange andre vigtige opgaver – først og fremmest skal de hævde suveræniteten og afvise krænkelse af dansk luftrum. Alene i år er F-16 fly gået på vingerne en halv snes gange for at vise flaget overfor russiske jagere, som fløj tæt på dansk luftrum.

Efter 11. september 2001 har F-16 flyene fået en ny opgave. Før forventede man egentlig kun krænkelse fra militære fly. Nu kan der også blive tale om at bistå ved civile flykapringer.

F-16 deltager ligeledes i forsvaret af NATO's territorium.

STØTTE TIL NATO-LANDE OG FREDSSKABENDE AKTIONER

Et aktuelt eksempel er hjælp til de baltiske lande. Fire danske F-16 kampfly og omkring 50 danskere fra flyvevåbnets skal udstationeres i Litauen fra januar til

maj 2009, hvor de danske F-16 fly skal hævde luftrummet suveræniteten for de tre baltiske lande. De baltiske lande er med i NATO; men har ikke selv kampfly, som kan løse den opgave. Danmark var sidst med til at løse samme opgave i 2004.

De danske F-16 fly har ligeledes deltaget i en lang række internationale, freds-skabende operationer sammen med andre NATO-lande og som støtte for hærens og søværnets operationer. F-16 flyene har deltaget i Operation Allied Force på Balkan og Operation Enduring Freedom i Afghanistan.

F-16 – EN SUCCÉS GÅR PÅ PENSION

Det blev kaldt »århundredets våbenhandel« og var en stor sensation, da Danmark i 1974 underskrev købskontrakten på de nye F-16 kampfly sammen med Norge, Holland og Belgien.

Det er siden blevet til flere end 250.000 flyvetimer, hvor F-16 flyene har dækket vidt forskellige opgaver i ind – og udland.

F-16 blev så stor en succés, at Lockheed Martin siden har solgt flere end 4.000 eksemplarer over hele verden.

Siden 80'erne er de danske F-16 fly blevet moderniseret og opgraderet flere

gange for at holde trit med den hurtige teknologiske udvikling. F-16 flyene vurderes i dag til at kunne holde 10-12 år mere, før de må udfases, fordi det ikke længere kan betale sig at opgradere dem.

Derfor arbejder Forsvaret og politikerne på højtryk for at finde den rette afløser for F-16 flyet – et avanceret kampfly, som opfylder fremtiden krav til et nyt kampfly – de næste 40 år.

Artiklen er bragt med tilladelse fra Danske Officerer – Officerernes Fagblad.

ULTRALET

VELKOMMEN TIL FLYV

Det her er først og fremmest en særlig velkomst til UL-folket, men det er også interessant information til andre.

For hele UL-folket gælder det, at de står med den nye situation, at FLYV har overtaget den informationsopgave, som UL-Nyt har taget sig af på UL-området.

Men da DULFUs repræsentantskab har besluttet at gå ind i den ordning, at alle medlemmer skal have FLYV, er det en helt speciel velkomst til FLYV for dem, der ikke hidtil har fået bladet.

Det er vores håb, at de alle vil få øje på, at FLYV er et spændende blad, der er under stærk udvikling i retning af at blive et spændende magasin for alle dem, der interesserer sig for flyvning og anden brug af luftrummet.

Og håbet er også, at man inden for andre grene af sports- og privatflyvningen vil få øjnene op for, at UL-flyvningen er et område med liv, glæde og udvikling.

Som det er sket i UL-Nyt, skulle FLYV gerne kunne bringe både spændende ar-

tikler om oplevelser, fly, andet materiel mv. og nødvendig information om DULFU og klubberne.

Medlem af DULFUs bestyrelse og unionens uddannelseschef, Ole Gellert Andersen, har påtaget sig opgaven med at være den, der har antennerne ude i UL-miljøet, og i det hele taget sørger for at formidle UL-stof videre til FLYVs redaktion.

Dermed er den opgave lagt i gode hænder, men han kan ikke klare det uden, at unionens medlemmer hele tiden også er opmærksomme på at hjælpe med at skaffe interessant stof til FLYV om UL. Det må meget gerne være i form af artikler om oplevelser, UL-begivenheder eller refleksioner, som vi alle kan have glæde af. Og det kan også være tip til Ole om, hvor der er noget at hente.

Oprindeligt var det tanken at UL-stoffet skulle samles i et antal sider for sig selv, men den idé har vi forladt.

Det, som jeg har kaldt den nødvendige information om unionen og klubberne

vil få sin egen, faste og iøjnefaldende placering. Men stof herudover vil indgå, hvor det hører hjemme, nemlig sammen med det øvrige stof om flyvning.

Der skal nok arbejdes med formen – og det vil der blive. Og vi skal selvfølgelig også være opmærksomme på, hvordan det rigtige samspil skal være mellem DULFUs hjemmeside og informationsaktiviteten i FLYV.

Hans Havsager

Mindeord

God flyveven og kammerat
Jan Jørgensen
Ulfborg Kirkeby

er gået bort efter lang
tids svær sygdom.

Holstebro UL-Klub

ÅRETS UL-FLYVEUDFLUGT 2009

Reserver allerede nu tidsrummet fra 25. juli til 2. august 2009 til turen.

Det bliver nu tredje gang, at vi skal afholde vort velkendte »Uge 31« arrangement på Eggersdorf Flyveplads, i samarbejde med vor tyske venskabsklub Märkische Schweiz. Vores værter er Eggersdorf Flyveplads samt Fliegerhorst Eggersdorf.

PROGRAMMET FOR FLYVE-UDFLUGTEN SER SÅLEDES UD:

- Udrejse lørdag den 25. juli
- Velkomstarrangement søndag aften
- Afslutningsarrangement torsdag aften den 30. juli
- Herefter hjemflyvning fredag, lørdag eller søndag efter eget valg

Under opholdet afholder vi landings- og navigationskonkurrence.

Der bliver også tid til diverse flyveudflugter til de mange andre flyvepladser i området.

Alle er hjertelig velkomne til at deltage i udflugten. Skulle der indsnige sig andre flytyper end UL, så er de meget velkomne. Overvejer du at deltage i udflugten, eller bare er interesseret, så kom med en tilbagemelding til Piet eller undertegnede herom, du kommer så på den fælles mailingliste, og du vil løbende blive opdateret via e-mails om udflugten.

Selvsagt bruger vi Eggersdorf Flyveplads som base. Overnatning i medbragte telte, eller indendørs i medbragte soveposer. Samlingspunktet er Kneipen »Die Fliegende Kiste«.

Vi kan love en prisgunstig udflugt, idet

vi forventer at kunne bruge flyvepladsen »kostenlos«.

Har du spørgsmål til turen, så tøv ikke med at henvende dig til undertegnede.

Hilsen Freddy freddy@delvard.dk ■

WEB

PS: se evt. Märkische Schweiz hjemmeside:

- www.wilfried-meissner.de
- www.eggersdorf-info.de

UL-INSTRUKTØR – EN UDDANNELSE UNDER FORNYELSE

Af Ole Gellert Andersen, uddannelseschef i DULFU



Ole Gellert Andersen. Uddannelseschef i DULFU, UL-instruktør og kontrollant i Tønder Flyveklub. Førsteinstruktør og skolechef i FSN Skrydstrup Svæveflyveklub. Medlem af KDA's uddannelsesudvalg og s-teoriudvalget under DSvU.

Der er nok ingen gren af fritidsflyvningen, hvor udviklingen er gået så stærkt, som inden for UL-flyvningen. Det, som startede som motoriserede trikes og udviklede sig over rorstyrede UL-fly med relativ lav flyvehastighed og begrænset rækkevidde, har udviklet sig hurtigt flyvende fly med plads til to personer og en rækkevidde på over 1.000 km.

Denne udvikling stiller større krav til piloten, og dermed stilles der også større krav til uddannelsen. DULFU har afsluttet arbejdet med modernisering af skolingsnormerne, som fremover tager højde for denne performance hos moderne UL-fly, der trækker mange traditionelle A-piloter og motorsvæveflyvere over i UL-flyvningen. Omkostningen ved at flyve disse UL-

fly er langt lavere end udgiften ved at flyve motorfly, og flyveglæden er større end ved at flyve de traditionelle motorsvævefly.

De større krav til uddannelsen stiller også større krav til UL-instruktørerne. Sideløbende med moderniseringen af skolingsnormerne er fremtidssikringen af instruktøruddannelsen blevet drøftet mellem DULFU og SLV. Resultatet blev en ramme, som vi skulle prøve at fylde ud med de relevante elementer, der skal indgå i en instruktøruddannelse.

Alt arbejde i DULFU foregår som frivilligt organisationsarbejde. Det samme gælder instruktøruddannelsen, og hvad var mere naturligt end at søge inspiration hos en anden union, som arbejder på samme måde – nemlig Dansk Svæveflyver Union. Svæveflyvernes arbejds-



Kan luftfartsinspektøren lide at flyve UL? Ja – kig bare på ansigtsudtrykket!

grundlag for hjælpe- og førsteinstruktørkurserne blev brugt som inspiration, men uddannelsen skulle også prøves i praksis, således at uddannelsesudvalget i DULFU havde noget at arbejde videre med. I grundlaget indgik også vore naboioners måde at uddanne instruktører på. Der blev således skelet til UL-instruktøruddannelsen i Tyskland, Sverige og Norge, da DULFU besluttede at lave et prøvekursus.

Men der skulle jo være noget at bygge uddannelsen op omkring. Det blev Tønder Flyveklubs instruktørspirant Gerhard Nissen. Tønder Flyveklub har lavet en UL-afdeling baseret på et klubejet fly, og der er en særdeles god tilgang af elever i flyveklubben. Faktisk var der i sensommeren 2008 ikke mindre end 10 piloter, som enten var under grunduddannelse eller under omskoling fra PPL-A certifikat til UL-rettighed.

Prøvekurset blev afholdt på Flyvestation Skrydstrup fra 24. juni til 27. juni 2008 og indeholdt både praktiske og teoretiske øvelser. Gerhard Nissens baggrund var DULFU's eget instruktørsemi-

nar, som senest blev afholdt i juni 2007. På dette seminar var undervisningsmetodikken blevet gennemgået, og på det praktiske plan øvede instruktørerne og instruktørspiranterne stall i drej med UL-fly.

Til den praktiske del af prøveinstruktørkurset deltog UL-kontrollanterne Lars Christensen, Finn Sørensen og Ole Gellert Andersen, der også er uddannelseschef i DULFU. Disse kontrollanter spillede rollen som UL-elever med de fejl, som sådanne nu engang begår. Instruktørspiranten Gerhard Nissen skulle så lære disse »umulige elever« den rigtige måde at udføre de enkelte øvelser på.

De tre kontrollanter udgør sammen med kontrollanterne Johnny Larsen, Albatros og Niels Bock, Ølgod UL-flyveklub DULFU's uddannelsesudvalg, som skal færdiggøre instruktøruddannelsen.

Prøveinstruktørkurset indeholdt også nogle teoretiske indlæg.

Lederen af flyvekontrollen på Flyvestation Skrydstrup – chefsergent Flemming Heldbjerg – havde påtaget sig opgaven at

fortælle om »Flyvekontrolltjenestens forventninger til en UL-instruktør«. Denne del af kurset foregik i SKP TWR, hvor Flemming Heldbjerg levende fortalte om oplevelser fra dagligdagen, om flyvning i og udenfor kontrolleret luftrum. Han understregede, at UL-fly er meget velkomne i kontrolleret luftrum. Frem for at flyve nedenunder eller udenom er det meget bedre, at UL-piloterne tager udfordringen op og kontakter TWR eller APP på frekvensen for at flyve gennem det kontrollerede luftrum. Flemming Heldbjergs pointe var, at UL-instruktøren skal sørge for at vænne sine elever til at flyve i kontrolleret luftrum samt give eleverne den fornødne ballast til også fremover at kunne og turde flyve gennem kontrolleret luftrum.

Alt imens Flemming Heldbjerg fortalte Gerhard Nissen om disse ting, håndterede han også en Tacan-letdown for to Tornadoer fra det tyske Luftwaffe.

Planlægningen af prøvekurset var sket i tæt samarbejde med SLV, og derfor havde luftfartsinspektør Morten Keller, SLV da også givet tilsagn om at deltage med

et af de teoretiske indlæg. SLV's indlæg fik titlen »SLV's forventninger til en UL-instruktør«. Og når så vejret er godt, og der kun er én elev i klassen, kan sådan en undervisning sagtens foregå ved et af svæveflyveklubbens haveborde uden for svæveflyveklubbens klubhus i Skrydstrup. FSN Skrydstrup Svæveflyveklub havde nemlig lagt klubhus og område til kurset, og vejret viste sig fra sin bedste side – i hvert fald i de første to dage.

SLV's forventninger til UL-instruktørerne er, at de er ambassadører for de rigtige holdninger i relation til flyvesikkerhed og regelsættet. Instruktørerne skal kort sagt være rollemodeller for deres elever og andre piloter. Hvis instruktøren hedder »Karl Smart«, får han en masse slægtninge, der alle hedder »Smart« til efternavn, og det er nødvendigvis ikke særlig smart. Instruktøren skal hele tiden stå for det rigtige og for den gode og sikre flyvning. Gør han det, gør alle andre det også. Det er den allerbedste medicin mod uheld og havarier. Det er faktisk livgivende at høre, at også luftfartsmyndighederne tænker det, som vi alle godt ved.

Morten Keller benyttede besøget på FSN Skrydstrup til at prøve at flyve et moderne UL-fly. Sammen med Lars Christensen fra NULF fløj han en tur i en Eurostar. Da de landede, var Morten Kellers begejstring ikke til at tage fejl af.

Et teoretisk indlæg om vejrets betydning for UL-flyvningen måtte desværre aflyses, da meteorologen var blevet syg. Men vejrguderne kunne godt finde ud af det, selv om meteorologen var syg. Vejret startede helt optimalt til de første øvelser på kurset, men på kursets sidste dag skruede vejrguderne op for vindhastigheden og drejede vindretningen så tilpas, at aspiranten også kunne øve sidevindslandinger – dog alt inden for flyets sidevindsbegrænsninger.

Som afslutning på kurset kunne kontrollanterne under en telefonkonference afstemme oplevelserne, og efterfølgende kunne Ole Gellert Andersen overrække instruktørbeviset til Gerhard Nissen, således at Tønder-klubben havde fået endnu en instruktør til de mange UL-elever, som har meldt sig under fanerne i klubben.



Medens Morten Keller og Lars Christensen gennemgår cockpitchecket briefer Finn Sørensen Gerhard Nissen grundigt inden lektionen i mærkelanding. Bag Eurostar'en ses en Bingo.



Briefingen er grundig. Intet overlades til tilfældighederne, når Finn »Snitter« Sørensen briefer instruktøraspiranten. Flyvningen foregår i Tønder Flyveklubs Zephyr 2000 C, der er bygget i kulfiber.



Nu ikke nervøs – den skal nok holde! Lars Christensen introducerer luftfartsinspektør Morten Keller til en Eurostar inden luftdåben i et UL-fly. Eurostar'en er et populært UL-fly bygget i letmetal.

Gert Sørensen står her ved sin (igen) perfekte 1936-Cub sammen med vennen, flyvemekaniker Niels Ebbe Nehm foran den private mini-hangar i Kettingsskov på Als.

HISTORISKE VINGESUS DYREBART DYREBARN

Af Wilhelm Willersted

Betegnelsen »Cub« er ifølge engelske ordbøger en »dyreunge«, men inden for luftfarten er en »Cub« traditionelt et lille, vævert, højvinget, lærredsbeklædt, to-sædet fly, der siden trediverne har præget og inspireret den civile flyvning.

Den amerikanske flykonstruktør Clarence Taylor havde sammen med kollegaen William T. Piper en drøm om at gøre flyvemaskinen lige så populær som bilen. Han konstruerede i 1931 et fly – Taylor Cub – der var billigt og ukompliceret i modsætning til mange af de mere eller mindre avancerede konstruktioner, der så dagens lys på det civile marked både i USA og Europa i årene efter Første Verdenskrig.

Striden mellem drømmeren Clarence Taylor og den mere forretningsmindedede William Piper gav anledning til mange kontroverser mellem de to, og Piper benyttede sig af, at Taylor i en periode var langtids-syg og derfor væk fra firmaet til at få Taylors unge chef-ingeniør Walter Jamouneau til at modificere Taylor Cub'en og gøre den mere attraktiv og »forbruger-indbydende«.

Taylor vendte tilbage til firmaet og blev rasende på sin kompagnon. Men

han kastede sig over udfordringen og tegnede selv en ny Cub (kaldet J-2 Cub), som var en del mere avanceret end den tidligere model, så noget kom der da ud af striden mellem de to.

Taylor dannede i 1935 (uden Piper) Taylor Aircraft Company, der i 1939 blev til Taylorcraft Aviation Corporation.

En fabriksbrand samme år ødelagde produktionen af Taylorcraft J-2 og Taylors firma måtte give op. Men William Piper stod klar til at overtage »stumperne« og hans produktion af Piper J-3 Cub fik bogstaveligt talt nu »luft under vingerne«.

De billige og velflyvende Cub-fly var blevet populære på det civile marked. I 1935 kostede en Cub blot 1.300 Dollars, dvs. i datidens målestok – godt omkring det samme som en af Fords bedste biler.

Piper havde succes med deres Piper J-3, der nu blev masse-produceret.

Krigsudbruddet i 1939 fik amerikanerne til at forberede sig på (luft)kamp. Man dannede Civilian Pilot Training – CPT – og anskaffede et stort antal Piper Cubs til at lære amerikanerne at flyve. I begyndelsen af 1940 – året før USA kom ind i krigen – var der bygget 3016 Piper Cubs, og da produktionen var på sit høj-



Cub-ejer Gert Sørensen med den splintrede propel fra uheldet i 2002. Der blev skaffet en ny fra Tyskland.

este byggede man en Piper J-3 Cub hvert tyvende minut!

Men det var ikke alene som skolefly, at Cub var i sving. Under et besøg i USA sidst i trediverne af den tyske flyver Ernst Udet med en Fieseler Storch fandt det amerikanske forsvar ud af, at det var godt at have et let forbindelsesfly (liaison) til observation og små transportopgaver. Man bestilte et stort antal Piper L-3 Cub til fordeling blandt såvel hær som »flyvevåben«. De militære Cubs fik navnet »Grasshoppers« – men det er jo også nogle »flyvende væsner«.

De kom også i udbredt tjeneste overalt ved fronterne. Cub var trods alt en »fugleunge«, men at den kunne være særdeles kampklar viser denne lille historie fra det sydlige Europa under krigen. En patruljerende, amerikansk Piper Cub opdagede



Her er en Cub i fuld krigsmaling som AOP-fly med »invasionsstriber« på krop og vinger.

en båd med tyske soldater, der var på vej fra den sicilianske kyst til selve Italien.

Piloten på L-3 Cub'en dykkede ned over fartøjet og i lav højde truede observatøren på bagsædet med sin pistol føreren af båden til at vende om. Han måtte skyde et par gange for at få fjenden til at forstå, at det var alvor. Tyskerne satte båden ind på stranden, og mens piloten tilkaldte de amerikanske soldater og i lav højde fløj ind over tyskerne, der viftede med hvide overgivelses-tøjstumper, truede observatøren med sin pistol, så hans »fanger« ikke forsøgte at smutte væk inden amerikanerne nåede frem.

Piper Cub var faktisk med i krigen på mange fronter, og flyet blev anvendt af for eksempel både generalerne Eisenhower, George Patton og George Marshall til inspektionsture ved fronterne. På USA-hjemmebanen blev Cubs benyttet til at patruljere ved såvel øst- som vestkysten efter tyske eller japanske krigsskibe.

EN CUB I SØNDERJYLLAND

Gert Sørensen fra Kettingsskov ved Nordborg på Als er den stolte ejer af en vaskægte Taylor J-3 (J-2) Cub.

Flyet anskaffede han i 1961 og arbejdede derefter med det i (mildt sagt) mange timer, så det til sidste fremstod som næsten helt nyt fly. Gert havde i den grad kælet for detaljerne så Clarence Taylor med rette ville have været stolt af både ham og flyet.

Gert og hans kone brugte flyet til mange herlige ture både nordpå til Lapland og sydpå ned i Europa. Der blev opført en lille »hangar« i Kettingsskov for enden af den korte bane og alt var perfekt.

Men en april-dag i 2002 havarede flyet. En ven havde lånt Cub'en og faldt ned med den.

Propellen splintrede og den ene vinge blev krøllet til ukendelighed.

Så Gert Sørensen måtte i gang med værktøjet. Det lykkedes at skaffe en ny propel fra Tyskland og vingen blev genopbygget og nu står Taylor Cub'en klar til at komme ud – og op – i luften.

Det er et flot arbejde, der er gjort og flyet er en herlig veteran – lige som dets ejer.

Der er i øvrigt bygget siden 1930 mere end 27.000 Taylor og Piper Cubs og et

meget stort antal flyver endnu verden over. Mange flykonstruktioner har siden fulgt forbillederne: et let, højvinget, enmotoret fly, og hvis man ser mange af de små, moderne hjemmebyggere, så kan de heller ikke frasi sig familieskabet med den amerikanske »fugle-unge«.

Taylor flyttede i begyndelsen af fyrrerne sin Taylorcraft-fabrik til England. Fabrikken tog senere navneforandring til Auster – og det kom der jo som bekendt en hel del velflyvende, højvingede liaison- og sportsfly ud af. ■



Den specielt-udstyrede ambulance-Cub kunne vippe en lem i bagkroppen for at skaffe direkte adgang til en bære.



En Cub behøver kun en ultrakort startbane. Det demonstreres her ved et flyvestævne i USA, hvor der startes og landes fra ryggen af en kørende varevogn.

PIPER (TAYLOR) CUB

Motor: Continental A65-8 på 65 hk

Spændvidde: 10,73 m

Længde: 6,82 m

Højde: 2,03 m

Tomvægt: 358 kg

Fuldvægt: 553 kg

Max.hast: 195 km/t

Rejsefart: 125 km/t

Operationshøjde: 4.420 m

Rækkevidde: 483 km

VERDENS MINDSTE OLDTIMER

Tekst: Dieter Betz

Foto: Dieter Betz og Jon Kaldan

Det var det første vi så, da vi kravlede ud af vores Piper Cherokee og strakte ryggen efter en lang flyvetur og kiggede forbavset mod himlen: Hele himmelrummet var fyldt med flyvemaskiner i alle farver og former.

De svævede lydløst under skyerne som store fugle fra en anden verden. Fra en anden tid.

Deres vinger havde en anden form end den vi er vant til i dag, antikke i deres udformning, mange af dem gennemsigtige mod solen.

Klassiske skønheder, nogle perfekte, andre en smule forvoksede i deres proportioner i deres design fra det sidste århundrede.

Et virvar af fugle på stive vinger, som har forvildet sig ind i det 21. århundrede.

Det var som om nogen havde lukket portene op for at lufte ud i alverdens luftfartsmuseer og fået det gamle træ, lærredet og aluminiumsrørene til at mødes i et gigantisk spøgelsestræf.

Vi var bjergtagede, bogstavelig talt. Det var godt nok det, vi var kommet for – den lange vej fra Tirstrup til Wels i Østrig, men det var overvældende at se over 100 veteran-svævefly samlet på et sted.

Hele min egen livshistorie i luften blev synliggjort foran mine øjne, der var alle de flytyper, som jeg selv har fløjet i de forgange 50 år! Og alle dem, som jeg kun har drømt om at komme til at flyve en dag.

DEN STORE SKIDEBALLE

Jeg var så optaget, at jeg glemte at lukke vores flyveplan, som selvfølgelig resulterede i en kæmpe skideballe fra flyvelederen næste morgen. Han prøvede yderligere at skræmme mig med den besked, at der var blevet sat en megastor eftersøgning i gang, som jeg ville få en regning på.

»Her i Østrig holder vi på reglerne!« Der var tre meget alvorlige mænd i tårnet, da jeg fik denne besked.

Jeg tror, at jeg igennem et langt liv som flyver har fået en vis øvelse i at kunne se meget bedrøvet og skyldbetynt ud. Jeg var så ked af det, at alle tre flyveledere eksploderede i en skraldatter og klaskede sig på lårene, så det kunne høres gennem de åbne vinduer og fik folk på forpladsen til at standse op og lytte. Den ene flyveleder rejste sig, gav mig hånden og grinede: »Next time – remember!«

Og mens han stadig holdt min hånd, fiskede han med den frie hånd et glas ægte østrigsk honning frem, som stod på hans bord ovenpå Wels Lufthavns indflyvningskort og rakte mig det med ordene: »Good for your heart! Enjoy!«

Folk var ved at pakke hangaren ud og snart stod alle klenodierne udenfor og skinnede i den strålende sol som lysende beviser på reinkarnation, mange af dem genfødte, nogle af dem for tredje gang. Kun muliggjort gennem en ufattelig stor

arbejdsindsats af mennesker, som er urokkelige i deres tro og kærlighed til de gamle fly og den håndværkskunst, det er at bygge dem.

Hvor mange bøger kunne man ikke skrive om de eventyrlige historier der må være knyttet til flyene og menneskerne omkring dem!

Hele pladsen foran den store hangar et tæt pakket med fly. Det emmer af eventyr, dramatik og romantiske drømme om at kunne flyve på egne vinger og opleve den ultimative frihed.

NICK'S BABY

»Hello, Uncle Dieter!«

En englænder på min egen alder kommer løbende og et sekund efter danser vi runddans på asfalten. Det er Nick Newton, som

jeg første gang mødte i luften over den Sydafrikanske højslette – i hver sit svævefly. Han er den gladeste mand, jeg har mødt.

»Have you seen my baby?«

Nick er i bestyrelsen af VGC (Vintage Gliding Club) i England og har bygget sit eget fly. Det står i hans egen hjemmedesignede transportvogn og nu skal vi hen og pakke hans »baby« ud.

To mand skulle være nok til at samle flyet, siger Nick, fordi det ingenting vejer ...

Der er en hvis stolthed at spore, da vi samler apparatet og Nick spørger: »Hvad siger du så?«

Og jeg tænker: »Gud, hvor er den lille!« Men jeg tænker det kun og siger: »Mand, hvor er den flot!«

Den danske Grunau Baby på kort finale.

Tæt trafik på finalen.



En historisk dag: 3 Hütter 17 på een gang – og så i Østrig!



En Hütter 17 vejer ingenting. Man stiller den lige på næsen for at sætte hjulet på til transport.

Og flot er den! Som pillet ud af ægget. Den skinner i solen og stråler ligesom sin ejermand. Ingen tvivl om at den fylder meget i Nicks liv. Men uanset hvor stor han gør den forbliver den stadig en Hütter 17, verdens mindste svævefly med sine 9,69 meters spændvidde og en tomvægt på 65 kg.

»Kunne du tænke dig at flyve i den? Godt nok er det ikke en ASH 25, men den er skæg at flyve!«

»Tror du, jeg kan være i den?«

Nick er noget mindre end jeg, men han

ser mildt fornærmet på mig: »I går fløj en af mine hollandske venner i den. Han er to meter høj og lidt tungere end dig.«

»Jeg vejer kun 84 kg!« protesterer jeg. »Og jeg vil virkelig meget gerne flyve den!«

Men jeg havde mine betænkeligheder.

Kort efter mødte jeg hollænderen og tog ham diskret til side for at høre ham. Han hviskede til mig, at han under hele flyvningen havde bøjet hovedet til den ene side for at få plads under vingen. Det er vingens forkant, der stikker ud over

cockpittet som et stort udhæng fra et sommerhustag.

»Man bliver lidt stiv i nakken,« bemærkede han, »men det er det hele værd!«

Hütter 17 blev designet i 1934 af Ulrich og Wolfgang Hütter i Salzburg til alpin svæveflyvning. Den har et glidetetal på 17 med en optimal hastighed på 64 km/timen. En hastighed, der trækker tænder ud, når man er vant til at bevæge sig gennem luften med 800 km/timen. Kan jeg flyve så langsomt?

»Hvor ligger stall-hastigheden?« spurg-



Forfatteren foran verdens mindste veteransvævefly.

te jeg Nick, nærmest for sjov.

»Lav, ganske lav!« svarede han lakonisk.
»Du kan ikke se det på fartmåleren.«

Flyet har ingen hjul og ingen luftbremser, alt det vil gøre den for tung. Med min vægt kan jeg lige klare dens maksimale startvægt på 158 kg med faldskærm – og sandaler.

INDSTIGNING

Indstigningen er en sag for sig, fordi man ikke kan træde i bunden af flyet, så ryger man igennem. Og når man har min alder – og begyndende stive hofter og knæ – bi-

drager denne forestilling i allerhøjeste grad til almen underholdning og forlystelse. Først stopper man ét ben i cockpittet på sædet, så læner man sig frem over flyets næse, holder den tæt omfavnet indtil andet ben (med lidt hjælp udefra) er inde, og så glider man i samme krumning med benene frem til pedalerne (uden at røre bunden) indtil man plumper på plads og faldskærmen rammer det hul, som er lavet til den i ryglænet.

Hvordan skal jeg nogensinde komme ud af den igen? For ikke at tænke på at springe ud med faldskærm?

Nick klapper mig på læderhjelmen, stikker hånden ind under instrument-

brættet mens han griner og hvisker: »Jeg har snydt lidt med variometeret!« Og jeg hører et lille elektrisk klik, og den umiskendelige hyletone fra et elektrisk variometer godt skjult bag panelet.

Det er først nu, jeg får øje på det originale instrument – et Cosim-vario med to små kugler lavet af hyldemarv – en rød og en grøn – der flyder i to glasrør. Et eller andet sted er jeg glad for Nicks ide – jeg har aldrig fløjet med et Cosim-vario i »real life«.

START

Mange hjælpende hænder trækker os mod startlinien. Forventningsfuld spænding.

Jeg tænker et øjeblik tilbage til min første start i en SG 38 for godt 50 år siden. Slæbetovet bliver stramt for første gang, så én gang til. Det hele foregår i voldsomme ryk, fordi der ingen hjul er. Nick råber til mig, at hvis jeg taber en vinge, så er det bare at koble ud i en fart.

Hvem er mest nervøs? Han eller jeg? Nu kommer der endelig fart på uden afbrydelser og Rotaxfalken gør, hvad den kan. Flyets mede rumler fri af jorden – vi flyver!

I 600 meter bliver jeg smidt af, ikke langt fra en flok, som fornøjeligt kredser i termikken. Alperne står klart i eftermiddagslyset.

Nede på den brede græsbane er der hektisk aktivitet. Flyene holder i to lange køer og venter utålmodigt på de fire travle slæbefly. Selv heroppe fra ser flyene meget forskellige ud. Konstruktorerne fra dengang har hel klart haft vidt forskellige opfattelser af, hvad der var bedst. Nu, 70 år efter, er vi nået til den næsten perfekte aerodynamiske form, som resulterer i, at alle moderne svævefly ligner hinanden til forveksling.

Jeg sniger mig ind til boblen til de andre. Som de dog flyver stærkt alle sammen! Jeg kan dårlig følge med. Så jeg forbliver i midten af boblen mens alle andre suser omkring mig som i en kæmpekarrusel.

Det hemmelige vario bipper lystigt fra sit skjulested og min lille Hütter stiger som en bordtennisbold i et springvand. Jeg overhaler dem alle sammen – undta-

gen én: den er lille og gul og ligner »min« til forveksling. Næste overraskelse: den er dansk! OY-CJX.

Selvfølgelig! Det er Johannes Lyng fra DaSK (Dansk Svæveflyvehistorisk Klub).

Denne Hütter er bygget i 1938 af Carl Johansen i Danmark og senere restaureret i 2002 af Tage Hansen.

Jeg vinker til Johannes. Han hilser tilbage. Jeg tror, han smiler.

Her er vi! I udkanten af Alperne i samme boble med 40-50 andre, som farer omkring ørene på os.

Dér er en Pink Panther! Fulgt af en gul Kranich med en fotograf i det åbne cockpit, han vinker til os. Hvis han ikke havde goggles på, ville vi kunne se det hvide i hans øjne.

Noget blåt suser forbi mig og jeg opfatter et hastigt lille vink fra en mand, der ligger ned i et elegant glasbur. Leif Midtbøll i sin mærskblå Foka! Tænk, at vi skulle mødes her efter en fælles fortid i Mærsk Air og mange timer sammen i et Boeing cockpit. De gamle fly og deres gamle piloter!

Jeg fortryder, at jeg ikke tog et kamera med. Men jeg turde ikke, fordi jeg ikke syntes, der var plads til det. Og der er nok at se til. Snart er vi i 1.600 meter og nu fortryder jeg også, at jeg ikke tog sokker og sko på.

Flyets egenskaber er forbavsende gode. Måske lidt overfølsom i højderoret, men ellers velafbalanceret og mere længde-

stabil end man kunne forvente af den korte krop.

Det generer mig en smule, at jeg ikke kan se opad med al den trafik, især når man stiger hurtigere end resten af flokken.

Efter en lille time bryder jeg ud for at vandre lidt omkring – men det er en hel anden sag. Jeg bliver hurtig mindet om at Hütterens bedste synk er på 1 meter/sek, så nu går det nedad. Og det nytter ikke at trykke fart på. Det går bare endnu mere nedad – uden at komme nogen steder hen.

Så er det den korteste vej tilbage til flyvepladsen, en rolig indflyvning, et lille sideslip og jeg står lige ved siden af startpladsen igen.

Et glædeshyl, som kan høres over hele pladsen, udstødt af en ældre herre i dette prægtige flyveapparat, er vel en passende afslutning for en enestående oplevelse. ■

Der er ingen vej tilbage.

Jeg havde mine betænkeligheder.

En glad Slingsby besætning før start.



Kort finale til Wels med domkirken i baggrunden (Slingsby T 21)



Starten foregik med voldsomme ryk, fordi flyet glider på en mede.



FTST (FAST TRACK) – EN GENVEJ TIL SOLO?



Af Jan Korsager, Herning Flyveklub

Tirsdag den 8. juli hen under aften satte jeg kursen mod Herning Svæveflyveklub. Solen skinnede fra en skyfri himmel, og maven var fyldt med spænding og sommerfugle. Jeg skulle nemlig starte på uddannelsen til svæveflyvepilot på klubbens nye tiltag FTST, eller Fast Track som det normalt forkortes til.

Inden da havde jeg været igennem en længere beslutningsproces og undersøgelse af hvad sådan noget nu koster. Især

konen var noget bekymret, idet jeg år tidligere havde luftet tanken om at skulle til at flyve motorfly, så den pris kendte hun. Hvis svævefly kostede ligeså meget, ja så kunne jeg godt glemme alt om det. Hvorfor jeg ikke bare for én gangs skyld kunne vælge noget som ikke kostede spidsen af en jetjager. Det viste sig så heldigvis at være helt andre priser også takket være det store frivillige arbejde der lægges i klubben – til gavn for alle.

Pilotelev for en dag indgik også i mine forundersøgelser, og jeg havde fornøjelsen af at prøve to ture i et svævefly samt at følge med i hvordan en flyvedag kunne forløbe.

Jeg synes godt nok at spilstarten var noget voldsom, men med en særdeles erfarende pilot i bagsædet, nemlig Kristian S. Hansen, var der absolut ingen fare på færde. Da vi så først var kommet op – jøsses! Den ro der var, kun luftens svage



susen kunne høres. Fantastisk! Da Kristian så sagde til mig at jeg skulle tage styrepinden og prøve nogle drej var det sket. Flyvefeberen fik tag i mig, og den har ikke sluppet mig siden.

Ydermere var jeg som „pilotelev« blevet mødt med stor åbenhed og venlighed i klubben. De medlemmer jeg mødte besvarede tålmodigt alle mine mange spørgsmål, så jeg følte mig godt klædt på til at gå i gang.

Min Fast Track instruktør skulle være Kim H. Jensen, og han skulle vise sig at være en særdeles dygtig og kompetent pilot. Han slider ikke så meget på mundtøjet, men det gør jeg heller ikke, så det var lige en mand efter mit temperament.

Kim tog godt imod mig i klubhuset, og vi gik lige til sagen; lidt teori og så ud i motorsvæveren til første lektion. Vildt spændende og jeg var solgt med det samme; blot kan jeg undre mig over hvorfor jeg ikke for længst var gået i gang med flyvning – men bedre sent end aldrig

Tålmodigt og grundigt fik Kim indført mig i flyvningens discipliner, og vi havde mange gode og huskværdige lektioner.

En weekend gik turen sydpå til området ved Christianshede for at øve stall. Vejret var fantastisk godt, og der var masser af termik. Kim satte „bibberen« til, og jeg blev for første gang præsenteret for det som svæveflyvningen i bund og grund handler om – flyvning i termik. Motoromdrejningerne ned til minimum og så rundt og rundt, medens højden øges og øges. Yes – yes – yes, hvor var det fedt. Da vi så begyndte at øve stall, lærte jeg tilmed at et fly kan vende på ret mange måder i luften. En rigtig god og spændende lektion!

En aftenlektion fløj vi indtil solnedgang. Da flyet vendte næsen direkte op mod solen, kikkede jeg ned på jorden og et fantastisk syn mødte mine øjne; hundredvis af vandingsanlæg var i gang og i solens stråler lignede vandet små sølvskiver spredt ud over hele det jyske landskab. Hvor var det et smukt syn!

Efter syv lektioner i motorsvæveren med Kim var det desværre slut, og jeg skulle afleveres til svæveflyvningen og dermed nye instruktører. Overvejelser omkring hvorvidt jeg skulle fortsætte på motorsvæveren var i mine tanker, men i samråd med Kim besluttede jeg mig for at gå videre med svæveflyvningen. Jeg lovede dog Kim, at jeg vender frygtelig tilbage, når jeg har mit S-certifikat.

Med svæveflyvningen åbnede en helt ny verden sig for mig, og en masse ny lærdom skulle tilegnes. Det kulminerede med, at jeg gik solo den 12. oktober. På en rigtig dejlig flyvedag med masser af god termik.

Jeg har ikke et øjeblik fortrudt, at jeg valgte at gå videre med svæveflyvningen. Det er helt specielt og kan ikke sammenlignes med nogen anden form for flyvning. Det er frihed i højeste potens – intet mindre.

Hvordan har Fast Track forløbet så været for mig og har det været en hurtigere vej til solo?

Jeg har lidt svært ved at vurdere om det er en hurtigere vej til solo, fordi jeg ikke har noget at sammenligne med. Jeg fik 50 starter og otte timer i svævefly inden jeg gik solo. Inden da havde jeg 28 starter og fem timer på motorsvæveren.

Umiddelbart tror jeg at det er en hurtigere vej til solo, men uanset om det er tilfældet eller ej, ved jeg med sikkerhed at det har været det helt rigtige for mig. Stille og roligt har jeg tilegnet mig flyvningen. Fået det ind på rygraden og med god tid til de enkelte øvelser. Grundigt, igen og igen blev de enkelte øvelser indøvet. Kom vi for langt ned, hjalp motoren os op i højden igen og øvelserne kunne fortsætte.

Hvis landingen gik i fisk, hjalp motoren os til en ny runde og et nyt forsøg, medens fejlen stadig var frisk i erindring.

Helt perfekt for en mand i min alder, der jo ikke tilegner sig viden i samme tempo som én på 16 år.

Rigtig godt har det også været at være uafhængig af at flyvningen skulle foregå i weekenden og var vejret dårligt, fandt vi bare en ny tid. Vi havde luftrummet og banen for os selv – ingen stress, ingen andre at skulle tage hensyn til, samtidig med at der var tusind ting at koncentrere sig om ved selv flyvningen. Perfekt!

Derfor mener jeg også at det er et rigtig godt uddannelsesforløb til hurtigere at komme igennem A-normerne og dermed til solo. Et forløb som jeg helt klart kan anbefale andre at følge.

KUNNE FAST TRACK SÅ GØRES ENDNU BEDRE?

Ja, det kunne det, og det er jeg helt sikker på at klubbens instruktører også har debatteret.

Hvis samme instruktør kunne føre en elev igennem Fast Track, videre til svævefly og helt frem til solo, da ville ud-



dannelsen blive optimal. Vel at mærke hvis man udelukkende kikker på den tid og det antal starter der anvendes på at opnå solo.

Der bruges nemlig en hel del starter på at nye instruktører lige skal se hvad man kan, inden man går videre i A-normerne. Det er helt forståeligt at det er sådan, og man lærer jo også en masse af at flyve med forskellige instruktører. De fleste har deres egne kæpheste, og det er fint. Sådan skal det være.

Men hvis formålet med at indføre Fast Track i klubben er, at man gerne vil tilbyde nye elever en hurtigere og billigere vej til solo, så er det stedet hvor der er noget at hente.

I praksis ved jeg godt at det nok ikke en mulighed; det ville belaste få instruk-

tører urimelig meget, og når jeg tænker på at al det arbejde instruktørerne lægger i klubben er frivilligt og ulønnet, går det selvfølgelig ikke.

En ting jeg også tror man skal tænke på, er at indlæringen måske kan foregå for hurtigt. Det tager tid før lærdom sætter sig i langtidshukommelsen, og det er der den skal ind. Så man reagerer instinktivt når man flyver, frem for at tænke for meget over tingene.

Hvem har ikke prøvet at tænke over hvordan uldsnoeren holdes perfekt i midten? Så er det da helt sikkert, at den er alle andre steder end i midten. Hvis man derimod lader være med at tænke over det, så går det meget bedre. Helt instinktivt gør man det rette, og det kan man kun fordi der er øvet igen og igen, hvor-

ved det er lagret godt og grundigt i langtidshukommelsen.

Min konklusion er derfor, at når jeg tager alle fordele og ulemper i betragtning, så er uddannelsen nok optimal som den er strikket sammen i dag.

Jeg vil nu gå i vinterhi, koncentrere mig om VHF og S-teorien. Måske kan jeg også nå at slide min flysimulator op og så glæde mig til at det bliver forår igen. Selvom det er en fattig erstatning for rigtig flyvning.

Afslutningsvis vil jeg gerne takke alle de instruktører jeg har været i berøring med. Tak for jeres tålmodighed, vedholdenhed og ikke mindst jeres gode humor. Det har været en fornøjelse at blive undervist af jer, og jeg ser frem til den nye sæson. ■

Jeppesen FliteStar

VectorPlus Technology

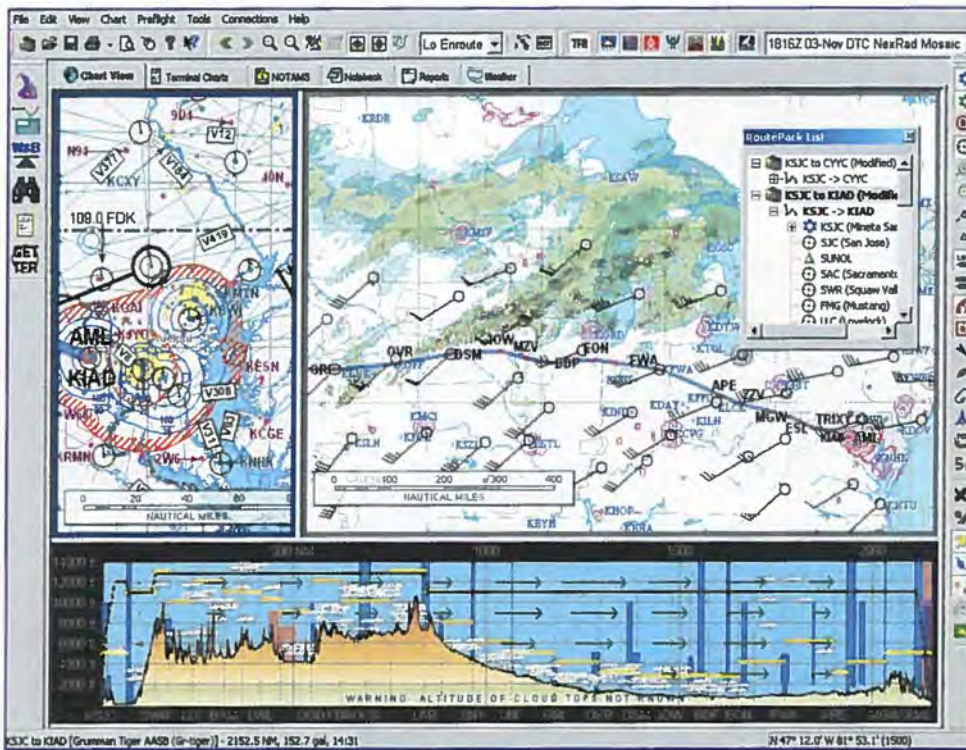
Allows you to select high or low altitude Jeppesen enroute chart themes, or VFR and high contrast background maps.

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



SAS nye Bombardier CRJ900
NG blev sat i drift i december.
Foto: Bombardier.

OSCAR YANKEE

Af Lars Finken

RETTELSE OG TILFØJELSE

Februar 2008: OY-EZX blev til D-7020
December 2008: OY-H00 blev til F-GXKG

TILGANG						
OY-	Type	Bygget	Fabr.nr.	Reg.dat	Ejer/bruger	Ex
OY-ERD	Van's RV-4	2008	9507-4037	M12.11.2008	Erik Daugaard, Horsens	
OY-FCG	Hawker 800XP	2001	258541	24.11.2008	Aligap A/S, København	N800XP
OY-GCM	Partenavia P.68C Victor	1989	367	11.11.2008	Alex Thuren Rasmussen, Læsø	HA-ACQ
OY-HKP	Robinson R44	2008	1942	13.11.2008	Vorbasse Autoophug ApS, Vorbasse	
OY-HTA	Robinson R44 II	2008	12479	13.11.2008	TA Service A/S, Fakse	
OY-HTB	Robinson R22 Beta	2008	4400	13.11.2008	Newcopter ApS, København	
OY-HYP	Robinson R44	2008	1951	11.11.2008	2CAP Invest ApS, Randers	
OY-KFA	Bombardier CL-600-2D24 Series 900	2008	15206	28.11.2008	SAS Danmark A/S, Kastrup	
OY-KXD	Hoffmann H36 Dimona	1982	3622	2.12.2008	Kalundborg Flyveklub, Eskebjerg	D-KANO
OY-LKI	Partenavia P.68C Victor	1986	366	13.11.2008	Samfly I/S, Middelfart	SE-LKI
OY-MHA	Dassault Falcon 2000EX	2008	156	7.11.2008	Air Alsie A/S, Sønderborg	F-WWME
OY-PCB	ATR 42-320	1991	257	18.11.2008	Nordic Aviation Capital A/S, Billund	XA-RXC
OY-RBG	Diamond DA 40D Diamond Star	2008	D4332	1.12.2008	Danish Aviation Capital ApS, Roskilde	SE-LYU

SLETTEDE

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-CXC	Schleicher ASW 27	13.2.2008	Ove Flemming Sørensen, Herning	Solgt som D-9767
OY-DGT	Cessna 172I Skyhawk	18.11.2008	Air Alpha Aircraft Sales A/S, Odense	Havareret
OY-HOA	Robinson R22 Beta II	1.12.2008	Air Alpha A/S, Odense	Solgt som LN-ODX
OY-KCD	Bombardier DHC-8-402	26.11.2008	SAS	Returneret som HA-LQA
OY-LAW	Piper PA-46-500TP Malibu Meridian	25.11.2008	Air Alpha Aircraft Sales A/S, Odense	Solgt til Finland
OY-LCF	Cessna F.150H	3.12.2008	Gerd Hartmann Christiansen, Norderstedt, Tyskland	Solgt til Tyskland
OY-MAA	Boeing 737-5L9	24.11.2008	Sterling Airlines A/S, Dragør	Returneret som N494ST
OY-MRD	Boeing 737-7L9	3.12.2008	Sterling Airlines A/S, Dragør	Overført til Tyskland
OY-MRO	Boeing 737-73A	21.11.2008	Sterling Airlines A/S, Dragør	Returneret som N497TF
OY-NCC	Dornier 328-100	12.11.2008	Sun-Air of Scandinavia A/S, Billund	Solgt til Botswana
OY-SEK	Boeing 737-86Q	1.12.2008	Sterling Airlines A/S, Dragør	Returneret som N292AG
OY-XHA	Grob G-102 Astir CS	18.11.2008	Polyteknisk Flyvegruppe, Kgs. Lyngby	Solgt til Tjekkiet
OY-XPT	Glasflügel Standard Libelle H.201B	3.12.2008	Morten Habekost Jensen, Brande (+)	Solgt til Tyskland

EJERSKIFTER

OY-	Type	Dato	Ny ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-AFD	Piper PA-22-108 Colt	12.11.2008	Max Jepsen Albertsen, Kirke Eskilstrup	Jan Hald, Haslev
OY-AHY	Cessna F.172H Skyhawk	3.12.2008	Faldskærmsfly af 2008 ApS, Samsø	Henrik Nordestgaard Jespersen, Hillerød (+)
OY-ALM	Piper J3C-65 Cub	14.11.2008	Simone Aaberg Kærn, København	Orla Olsen, Ringsted
OY-BJO	Piper PA-28R-201T Turbo Arrow IV	6.11.2008	John Stii Hansen, Ishøj	Jan Tøpholm, Holte
OY-DMJ	KZ-VII Lærke	6.11.2008	Bjørn Steifath Iversen, Harrislee, Tyskland (+)	Kaj Fog Kristensen, Vadum
OY-HRO	Robinson R44 Raven II	4.12.2008	Tolketjenesten A/S, Århus	Christian Reza Ziadmanesh Olsen, Logstor
OY-XDP	Grob G-102 Astir CS	4.12.2008	Vestjysk Svæveflyveklub, Ribe	Nordsjællands Flyveklub, Gørlose



FLYV

ønsker alle læser
et godt nytår ...



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 – 15.30
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. 09.00 – 15.30

	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
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
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 8622 6319
Internet adr.: www.rc-unionen.dk
E-mail: sekretariat@rc-unionen.dk

DANSK UL-FLYVER UNION

Fmd.: Hans Havsager
Tlf. 4648 0608
Sekretariat: Dagmar Skov
Gl. Kirkevej 1, Tiset, 6510 Gram
Mandag og tirsdag kl. 17.00 – 19.00
Onsdag og fredag kl. 13.30 – 16.00
Telefon 7482 2021, fax 7482 2400
E-mail: dagmar@dbmail.dk
www.dulfu.dk

HAVARIGRUPPEN

	Telefon
Niels Gregersen	2144 2497
John Carlsen	4042 1247
Edvard Braae	2485 6712
Preben Kjeldsen	4019 0753
Philip Nathansen	4019 8297

FRA STATENS LUFTFARTSVÆSEN

Du har stadig mulighed for at få byttet dit radiocertifikat af SLV

Hvis du er en af de få, der endnu ikke har fået byttet radiocertifikatet, har du stadig mulighed for det. Det eneste du skal gøre er, at udfylde en formular og indsende den til SLV sammen med en kopi af dit gamle radiocertifikat. Det er gratis.

Du kan finde formularen på SLVs hjemmeside: www.slv.dk > luftfartserhverv > radiocertifikat > ombytning (midt på ombytningssiden er der et link, hvor formularen kan downloades).

Du kan også ringe til SLV, hvis du vil have formularen sendt med posten.

Fra og med den 5. marts 2008 er det blevet et krav, at du skal kunne dokumentere, hvilket sprogniveau du har. Sprogniveau er en karakter fra 1 til 6, der viser, hvor god du er til at kommunikere ved hjælp af standardfraseologi og dagligdags talesprog. I Danmark har vi valgt at skrive sprogniveauet på dit radiocertifikat. Det betyder, at alle gamle radiocertifikater ikke længere er gyldige, fordi de ikke viser sprogniveauet.

Vi har efterhånden fået byttet langt de

fleste radiocertifikater i Danmark. Det er sket på baggrund af de oplysninger, som vi har registreret i vores computersystemer og efter personlige henvendelser.

Du kan læse mere om de nye internationale ICAO krav til sprogniveau på SLVs hjemmeside. Du skal vælge www.slv.dk > luftfartserhverv > radiocertifikat.



CIRCUS BALLOON CLUB 30 ÅR

Den 2. november fejrede Nordens største ballonklub dagen ved at åbne hangarerne (motorprøvestande) på Avedøre Flyveplads.

Ballonfolket var blevet opfordret til at medbringe deres ballon i tilfælde af flyvevejr.

Klubbens formand Lau Laursen bød velkommen mellem to flagsmykkede ballonkurve med monteret gasbrænder, der festligt brøede med mellemrum. Starten var i bedste ballonstil med champagne og kransekage til de mange fremmødte gæster.

Man gik indendørs til en veldækket buffet, hvor formanden holdt jubilæumstalen. Han blev efterfulgt af flere talere i løbet af eftermiddagen. Vejret i Avedøre var næsten stille, og det blev vurderet, at det var flyvevejr.

Op i den grå efterårshimmel steg en håndfuld balloner, der drev vest på og forsvandt under horisonten.

En flot afslutning på en festlig dag.

Ballonopstigning sidst på eftermiddagen. Foto: Knud Larsen.



Formanden Lau Laursen modtager gæsterne. Foto: Knud Larsen.

KALENDER

KDA (www.kda.dk)

20/1	KDA 100 år reception, DIF, Brøndby
26/4	KDA Repræsentantskabsmøde kl. 1100, KDA-huset, Roskilde
24/10	KDA Formandsmøde kl. 1000 i KDA-huset, Roskilde

Ballonflyvning (www.ballonunion.dk)

22/2	Materielkontrollantseminar
22/2	Generalforsamling
6-13/6	World Air Games, Mondovi, Italien
30/7-2/8	2009 LUXGSM – World Balloon Trophy, Luxembourg
7-12/8	DM, Svæveflyvecenter Arnborg
21-29/8	EM, Brissac-Quinc, Anjou, Frankrig

Svæveflyvning (www.dsvu.dk)

1/2	HB-møde
2/2	Sjællandsmøde, PFG, Lyngby
21/2	DSvU Repræsentantskabsmøde kl. 1000 i Vejen Idræsts Center
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 Weekend 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

MØDER

Dansk Flyvehistorisk Forening

Den 21. januar	Hvordan fløj Lockheed T-33A som omskolingsfly, forbindelsesfly, ECM-fly, målfly, forsøgsfly mm. Foredrag ved Ole Fogh, Terma
Den 18. februar	Hvordan fløj Douglas C-54 i Flyvevåbnet? Foredrag ved Jørgen Poulsen (JOL)
Den 18. marts	Hvordan fløj Gloster Meteor F.Mk.8 i Flyvevåbnet? Foredrag ved B.W. Andersen (WAN)
	Alle møder holdes på Svanemøllens Kaserne, bygning 75 kl. 19.30.

Flyveteknisk Selskab

Den 13. januar kl. 19.30	Havarikommissionens arbejde ved souschef Martin Puggård. Mødet afholdes i Ingeniørhuset, Kalvebod Brygge 31-33 1780 København. (Tilmelding på 33184818)
--------------------------	---



FLYV

82. årgang nr. 1 · januar 2009

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)

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

498,75 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.

NAVNE: 50 ÅR – LUFTKAPTJEN JENS K. FROST

Jens Kristian Frost fylder 50 år den 13. januar. Han begyndte at flyve som 18-årig og har med tiden opnået en bred erfaring i både dansk og international luftfart. I dag er han luftkaptajn i SAS på MD80.

Han er tidligere chefinstruktør på Trafikflyverskolen gennem en 7-årig periode. Hans virkelyst og innovative tilgang til især uddannelse har været en betydelig faktor for, at Center Air Pilot Academy

(CAPA) blev den første FTO i verden til at uddanne trafikflyvere på den nye MPL uddannelse. Fødselsdagen fejres med reception i CAPA den 13. januar kl. 15-18.

FOR 70 ÅR SIDEN

Tekst: Ingrid Muus

FLYV januar 1939 har fået vokseværk og annoncerer en udvidelse fra de 24 sider til 36! Tolv sider mere – og hvad er de så blevet brugt til? I januar nummeret spores en lidt mere afslappet stil, det er som om man kan mærke, at der er mere plads. De tre største artikler på mellem 2 og 3 sider har sådanne overskrifter: *Vinterflyvning i Arktiske Egne*, *Trafikflyverens Daglige Arbejde og Med British Airways i Skymassernes Férige*.

Overskrifter som lover beskrivelser af flyveoplevelser mere end fakta om flyvning, overskrifter som får mig til at minde en med-elev i sin tid, en ung knøs på omkring tyve år, som henført talte om »luftens poesi« efter sin første tur! Det gjorde indtryk på én fra årgang '47, som havde passeret de 35 og netop var begyndt at lære det der med at flyve. At så ungt et menneske kunne udtrykke sig på den måde overraskede mig. Nærlæsning af teksten under de smukke overskrifter afslører – bortset fra de malende beskrivelser af skyernes skønhed – en mere prosaisk virkelighed, som illustreres af trafikflyverens oplevelser med passagerer: »Saa er der den Type Passagerer, som sidder med Uret i Haanden og lurer paa den mindste Forsinkelse eller den mindste Uregelmæssighed og ikke undlader at gøre Bemærkninger derom: Hvorfor starter vi ikke? Hvad venter vi paa? o.s.v. En kendt københavnsk Dame kom hen til mig efter en Landing i Berlin og sagde: Hør, lille De, De har sjusket noget med os paa det sidste! Forholdet var det, at vi hele Tiden havde fløjet over et helt lukket Skydække i 2500 Meters Højde i det herligste Solskinsvejr, og uden saa meget som den mindste Bevægelse i Maskinen. Men alting faar en Ende og ned skulde vi. Nede under Skylaget var det noget uroligt, og det havde irriteret Damen, at hun fik 10 Minutters Flyvning i uroligt Vejr. De kunde jo have ventet med at gaa ned til vi var

over Pladsen, der var saa rart deroppe, sagde hun. Jeg forsøgte at forklare hende, at det ikke kunde lade sig gøre pludseligt at gaa ned fra 2500 Meters Højde, det maa gaa langsomt. Øret kan højst taale 2-3 Meters Højdeforandring pr. Sekund. Men hun fastholdt sit Standpunkt og forsvandt ind i Paskontrollen med Bemærkningen: Jeg gentager De har sjusket med os paa det sidste! Der var altsaa intet at stille op med hende, saa jeg maa vel have sjusket – færdig!

En anden Passager havde til Flyveledelsen i London bemærket, at Flyveren vist ikke rigtigt kendte Vejen. Flyveren havde siddet med Europakortet paa Skødet lige fra Hamburg og til vi landede i London, sagde han. At jeg havde gjort det for at beskytte mig mod Solen, som kan være meget generende, kunde han jo ikke ane, og han fik det heller ikke at vide. Om Natten paa Postruten er man fri for den Slags. Postsækkene og Godspakkerne bliver liggende tavse og finder sig uden Vrøvl i alt, selv en Mellemlanding.«

Udover de tre, store artikler bemærker man med det samme, at både svæveflyvning og modellflyvning optager ganske meget af de ekstra sider, dels fordi der gøres status over virksomheden i de to unioner Dansk Svæveflyver Union og Dansk Modellflyver Forbund og ønskes Glædelig Jul og Godt Nytår til medlemmerne og dels fordi motorflyvningen som sport endnu ikke var blevet så udbredt. Ophævelsen af valutarestriktionerne har dog sat fart i produktionen af sportsfly herhjemme, og en lang og udførlig artikel om den danske Sportsfly-



den danske Flyvemaskine



KZ II

KZ II

Øret. Højdebekendtgørelse 200 km/T.

Kort. Højdebekendtgørelse 175 km/T.

SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S

KASTBUP 666



vemaskine KZII Sport, dens konstruktion, prøvebelastning og præstanda overbeviser om, at der er fremtid i dansk sportsflyvning. En annonce for Cub'en, »Bygget i Danmark« minder dog om, at der skulle et godt greb i lommen for at få fat i den nødvendige kapital til et sportsfly i 1939: fra 8.750 – 11.500 kr. men så indgår der altså også »instruktion« – mon det er certifikat? Vi prøver med FLYV-faktoren, egen opfindelse: FLYV-faktoren: i 1939 kostede FLYV 35 øre, i dag koster FLYV ca. 40 kr. (12 numre koster 475,-kr) – altså gang med faktor 100 i runde tal, d.v.s. omkring en million for en ny tosædet, enmotoret, som bruger 25 l/t, rejser med 200 km/t og starter og lander på under 100 m. Det kan vist i vore dage kun lade sig matche, hvis man køber en moderne ultralet. Men hvis det virkelig var inkluderet certifikat så var det faktisk ikke dyrt sammenlignet med, hvad både fly og certifikat koster i dag, selv om forskellige aktuelle finansielle og politiske forhold godt kan forventes at ville påvirke både priser på fly og erhvervelse af certifikat, formodentlig i hver sin retning. ■

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

dfE **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

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.

Ny letvægtsmodel
- TT21



Kontakt ScanTech vedrørende priser og installation.

Scandinavian Aircraft Technologies A/S
Taagholtvej 178 · 9870 Sindal · 9678 0200 · parts@scantech.aero



KDA PilotShop

Åben mandag - fredag kl. 09.00 - 15.30

Køb også online på www.kda.dk



KDA PilotShop

Telefon 4614 1507

webshop www.kda.dk

Lufthavnsvej 28

4000 Roskilde

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



TLF. 4390 6365
4015 6365



Roland Sky Jeep
STOL



CT2



Skyranger



Instruments
Props
Comm

Se informationer, billeder, priser på www.digidan.dk

Vi ønsker alle et godt nytår



Susanne Björklund

Lene G. Brinckmann

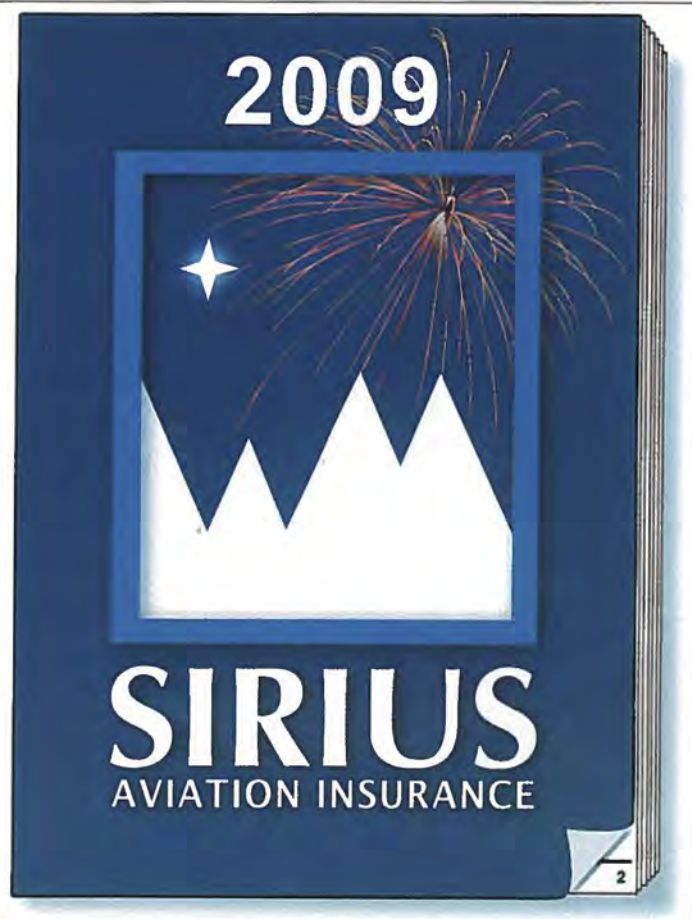
Klaus B. Kristensen

Hans Jørn Christensen



Sirius Aviation Insurance
Nyhavn 43A² th, 1051 København K
Telefon: +45 88 807 100
e-mail: aviation@SiriusGroup.com
Web.: SiriusAviationInsurance.com

Filial af Sirius International Försäkringsaktiebolag (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

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

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

- 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), CR(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

CASA C



CASA AIR HELIKOPTER FLYVESKOLE

- Privat og kommerciel (PPL/CPL)
- Teori (Bridge & PPL)
- Instrumentbevis - IR(H)MESPL
- Instruktøruddannelse FI(H)
- Typekursus R22/R44/MD902

CASA Air A/S • www.casa-af.dk • Tlf.: 75627999

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 (ATPL) & 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
Tlf: 7020 6390

- ATP (A) integreret, final-flyver
- FI (A) Flyveinstruktør
- FETPL DAC 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@sffc.dk • www.sffc.dk

Sindal Lufthavn
Tægholtvej 170
DK-9870 Sindal
Tlf. +45 98965633

Skive Lufthavn
Lufthavnsvej 1
DK-7840 Hejslev
Tlf. +45 97524037

Flyvevåbnets
Bibliotek



392000304293

FLYV

FEBRUAR 2009 NR. 2

National
Air 2008

Prøveflyvning af simulator

LÆS OGSÅ ...

**HISTORISKE
VINGESUS**

De Havilland DH 112
Venom er månedens fly



**Orinocco og den
blåstribede kat**

Forsikringsaftale med DMU, Dansk Mørtorflyver 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

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

FLYTEKNISK.NO
FLYTEKNISK AS, MERDEVEIEN 16B, 3676 NOTODDEN - NORWAY

NÅ OGSÅ CESSNA CARAVAN FORHANDLER

SKYHAWK

NY NETTSIDE
WWW.FLYTEKNISK.NO

Cessna
G1000

NYTT • BRUKT • KOMMISSJON • EASA VERKSTED

Lederskab forpligter

At forsikre sig er en tilfids 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

www.qbenai.com
QBE Nordic Aviation Insurance A/S • Tel: +45 33 35 92 99 • e-mail: info@qbenai.com



« 4

Prøveflyvning af simulator

"Og lad mig straks slå fast, da jeg så simulatoren havde jeg omgående lyst til at prøve en tur i den! Og sådan skal det være. Så bliver det en positiv oplevelse, og dette motiverer indlæringen", siger Michael Kristensen om MSF1.

18 »

Mooney Ovation 2 GX

Skulle det næste fly være en Cirrus, en Columbia (Cessna) 350, en Mooney eller en A36 Bonanza? Bonanzaen var alt for dyr, og da han aldrig rigtig havde været interesseret i "plasticfly" (Cirrus og Cessna 350) var der Mooney'en. Et besøg på fabrikken i Kerrville, Texas afgjorde det for Klaus Ostenfeld.



« 28

Ny på himlen - Stemme S6

"De umiddelbare indtryk var harmoni som de allerbedste svævefly, nem håndtering, meget lidt støj, flot finish, lækre detaljer, komfort, ergonomi." Svævefly-medlemmer har prøvet S6 på fabrikken.



36 »

Orinocco og den blåstribede kat

Dieter Betz drog ud i Sydamerikas jungle på den eneste rigtige måde: PBY-5A Catalina og landede i de indfødtes forhave.



SVÆVEFLYVNING

Prøveflyvning af simulator	4
MSF1	7
National Air 2008	24
Ny på himlen - Stemme S6	28

KORT SAGT

Kort Sagt	10
-----------	----

HISTORIE

Historiske Vingesus	14
---------------------	----

MOTORFLYVNING

Mooney Ovation 2 GX	18
---------------------	----

OSCAR YANKEE

Oscar Yankee	32
--------------	----

ORGANISATIONSNYT

Organisationsnyt	33
------------------	----

ULTRALET

DULFU-træf på Arnborg	37
Flyliste pr. 4. januar 2009	38

ALMEN

Orinocco og den blåstribede kat	40
---------------------------------	----



FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK



Konstruktøren Henning Nielsen demonstrerer simulatorens spind-egenskaber.

PRØVEFLYVNING AF SVÆVEFLYVESIMULATOR - TIL UDDANNELSESBRUG

Af Michael Kristensen – HB medlem i DSvU og svæveflyver i Nordjysk Svæveflyveklub

Fredag den 12. september var Christian Madsen og undertegnede blevet bedt om at komme til Slaglille, nærmere bestemt Midtsjællands svæveflyveklub, for at prøveflyve deres nye svæveflyvesimulator (MSF1). Christian var desværre forhindret i at komme, men til gengæld havde Helge Hald lovet at komme. Så kunne han jo trøste mig, hvis nu det viste sig at jeg slet ikke kunne "hitte ud af det".

Altså afgang Hjørring kl. 07:00 og så ned af den jyske motorvej. Jeg glædede mig rigtig meget til at se hvad MSF'erne havde begået, også selvom det "kun" var en simulator jeg skulle ud at flyve i.

VI SKAL HAVE FORKORTET VEJEN TIL S-CERTIFIKAT

Forud ligger godt to års arbejde fra Christian og min side. Det hele begyndte i sommeren 2006, hvor vi var lærere på et I-kursus, og Helge og Jens Feldborg spurgte os om vi ikke kunne finde ud af, om man i andre svæveflyvenationer anvender svæveflyvesimulatorer og hvilken erfaring man har med brug af disse i uddannelsesøjemed. Baggrunden var den, at vi ved, mange mener at uddannelsen til svæveflyverpilot er for lang og dermed afholder nogle fra at starte, mens andre giver op undervejs.

Efter nogen søgen fandt vi ud af, at i Lasham i England havde man grundskolet de første svæveflyvere i en simulator og en enkelt elev var endda sendt solo efter kun 5 starter i et "rigtigt" svævefly. Desværre lykkedes det ikke (selv med Helge's netværk) at få dem i tale. Hollænderne og Belgierne var derimod meget hjælpsomme og da jeg skulle til møde i Eurocontrol i Bruxelles, blev vi hurtigt enige om at Christian skulle med, og vi derved kunne aflægge nogle klubber i begge lande et besøg og dermed slå to fluer med et smæk.

I Belgien havde en gruppe bygget en Twin-Astir om til en to-sædet simulator,

som vi fik lov at se og prøve. I uddannelsesøjemed var det et rigtig godt koncept, idet instruktøren sidder bag eleven som i de rigtige skolefly og dermed nemt kan hjælpe og korrigere elevens flyvning. Det anvendte software "Sailers Of The Sky" derimod var ikke lige vores smag, men vi var ikke i tvivl om, at det var den optimale løsning med en tosædet simulator. Desværre var man ikke begyndt systematisk at anvende Twin'en i uddannelsesøjemed, men kun forsøgsvis til omskoling til flyslæb og lidt for flyvning for sjov. Den blev primært anvendt til PR. Der var ingen opbakning fra den belgiske svæveflyveorganisation til at bruge en simulator i skolen.

I Holland fandt vi frem til Nijmeegse Aeroclub, hvor Ferdie Kuipers brugte Condor, dog kun i en "køkkenbords-simulator model". Men til trods for dette primitive setup, havde man god erfaring med værktøjet i indlæringsøjemed. Startantal i grundskolen var faldet markant for de fleste elever som også brugte Condor i skolen.

I en anden klub i Holland (Terlet), brugte de en TMG'er i de fem første timer og derefter overgang til svævefly, hvor resten af uddannelsen til S-certifikat foregår på. Et koncept Fast Track Soaring Training (FTST) som vi i Danmark har kørt i udvalgte klubber i år på forsøgsbasis. Men det er jo en hel anden historie.

En ting som Christian og jeg er enige om er, hvis man i en klub vil anvende en simulator til at forkorte vejen til S-certifikat, så skal man i klubben være enige om at ville dette og dermed afsætte såvel økonomiske ressourcer som plads og tid til simulatoren. Det nytter ikke noget den står inde midt i klubhuset og at en elev og instruktør forsøger at gennemføre en uddannelsesflyvning, samtidig med at halvdelen af klubben står og kommer med gode råd eller måske endda står og morer sig over elevens forsøg på at få styr på flyet. En simulator skal behandles med samme respekt som klubbens skolefly.

Efterfølgende var Christian og jeg på besøg hos PFG for at prøveflyve Deres simulator (Polyt-S med Condor software), hvor vi prøvede os frem for at finde ud



Så flot ser det ud inde fra cockpittet. Hvem kan se at instrumenterne bliver vist på en 9" TFT skærm igennem 80 mm huller i frontpladen?

af hvilke normer vi mente ville være egnet til brug for grundskoling i en simulator. Disse normer benævnt AS-normer (A simulator – norm) er senere sendt ud til klubberne som et tilbud til brug i grundskoling.

LAD MIG STRAKS PRØVE!

I Slaglille bliver Helge og jeg budt velkommen af Henning Nielsen og Jørgen Legind. Henning er arkitekten og primusmotor bag simulatoren og Jørgen er klubbens flyvechef, hvorfor han også har stor interesse i simulatoren.

Og lad mig straks slå fast, da jeg så simulatoren havde jeg omgående lyst til at prøve en tur i den! Og sådan skal det være. Så bliver det en positiv oplevelse, og dette motiverer indlæringen. Ikke noget med gamle trækasser og fedtede jernrør som man helst ikke vil stifte nærmere bekendtskab med. Så har man nemlig ikke skabt noget der motiverer indlæringen – tværtimod og formålet med en simulator er væk.

Simulatoren er bygget over en tjekkisk VSO-10B og ser rigtig godt ud. Hele projektet bærer præg af stor professionalisme og alting virker bare 100% gennemført. Alle betjeningsgreb er originale, selv luftbremsene lukker med et smæld takket være et snedigt overcenteringsystem. MSF's simulator er understyret med en 8" fladskærm placeret bag instrumentpanelet og instrumenterne aflæses næsten naturtro gennem standard 57 og 80 mm huller. PFG's Polyt-S

har et instrumentbræt med elektriske instrumenter monteret. Jeg synes begge typer instrumenter virker rigtig godt, fordelen ved MSF's 8" LCD skærm er dog, at man kan få programmeret præcis de instrumenter man ønsker og som man har i klubben, så i teorien kan man skifte instrumenterne ud og simulere flere forskellige fly i samme cockpit. En fordel hvis man f.eks. vil øve strækflyvning med diverse slutglidsvariometere.

Ovenpå ryggen af simulatoren er der monteret en projektor, som giver en stort billede foran flyet på godt 2 x 3 meter. Jeg vil gerne nævne, at Polyt-S også er en fin simulator efter samme koncept som MSF's sim, dog var Polyt-S'en i februar 2007 fortsat i en udviklingsfase og den tilgængelige hardware er på bare 1½ år steget markant. De to projekter kan derfor ikke umiddelbart sammenlignes.

Jørgen og et par andre IT-kyndige i klubben har leget lidt med Condor's opsætning og programmeret nogle rigtige fine menuer, sådan at man hurtigt kan sætte en ønsket situation op og alle sim-normerne er lagt ind, lige til at gå i gang med at øve. Hvis man skal øve udretning af spind, giver det jo ingen mening at skulle igennem et flyslæb til 1.200 m først, ligesom landing i sidevind direkte kan øves igen og igen indtil det sidder på rygraden. En anden fordel ved simulatorskoling er også, at såvel under instruktørdemonstration som under elevflyvning, kan man altid trykke pause og få uafklarede spørgsmål sat på plads, således at eleven ved præcist hvad en



Forfatteren Michael Kristensen klar til første testflyvning. Stående fra venstre konstruktør og primus motor Henning Nielsen, Helge Hald og flyvechef Jørgen Legind.

øvelse går ud på inden det går løs i det rigtige fly, hvor tid og penge spiller en meget større rolle.

Op i cockpittet, som nu er en ASK-13 og som Henning høfligt bemærkede bagefter, var jeg den første som fløj SIM'en med sko på (undskyld, Henning). Lave cockpitcheck og fluks så kommer slæbeflyet. Det er ikke nemt at lave et pænt flyslæb, men principperne er gode nok. Faktisk kan man fint øve kasseflyvning (tænk på det også ved omskoling til flyslæb, det er noget billigere og meget nemmere at vise hvordan det skal se ud i sim'en end når det først går løs med en Piper Pawnee foran).

I 800 m højde er jeg ved at være godt mør, men heldigvis vinker slæbeflyet mig nu af, og jeg kan begynde at teste flyveegenskaberne. Bagefter grinede jeg af mig selv, jeg havde gjort præcis som jeg selv gør det med en egen-omskoling på en ny type. Prøvet langsom- og hurtig flyvning, stall, spind og fuldkurver med 30°, 45° og 60° krængning. Sågar afprøvede jeg pr. refleks luftbremserne. Nu var jeg nede i 300 meters højde og hov: - Hvor er pladsen? Heldigvis var der termik, og jeg kom lidt op og fik tid til at finde pladsen. Over og lave en pæn landingsrunde og ind på finalen. Halve luftbremser og så en pæn udfladning. Et

lille bump fortalte mig, at nu var jeg nede, men hov – hva' er nu det? Det bumler og rasler, næsten som når man kører hen over græsset i afløbet. Henning griner, det er en basvibrator i ryglænet som giver denne virkning. Meget realistisk.

Et par hurtige tryk på de rigtige knapper og så af sted igen, denne gang i en Discus-2. Man fornemmer straks de ændrede flyveegenskaber, og hvis det ikke havde været for Helge, så havde jeg nok fløjet en "5-timer" den dag.

Helge fik også fat i termikken, og først da der blev snakket om hjemmelavet æblekage i kantinen, kunne Helge slippe fri af de kraftigt sugende skyer! Landingen har jeg lovet Helge ikke at nævne noget om, så det gør jeg ikke. Dog er jeg sikker på at GF-forsikring er glad for at de ikke var med til disse prøveflyvninger.

CONDOR ER ET EFFEKTIVT REDSKAB I UDDANNELSEN

Selvfølger er der nogle begrænsninger i en statisk svæveflyvesimulator. Man får ikke de kropslige påvirkninger når man flyver urent, rammer termik, trækker G osv., men meningen er jo heller ikke at det skal afløse den rigtige flyvning, kun at man i ro og mag kan få forståelsen for manøvrerne og øve procedurerne, såle-

des at der ikke spildes kostbar tid på dette på de ofte ret korte ture vi skoleflyver under. En af de ting som er svær at øve i sim'en er landingsrunden, da det kræver at man ofte drejer hovedet for at se hvor pladsen er. Her ville to ekstra projektorer, en på hver side, være super. Spilstart har vi bl.a. valgt at undlade i sim-normerne, da vi ikke mener at vi kan øve dette tilfredsstillende.

Men min konklusion er helt klar. Condor er et effektivt værktøj til brug i svæveflyve-uddannelsen. Om det så betyder noget om man sidder i et rigtigt cockpit eller på en køkkenstol, vil de næste års erfaringer vise. Det er bare helt klart sjovere i et rigtigt cockpit.

Derudover er der andre store anvendelsesområder for en simulator, tænk bare på PR, omskoling til anden startmetode, strækflyvning, konkurrenceflyvning (brug af PDA iforb. med AAT-opgaver), radiokorrespondance ved flyvning i komplekst luftrum, MS Flight-Sim i TMG-konfiguration og flyvning til/fra større lufthavne osv.

Jeg skal til slut lige nævne, at jeg selv er teknisk uddannet og meget fascineret af simulatoren, men en beskrivelse af dette vil jeg overlade til Henning.



Cockpit med instrumentpanel og PDA. Med det lille tastatur ude til højre kan man styre alle funktionerne i Condor. Tastaturet kan flyttes på siden bag piloten, så instruktøren betjener det.

MSF1

*Af svæveflyvekonstruktør og svæveflyver i Midtsjællands Svæveflyveklub-
Henning Kjærsgaard Nielsen*

MSF1 er klubbens andet simulatorprojekt. Den første simulator består af en åben trækasse med indbygget bilsæde, joystick, pedaler og skærm. På grund af sin kantede form blev den hurtigt døbt "Den Flyvende Kuffert". Projektet viste at man kan bygge en simulator på ganske få dage, hvis man holder sig til de enkle løsninger. Kufferten har været flyvende lige siden, og bliver brugt som underholdning for børn og voksne og ved PR-arrangementer. Derimod bliver den stort set ikke brugt til skoling. Vi fik ikke opbygget en organisation til det, og målene var for uklare. Måske var Kufferten

også for simpel til at vinde accept hos elever og instruktører. Det er i hvert fald nogle af grundene til, at vi bestemte os for et mere ambitiøst projekt, der skulle være målrettet skoling.

Først og fremmest, så skal en skolingsimulator have en høj realisme og driftsstabilitet. Samtidig må de tekniske løsninger ikke blive så avancerede, at simulatoren vil være under konstant udvikling. Derfor er ideer som hydraulisk bevægelsesplatform og dynamisk pindtryk ikke kommet i betragtning. Til gengæld blev det besluttet at søge efter et

rigtigt cockpit, for at opnå den størst mulige realisme. Efter nogle måneders søgen fandt vi resterne af en havareret VSO-10 i Tjekkiet. De ca. 4.000 kr. plus hjemtransport var en god investering, for det var et komplet cockpit med styregrejer og instrumentpanel, og det har sparet os for meget arbejde med de mekaniske dele.

Vi har ikke et egentligt simulatorrum, men bruger vores briefinglokale, som alligevel er tomt det meste af dagen. Simulatoren skal derfor være mobil nok til hurtigt at kunne flyttes til side. Løsning-



"Testpiloten" i dyb koncentration inden landing. Man glemmer hurtigt at det kun er en simulator man flyver i.

gen blev at bygge en samlet enhed på hjul. Det betyder at både computer og projektor er bygget sammen med flykroppen. Den eneste tilslutning der kræves for at systemet kører er et strøm-kabel.

Flyets oprindelige styrepind, pedaler og luftbremses er belastet med fjedre, så de giver en modstand svarende til almindelig flyvefart. De er herefter koblet til computeren ved hjælp af potentiometre, og en controller der svarer til elektronikken i et almindeligt joystick. Desuden får samme controller også input fra forskellige typer af kontakter på udløserhåndtag, understel og hjulbremse, samt vippekontakter på instrumentpanelet. Bag instrumentpanelet er der indbygget en monitor, så det er muligt at vise en komplet instrumentering. Ryglænet indeholder en basvibrator, der omsætter baslyden fra simulatoren til rystelser. Simulationen styres fra et lille panel, som

klarer de opgaver der normalt kræver tastatur og mus. Softwaren som anvendes til simulationen er Condor, og vi bruger desuden SimMeters til instrumentvisning og SeeYou Mobile til GPS navigation.

Ved opstilling placeres simulatoren foran et lærred, hvorpå kun landskab, skybillede og uldsnor vises. Cockpittet justeres på plads, sådan at piloten ser horisonten i en naturlig position, og så uldsnoren sidder midt på hood'en. Det sætter en grænse for hvor stort vi kan gøre billedet, men til skoling virker det som det rigtige valg.

Konstruktionsarbejdet kom til at tage halvandet år, og har involveret ca. 15 personer, der tilsammen har bidraget med 4-500 arbejdstimer og ekspertise på mange områder. Materialerne har en værdi på omkring 40.000 kr., der for størstedelens vedkommende er dækket ind af sponsorer og tilskud.

Den nye simulator blev færdig i september 2008, og vi har på forsøgsbasis trænet med to elever. Både elever og instruktører har fundet øvelserne i simulatoren værdifulde. Vi skal dog se resultaterne over en længere periode, før der kan siges noget sikkert om fordele og ulemper.

Der er allerede en håndfuld instruktører, der har meldt sig villige til at indgå i en gruppe, som tager sig af simulatortræningen. Den største udfordring er nu, at få passet simulatorøvelserne ind i klubbens hverdag. Kan træningen ske på en almindelig flyvedag uden at flyvepladsen underbemandes? Kræver det en ekstra instruktør på vagt? Hvor ofte skal eleven i simulatoren, og er det et krav vi vil stille til alle elever? Spørgsmålene er mange, og vi har ikke alle svarene endnu. En ting er dog sikkert, fra sæsonstarten 2009 vil simulatortræning være en del af klubbens tilbud til eleverne.

Certifikatforsikring til piloter

Nu er det blevet muligt at **forsikre pilotens uddannelsesomkostninger og erhvervsevne !**

Er dine
forsikringer
i orden?



Nu er det blevet muligt at forsikre pilotens uddannelsesomkostninger og erhvervsevne.

Dette kan gøres med en forsikringsdækning som udbetales, når piloten på grund af sygdom eller et ulykkestilfælde, midlertidigt eller permanent, ikke kan få fornyet sit Medical Certificate - eller ved dødsfald.

Certifikatforsikringen er en forsikring, som er designet til at forsikre pilotens tab af erhvervsevne som pilot, enten midlertidigt eller permanent.

Certifikatforsikringen kan yde erstatning for pilotens løn i 52 eller 104 uger (TTD), samt med en kontant sum (PTD).

Certifikatforsikringen har kun karenstid på TTD, Midlertidig Total Uarbejdsdygtighed. Erstatningen kan enten tilfalde pilotens firma/luftfartsselskab eller piloten selv.

Certifikatforsikringen etableres igennem Lloyd's of London.

Forsikringssummer og -dækninger:

TTD Midlertidig Total Uarbejdsdygtighed	PTD 1 Permanent Total Uarbejdsdygtighed	PTD 2 Syge- og ulykkesforsikring
Erstatter pilotens løn med op til 80 %. (TTD kan kun etableres i kombination med PTD).	Erstatter med en valgt sum, mindst DKK 1.000.000 - f.eks. omkostningerne ved erhvervsen af pilotens certifikat + økonomi til en ny uddannelse.	Erstatter pilotens varige invaliditet i lighed med en traditionel syge- og ulykkesforsikring. Det er også muligt at etablere en selvstændig ulykkes- eller livsforsikring med erstatning ved dødsfald.
Ydelsen kommer til udbetaling, såfremt den forsikrede midlertidigt ikke er i stand til at passe sit erhverv på samme måde som før skaden, hvis dette forhold skyldes en ulykke eller en sygdom. Forsikringsydelsen fastsættes efter eget ønske og behov som et beløb pr. uge (dog max. 80% af lønnen), der udbetales efter en karenstid på 30 dage i op til 52/104 uger. Forsikringen dækker kun det specifikke erhverv, som er noteret i policen.	Summen kommer til udbetaling, såfremt den forsikrede permanent ikke er i stand til at passe sit erhverv på samme måde som før skaden, hvis dette forhold skyldes en ulykke eller en sygdom. Forsikringssummen fastsættes efter eget ønske og behov og udbetales som en engangssum, når tilstanden er blevet permanent. Forsikringen dækker kun det specifikke erhverv, som er noteret i policen.	Skulle en ulykke eller en sygdom medføre varig invaliditet, men ikke medføre PTD, Permanent Total Uarbejdsdygtighed, udbetales samme procentvise del af forsikringssummen som mængraden i procent, baseret på den i policen angivne mængradstabel. Forsikringen dækker kun det specifikke erhverv, som er noteret i policen.

Det er muligt at sammensætte forsikringsdækningen individuelt efter ønske.



Lockheed F-16 på øvelse i Luleå, Sverige.
Foto: Knud Larsen.

KORT SAGT

FLYVEVÅBNET I BALTIKUM

Den 5. januar overtog det danske flyvevåben officielt rollen som beskytter af Baltikums luftrum.

Fire af Flyvevåbnets F-16 jagerfly skal de næste fire måneder håndhæve Estland, Letland og Litauens suverænitet i luften.

Siden 2004 har de tre lande været medlemmer af NATO, men ingen af dem har et flyvevåben, der kan klare opgaven. Derfor har de øvrige NATO-lande stillet fly og mandskab til rådighed, og nu er det altså Danmarks tur.

Efter planen skal de danske F-16 flyve to ture alle hverdage – to fly om formiddagen og to fly om eftermiddagen. På de øvrige tidspunkter vil to fly stå klar til at gå på vingerne indenfor maksimalt 15 minutter. Jagerflyene skal sørge for, at ingen fly – militære som civile – uberettiget krydser de tre landes grænser.

FARVEL TEMPELHOF

Trods hård kamp fra tilhængerne af Berlin lufthavn Tempelhof var det ikke tilstrækkeligt til at bevare lufthavnen i drift. Den 30. oktober 2008 var det slut.

Siden "Murens fald" har man talt om at den tidligere østtyske lufthavn Schönefeld i den sydlige udkant af Berlin skulle udbygges til hovedstadens fremtidige lufthavn. I planerne indgik at Berlins to andre lufthavne (Tempelhof og Tegel) skulle lukkes. Tempelhof helst straks og Tegel når den nye lufthavn forventes klar i 2011. De færreste forventer dog at årstallet holder.

I en årrække har Tempelhof-tilhængerne på forskellig demokratisk vis forsøgt at overbevise Berlins Senat (byråd) med overborgmester Klaus Wowereit i spidsen om man skulle bibeholde Tempelhof som "city-airport". Fremtiden er endnu ikke afgjort.

CIMBER KØBER STERLING

Cimber Air har den 3. december 2008 købt væsentlige dele af det konkursramte Sterling.

Allerede fra årsskiftet gik det nye Cimber Sterling i offensiven med 20 nye, attraktive europæiske ruter, der baserer sig på Cimbers kendte kundeværdier, som bl.a. er "den fornuftige pris", "den gode stemning" og "respekt for kundens tid". Forretnings- og privatrejsende fra Københavns Lufthavn, Billund og Aalborg kan fremover flyve med Cimber Sterling til europæiske destinationer som bl.a. London, Barcelona, Malaga, Mallorca, Rom og Nice.

- Med de nye ruter kan vi servicere både forretningsmanden og familien Danmark, og ruterne giver muligheder for såvel gamle som nye samarbejdspartnere. Cimber Sterling vil fortsat være et niche-selskab med fokus på at holde en god

belægning og fornuftig økonomi på en lille markedsandel frem for at flyve med halvtomme fly på en højere markedsandel. Men der skal ikke herske nogen tvivl om, at vi vil udnytte vores nye position maksimalt til glæde for både forretnings- og privatrejsende, siger administrerende direktør i Cimber Sterling, Jørgen Nielsen.

Til en start sætter Cimber Sterling to af det tidligere Sterlings nyeste Boeing 737-fly fra 2007 i luften. Planen er, at selskabet inden for et år opererer med i alt seks Boeing 737. Blandt de nye ruter kan flyrejsende lette fra Københavns Lufthavn kl. 7.00 og kl. 16.00 på hverdage med London Gatwick (LGW) som destination. Cimber har i nogle måneder fløjet Billund – London Gatwick.

Allerede den 15. februar starter Cimber Sterling en rute til Malaga med en ugentlig afgang, men allerede fra sommerfartplanens start i slutningen af marts øges der til tre ugentlige afgang til Malaga fra Billund.

En rute fra Billund til Rom starter den 3. marts og får to ugentlige afgang, og en rute fra Billund til Nice åbner den 1. april, ligeledes med to ugentlige afgang.

Endvidere øges kapaciteten på den eksisterende rute fra Billund til Oslo fra den 15. februar, således at der på to ud af de fire daglige afgang indsættes de noget større Boeing 737-fly.

Det nye Cimber Sterling skal bruge ca. 200 nye medarbejdere og åbner samtidigt nyt kontor i Københavns Lufthavn. Målet er at fordoble passagerantallet i regnskabsåret 2009/2010 og øge omsætningen med ca. 70 %

REKORDÅR I LUFTHAVNE

KASTRUP LUFTHAVN

21.530.016 passagerer rejste til og fra Københavns Lufthavn i 2008, og dermed satte lufthavnen endnu engang rekord, idet antallet af passagerer steg med 0,6 procent i forhold til året før. Den internationale finanskrise og Sterlings konkurs i slutningen af oktober betød dog,

at årets samlede vækst ikke blev så markant som ventet.

"Vi havde kalkuleret med en trafikvækst på mellem to og fire procent i 2008, men faldende passagertal i årets sidste måneder betød, at væksten blev lavere end forventet," siger Brian Petersen, adm. direktør, Københavns Lufthavn A/S og tilføjer: "Trods Sterlings konkurs er vi godt rustet til fremtiden. Selskaber som Norwegian, Transavia, easyJet, SAS og Cimber Sterling har bebudet over 250 nye ugentlige afgang, og den fulde effekt af de initiativer vil blive synlige i løbet af de kommende måneder." De 250 afgang skal ses i lyset af, at Sterling havde 163 afgang i ugen før selskabet gik konkurs.

Passagertallene for 2008 viser, at den internationale trafik er steget med 0,1 procent, indenrigstrafikken med 2,1 procent og chartertrafikken med 4,5 procent. Antallet af operationer i lufthavnen steg med 2,5 procent til i alt 264.095 start og landinger.

AALBORG LUFTHAVN

For første gang i Aalborg Lufthavns 70-årige historie kom det årlige passagertal over en million. Der var helt nøjagtig 1.045.492 afrejsende og ankomne passagerer i 2008. En fremgang på 5,3 procent i forhold til 2007. Det er tredje år i træk passagertallet sætter rekord.

Indenrigsruten Aalborg-København, hvor SAS, Cimber og Norwegian kappes om passagererne med op til 38 flyvninger om dagen, var der 809.108 passagerer i 2008. Det er en stigning på 41.562 passagerer, eller 5,4 procent, i forhold til 2007.

Der var 82.762 passagerer på udenrigsruterne. Et minus på 3.634 passagerer, eller 4,2 procent, på grund af Sterlings konkurs i efteråret. Til gengæld var der 14.890 flere charterrejsende. En fremgang på 10,7 procent til 153.622.

- Sterlings konkurs var en alvorlig strek i regningen, men heldigvis kom Norwegian ind, så luftbroen til København er intakt, siger lufthavnsdirektør Søren Svendsen. Hvad vi tabte på udenrigsruterne har vi vundet på indenrigs, godt og vel endda, og nu ser vi frem til at ruterne til Málaga og London genåb-

nes til foråret. Desuden kan vi glæde os over et stort charterprogram til sommer.

BILLUND LUFTHAVN

Billund Lufthavn oplevede i 2008 stor fremgang i passagertallet. I alt 2.546.856 passagerer benyttede lufthavnen. Billund havde stor fremgang på udenrigsruterne lige indtil Sterling Airlines' konkurs den 29. oktober. Der var i alt 1.427.928 udenrigspassagerer, svarende til en fremgang på 29,1 %.

Billunds top 3 på udenrigsrutenettet: 1. Amsterdam 2. London og 3. Oslo

Amsterdam er Billunds absolut største destination med godt 240.000 passagerer.

Sunair åbner den 19. januar en ny rute mellem Billund og London City. Der bliver to daglige afgang til Londons mest centralt beliggende lufthavn.

Ryanair vil fra den 5. marts 2009 udvide til to daglige afgang mellem Billund og London.

Chartertrafikken har i 2008 haft en mindre tilbagegang. Der var i alt 967.601 passagerer, svarende til en tilbagegang på 5,2 %.

Top 3 listen for 2008 er: 1. Antalya, 2. Las Palmas og 3. Palma de Mallorca

Indenrigstrafikken udgør kun 5 % af Billunds samlede trafik. Trafikken til

Zephyr og Ekolot U.L. fly

- Radio
- GPS
- Transponder
- Props

www.dulacaircraft.dk

Tlf. 74521605



Jørgen Krab Jørgensen, Billund Lufthavn med hædersbevisningen. Foto: Erik Hallstrøm.



Niels Egelund med pokalen, der blev overrakt af Danske Flyvejournalisters formand Ejvind Olesen. Foto: Erik Hallstrøm.

København viser en fremgang på 12,7%.

Billund forventer samlet set en mindre tilbagegang i det samlede passagerantal i 2009.

Godsmængderne, der er håndteret i Cargo Center Billund, er faldet med 4,8% til i alt 55.775 tons.

LUFTFARTSPOKALEN TIL JØRGEN KRAB JØRGENSEN

Danske Flyvejournalister hædrede i år direktøren for Billund Lufthavn Jørgen Krab Jørgensen med Luftfartspokalen 2008 for lufthavnens flotte udvikling og høje serviceniveau.

"Jørgen Krab Jørgensen har formået at holde fanen højt i både medgangs- og modgangstider. Han forstår at navigere i feltet mellem det kommercielle og det politiske, og har sikret fremtiden for Billund Lufthavn med blandt andet en ny terminal," sagde flyvejournalisternes formand Ejvind Olesen ved overrækkelsen af prisen.

Danske Flyvejournalister er stiftet 1936 og har bl.a. til formål at virke for luftfartens fremme og støtte dansk flyvnings anseelse. Luftfartspokalen er blevet uddelt siden 1948.

ELLEHAMMER POKALEN TIL NIELS EGELUND

Pilot og professor Niels Egelund, der foruden sin stilling som centerleder ved Danmarks Pædagogiske Universitet også er en entusiastisk pilot og ejer af de to eneste, privat indregistrerede jetjagere i Danmark. Han har fløjet som luftkaptajn i Atlantic Airways i sine ferier, ligesom han tidligere har fløjet i SAS og Sterling.

Ellehammer Prisen er indstiftet 1992. Den er opkaldt efter den danske flyvepionér Jacob Chr. Ellehammer, som i 1906 gennemførte den første flyvning i Europa. Blandt tidligere modtagere af er luftkaptajn Stefan Rasmussen, F-16 pilot Line Bonde og pilot og kunstner Simone Aaberg Kærn. Med prisen fulgte et gavekort til et ophold i præsidentsuiten på Hilton i Københavns Lufthavn.

FLYVERGRILLEN I KASTRUP

Flyvejournalisterne uddelte endvidere en særlig pris til Flyvergrillen i Kastrup. Prisen på 10.000 kr. gives til indehaver Janni Eilsø som en påskønnelse af den betydning Flyvergrillen har for flyspottere og andre interesserede, der i mere end 30 år har benyttet sig af grillbarens beliggenhed med udsigt til lufthavnens start- og landingsbaner. Beløbet skal anvendes til at forbedre publikumsfaciliteterne i og omkring grillbaren, der er et yndet udflugtsmål for mange mennesker i og omkring København.

DIN MULIGHET TIL Å BLI PROFESJONELL PILOT I DANMARK OG EUROPA



Søk før 28 januar!

Apply online

www.neia.no

Email: post@neia.no

Telefon +47 70 18 93 00

Fax +47 70 18 93 01

Inkludert i utdanningen

- Europeiske og Amerikanske pilot lisenser
- Loss of Licence forsikring i studietiden
- Opp til 2000 flytimer
- Leilighet i USA
- Hybelhus i Norge
- Muligheter for jobb i NEIA som pilot eller instruktør

**ER DRØMMEYRKET FORTSATT EN DRØM ?
- NEIA GJØR DRØMMEN TIL VIRKELIGHET -**

100 % av de uteksaminerte studentene i 2007 og 2008 har gått rett i jobb

Samtlige studenter har i denne perioden hatt 2 - 3 jobbtilbud. De to siste studentene fra 2008 hadde fått jobb før de hadde sin oppflygning i desember.

-Du trener ikke bare til en pilotlisens, du trener til en karriere-

Opptaksprøve er den 3-5 februar 2009. Søk nå og bli med på neste opptaksrunde, og du har tatt det første steget mot å bli profesjonell pilot i Norge og andre land i Europa! Testene som gjennomføres tar en dag. Trafikkflygerutdanningen ved NEIA er den eneste integrerte som gir studentene praksis under selve utdanningen, noe som medfører at de fleste kan gå direkte over til de beste pilot jobben rundt i Europa etter at utdanningen er avsluttet. Vi vil derfor invitere deg til NEIA. Skolen dekker dine reisekostnader om du starter i aprilklassen 2009. Når du kommer på opptaksprøve vil du også få en tur i vår flysimulator.

Bli en del av den beste pilotutdanningen som tilbys i Europa!

Ole Pedersen, Accountable Manager





Sea Venom med sin typiske buttede krop med radar og tosædet cockpit.

HISTORISKE VINGESUS

DE HAVILLAND DH 112 VENOM

Af Wilhelm Willersted

Briternes første militære jets i eskadriljetjeneste var de Havilland Vampire og Gloster Meteor. Vampire nåede ikke at komme med i kampene mod fjenderne under Anden Verdenskrig, men det klarede Glosters tomotorede Meteor.

Begge fly udgjorde grundstammen i Royal Air Force's og Royal Navy's eskadriller indtil mere avancerede jetkonstruktioner overtog deres pladser.

De Havilland udviklede Vampire til Venom (og - med lidt god vilje - også til Sea Vixen).

Venom er nok det fly, der bærer tydeligst præg af slægtskabet. Den fik tyndere og mere aerodynamisk udviklede vinger, men konstruktionen med en lille "dråbeformet" krop og de to halebomme blev bibeholdt.

Den ændrede vingeprofil betød, at de ekstratanke for enden af vingerne ikke skulle droppes, men i princippet at

Venom uhindret kunne udføre alle sine kampoperationer med ekstra brændstof "indenbords". Men der var nu også plads til et par afkastelige ekstratanke på to pylons under vingerne.

Prototypen til Venom fløj første gang den 2. september 1949 og Venom F.B. Mk. 1 - den ensædede jagerbomber - kom i eskadriljetjeneste i RAF i 1952.

Der blev bygget 375 eksemplarer af Venom F.B. Mk. 1. Bevæbningen var fire Hispano 20 mm kanoner i næsen samt to 450 kg bomber eller otte luft-til-jord raketter under vingerne.

En natjager-version af Venom - N.F. Mk. 2 - fløj første gang i 1950 og kom i eskadriljetjeneste efter konstruktionsmæssige fødselsveer i 1953.

Det lykkedes nemlig de Havilland at skaffe plads til to-mands besætning og radarudstyr i den - trods alt - beskedne plads i den normalt en-sædede Venom.

Pilot og radaroperatør sad side om side (lidt forskudt) i kroppen og radar-udstyret var indbygget - og fyldte godt op - i næsen.

Venom N.F. Mk. 3 - sidste natjager-udgave af Venom - kom i tjeneste i RAF indtil 1957, hvor den blev afløst af Gloster Javelin.

Sidste udgave af Venom var den ensædede F.B. Mk. 4, der fløj første gang den 29. december 1953. Den kom til RAF i 1955. Der blev bygget 250 eksemplarer af denne version.

Sea Venom var flådeudgaven af N.F. Mk. 2'eren. Den blev udstyret med et forstærket understel (til at klare landingerne på hangarskibene) samt landingskrog og vinger, der kunne foldes for at flyet bedre kunne bære sig efter landing og ved parkering til havs.

Både Venom og Sea Venom opnåede stor eksport-succes. Flyet kom nemlig i



Her står en stribe Sea Venoms med foldede vinger parkeret forrest på hangarskibsdækket.



En Sea Venom klar til katapultstart fra det engelske hangarskib HMS "Victorious".



I sine sidste aktive dage i Royal Navy kunne Sea Venom medføre to Firestreak air-to-air missiler under vingerne.

tjeneste i Australien, New Zealand, Iraq, Sverige, Schweiz og Venezuela. Schweiz byggede indtil 1957 i alt 212 Venoms på licens. Flyet var i tjeneste i Schweiz til midt i firserne, hvor det blev afløst mellem alpetinderne af Northrop F-5A.

Sea Venom F.A.W. Mk. 20 blev licensbygget i Frankrig, og 121 eksemplarer gjorde tjeneste indtil 1963 i den franske flåde. Her bar Sea Venom navnet "Aquila" – der betyder Havørn.

En del Venom's har overlevet mest takket være de eksemplarer, som er erhvervet fra Schweiz, og de kan derfor ses på mange flymuseer. Nogle stykker er stadig flyvende. En enkelt, der er licensbygget i Schweiz, flyver i England og en ditto lille håndfuld kan nydes i luften over Californien.

Besyderligt nok befinder den sidste britisk-byggede, ensædede Venom (ikke flyvende) sig på museum i Venezuela. Og de vil ikke af med den!

De Havilland DH 112 Venom blev i sin aktive levetid benyttet i 19 eskadriller i

RAF, hvor den foruden hjemme gjorde tjeneste i Tyskland, Indien og fjernøsten.

Der er i alt bygget 835 eksemplarer både her og hisset af de Havillands lille, vævre "to-bommer".

DE HAVILLAND F.B. MK.1 VENOM

Motor: En de Havilland Ghost 103 på 4.850 lbs tryk

Spændvidde: 12,70 m

Længde: 9,70 m

Højde: 1,88 m

Tomvægt: 4.173 kg

Fuldvægt: 7.000 kg

Bevæbning: Fire Hispano 20 mm kano-ner (à 150 skud) samt bomber og/eller missiler - raketter

Max. hastighed: 1.030 km/t

Rækkevidde: 1.730 km

Tophøjde: 12.000 m

Stigeevne: 45,7 m/sek.



Sea Venom ses her med de gul-sorte vingemarkeringer, som flyet bar under Suez-krisen.



Den udvendige forskel på Vampire og Venom er især vingernes form. Venom har pilformet forkant og helt ret bagkant. På Vampire er forkanten også pilformet, men bagkanten er omvendt pilformet – dvs. skråner bagud.



MOONEY OVATION 2 GX

Tekst og foto: Knud Larsen

Klaus Ostenfeld hører til de piloter der har prøvet det meste af flyvespektret med modelfly, svæveflyvning, motorflyvning, flyvning i Danmark og flyvning i udlandet – kort sagt en erfaren mand. Han fik A-certifikat i 1969 (20 timer for 2.000 kr.), fik umiddelbart derefter job i Arizona, USA i tre år og derefter fire år i Frankrig. Da der ikke havde været megen tid til flyvning i Frankrig måtte han ved hjemkomsten tage hele A-certifikatpensum om incl. ny praktisk prøve. I 1983 fik han også instrumentbevis og købte derefter sit før-

ste fly – en Piper Arrow IV OY-BSC. Fire år senere blev den skiftet ud med en ny Beechcraft F33 Bonanza OY-BVU, som efter mange gode flyvetimer blev solgt til Tyskland i 2006. Og hvad så nu?

Skulle det næste fly være en Cirrus, en Columbia (Cessna) 350, en Mooney eller en A36 Bonanza? Bonanzaen var alt for dyr, og da han aldrig rigtig havde været interesseret i "plasticfly" (Cirrus og Cessna 350) var der Mooney'en. Et besøg på fabrikken i Kerrville, Texas var overbevisende, og demonstrerede høj byggekvalitet (ejeren er ingeniør), og slutsed-

len på en Mooney Ovation 2 GX blev underskrevet den 30. december 2004, pris ca. 450.000 USD med meget udstyr. Flyet blev leveret den 19. september 2007 på fabrikken i Kerrville Texas.

MED DET HELE!

Betegnelsen "GX" hentyder til at denne model er udstyret med alt det der ellers er ekstraudstyr, dvs. indbygget ilt-system, store brændstoftanke på 102 US gallons, Garmin G1000 fladskærme på instrumentpanelet inkl. GFC 700 digital autopilot, speed-brakes, læderindtræk



De tre stand-by instrumenter er placeret i panelets højre side sammen med sikringerne.

osv. Eneste ekstraudstyr er TKS afisningssystem på vingeforkanter og haleplans- og siderorsforkanter, frontrude og propelbladene, som er godkendt til flyvning under kendte isforhold, samt ADF/DME udstyr af hensyn til den senere registrering i Europa, samt el-forvarmesystem for motoren til brug om vinteren.

N1038V står klar på forpladsen i Roskilde Lufthavn. Efterårsvejret er smukt med god sigtbarhed og skyhøjde. EASA har endnu ikke udfærdiget en europæisk typegodkendelse af Mooney'en, der derfor stadig har USA-indregistrering. Klaus

MOONEY

Da Culver Aircraft Corp. gik ned i 1946 var Albert W. Mooney chefkonstruktør. Han valgte så at fortsætte for sig selv med at producere Mooney M-18 i en lille fabrik i Wichita, Kansas. Tiderne var strenge og pengene små. Fabrikken flyttede i 1953 til Kerrville, Texas, og her er den stadig. Den blev overtaget af to investorer, og der kom gang i en fire-sædet udgave med betegnelsen M.20,

men Al Mooney forlod dog fabrikken i 1955 for at arbejde for Lockheed. I en række år fremover kom M.20 efterfulgt af et bogstav til at være betegnelsen for hver ny Mooney model. Således er Ovation 2 GX en M20R. De seneste 10-15 år har der været flere ejerskifter, produktionen har af og til stået stille men er altid kommet op igen. Mooney ejes af LH Financial Services.



Instrumentet og kontakterne i pilotens armlæn betjener det indbyggede iltssystem. Sikkerhedsseleerne har airbag.

Ostenfeld har på grund af dette måttet erhverve amerikansk certifikat og instrumentbevis for at måtte flyve Moonsey'en. Det er så tredje gang, at han erhverver PPL-/A-certifikat!

OMBORD

Indstigning sker gennem døren i højre side. Lædersæderne er behagelige at sidde i, og man finder sig hurtigt til rette. Der går et par minutter med opstarten af Garmin G1000 systemet, men herefter er punkterne på checklisten konventionelle. De to skærme fylder det meste af panelet. Der er dog i højre side plads til de tre stand-by instrumenter (fartmåler, kunstig horisont og højdemåler) samt sikringerne. Den sekscylindrede Platinum edition Teledyne Continental IO-550-G motor starter straks og går med en blød gang. Taxitilladelse til opvarmingsområdet ved bane 21 gives. Da for-

sæderne kan hæves og sænkes og ryg-støtten indstilles er det muligt at skabe et godt udsyn frem over næsen. Og sammen med næsehjulstyringen er det nemt at manøvrere flyet.

Tilladelse til start på bane 21 gives. Med 280 hk i næsen ved 2500 omdr/min skal man være klar til at give det nødvendige højreben for at holde baneretningen. Ved 70 kts går vi i luften. Med en stigeevne på ca. 1.400 ft/min er vi hurtigt ved "låget" på Roskilde kontrol-

zone, så vi flader ud og drejer vestpå. Farten stiger hurtigt til omkring 170 kts, og snart når vi Storebæltskysten, hvor vi nyder synet af Storebæltsbroen. Tilbage over Sjælland laver vi et par 8-taller og langsomflyvning inden vi sætter kursen tilbage mod Roskilde for landing. I ca. 1500 ft højde med 20" ladetryk og 2500 RPM er forbruget ved 160 kts kun 13,2 US gallons.

Der går megen snak om hvor svært det er at lande en Mooney. Det handler om



Ovation 2 GX logoet på bagagerumsklappen.



En anden typisk Mooney detalje er gummiskiverne i hjulaffjedringen, her på næsehjulet.



Alle Mooney'ers karakteristiske haleplan. På både den vertikale og horisontale forkant ses TKS afisningsystemet.



Garmin autopiloten GFC700 betjenes med de flade knapper i den højre skærms nederste venstre hjørne.



Klaus Ostenfeld er klar til at køre i hangar.

at planlægge energien i et descent med 160 kts ned til 90 kts ved hele tiden at være forud for flyet – brug speed-brakes, understel og flaps for at få farten ned på det glatte hurtige fly. I landingsrunden til bane 21 går vi på højre medvind. Hjulene kan sættes ud ved 140 kts. Når de er ude kan man holde 165 kts og dermed følge med i trafikken i store lufthavne. Flaps vælges til landingsposition, og speed-brakes kan sættes efter behov ved alle hastigheder. De popper op af vingernes overside. Over tærsklen holdes 75 kts, og den sætter sig pænt på asfalten. For høj hastighed vil medføre landing på næsehjulet og dermed "hønsning", så lav hellere en ny anflyvning med korrekt hastighed.

N1038V skal forbi tankanlægget inden den køres i hangaren. Det er meget let at blive begejstret for denne Mooney med Garmin G1000 udstyret, læderkabine osv. Transport i luksusklassen.

IKKE TIL FLAGSTANGSFlyVNING

Klaus Ostenfeld havde i mange år stor glæde af Bonanza'en ved lange flyvninger til udlandet både i forbindelse med

ferie og med jobbet. Derfor skulle afløseren mindst kunne opfylde samme krav. Og det gør Mooney'en til fulde. Distancen Roskilde – Nice i Sydfrankrig klarer den som en mis. Selv om motoren ikke har turbolader har flyet alligevel en tjenestetophøjde på 20.000 ft, og Klaus Ostenfeld flyver normalt i 10 - 17.000 ft med 170 - 180 kts. I 17.000 ft bruger Mooney'en kun 10 US gallons pr. time. For at minimere omkostningerne er han dog interesseret i at finde en eller to part-

ner til at dele flyveglæden – og omkostningerne med. Se annoncen andet steds i bladet.

MOONEY M.20R OVATION 2 GX

Motor: Teledyne Continental Motors
10-550-G på 280 hk

Længde: 8,3 m

Højde: 2,5 m

Spændvidde: 10,7 m

Sæder: 4

Tomvægt: 993 kg

Max. vægt: 1.528 kg

Lastevne v/fulde tanke: 257 kg

Brændstof: 102 US gallons

Startdistance over 15 m: 293 m

Stigeevne v/jorden: 1.400 ft/min

Landingsdistance over 15 m: 533 m

Hast. v/75 % i 8.000 ft: 190 kts, 16 gph

Hast. v/65 % i 12.000 ft: 185 kts, 14 gph



En Hartzell trebladet constant speed propel omsætter motorens 280 hk.



Bagagerumsklappen kan i en snæver vending anvendes som nødudgang.



OY-XKV blandt mange franskmænd.

NATIONAL AIR 2008 MED DANSK VINDER

Af Jens Binderup

Vi starter med et par af de solide skolefag – geografi og historie. Romorantin er beliggende knapt 200 km syd for Paris og 50 km nord for Issoudun – som i alt fald er kendt i svæveflyvekredse – og er stedet, hvor kvinderne sidste år fløj VM. Området – Sologne – er fladt som vi kender det fra Danmark med en jævn høj-slette mod syd og en ganske stor skov de første 50 km mod nord og øst. Derudover er området præget af floderne Cher og Loire, alene ved sidstnævnte lå der fire atomkraftværker i konkurrenceområdet.

En del af områdets mere dunkle historie stammer fra 1. Verdenskrig, hvor mange

af de voldsomme skyttegravsslag fandt sted ved fronten ikke langt derfra. Romorantin blev hjemsted for et enormt depot af ammunition og brændstof, og en nybygget fabrik producerede 500 ton is om dagen til at køle kød og andre fødevarer – der var nok til at holde en hær på 1,5 millioner mand kørende i 30 dage! Kavaleriet havde også lige 2000 heste stående i lejren på "kost og logi".

Til gengæld blev flyvepladsen først påbegyndt i krigens sidste dage og kom derfor ikke til at spille en nævneværdig rolle.

I dag er flyvepladsen delt i to 1.000 m græsbaner, dels hjemsted for en civil fly-

veklub, dels hjemsted for det 273. Flyvedetachment under det franske flyvevåben. Ligesom tyskerne, der har deres sportssoldater, er Frankrig meget aktiv med svæveflyvningen i forsvaret. Flyvevåbnet har fire pladser fordelt over hele landet med knapt 40 svævefly, en del motorsvævere og ligeledes en del slæbefly. Der trænes med piloter fra alle grene af forsvaret, men flyvevåbnet står dog for de fleste fløjne timer. De afholder intensive strækflyvningskurser – også i alperne og interne konkurrencer – og som de sagde: det er en glimrende måde at finde og fastholde dygtige folk til flyvevåbnet!

Vi var i år tre danske piloter, der var udtaget til at deltage, Benny Gudmandsen i DG-600 og Michael Carlsson og undertegnede i LS-4. Ligesom i sejlsport og golf findes der indenfor svæveflyvning handicapregler tildelt efter flyets ydeevne. LS4'eren til eksempel ligger i sin klasse med et højt handicap, hvilket gør, at piloten skal flyve mellem 3 og 5 % hurtigere rundt på en opgave for at flyve "lige op" med de konkurrerende typer. Det lyder ikke af så meget, men kan være rigeligt svært.

Vel ankommet og indkvarteret i en mildt sagt rustik kaserne skulle vi til teknisk check og hovedbriefing. Grundigt, men som forventet, knapt så grundigt, som når konkurrencen foregår i Tyskland.

Selve konkurrencen bliver på skift afholdt af Tyskland og Frankrig og er kendt som et uofficielt VM. CISM, den internationale militære sportsorganisation, omfatter p.t. 25 sportsgrene, nogle med militære rødder, som fægtning, faldskærmsspring og skydning, men også mere fredelige discipliner som volley- og basketball og golf er kommet under "paraplyen", men ikke alle lande – deriblandt England og Danmark anerkender endnu ikke svæveflyvning som en militær sportsdisciplin. Status eller ej, så er konkurrencen lige så grundigt sat op og afviklet som de civile mesterskaber, men desværre manglede der i år deltagere fra andre kontinenter end det europæiske.

Vi fik desværre kun en træningsdag inden konkurrencens start. På flyvefeltet var de 76 deltagende fly linet op under en noget gusten himmel. Vejret var marginalt brugbart til lidt lokal flyvning, men starten blev udsat et par gange i håb om en bedring, men nej, først da de første dråber faldt, gik det løs! Derfor landede samtlige fly da også indenfor kort tid igen. Det var lidt ligesom med feriekufferten – det fylder mindst, når det hele er pakket ordentligt – for flyvepladsen så godt nok lidt rodet ud med de mange fly spredt ud over hele arealet!

DE FØRSTE PAR KONKURRENCEDAGE

Efter endnu en dags regn gik det løs og vi fik vi to konkurrencedage med hæderligt vejr.

Der flyves generelt to opgavetyper, "speed tasks" og "area tasks". Den simple af dem – speed task – er en fastsat opgave af en given længde, alle skal flyve den samme distance og piloten, der kommer hurtigst igennem vinder dagen – når handicappet på flyet er regnet ind i hastigheden. Area task'en indeholder 2-4 områder, typisk cirkler med en radius mellem 15 og 60km og en minimum flyvetid på 3-5 timer. Her går øvelsen ud på at flyve så lang en distance som muligt på tiden, og man skal beflyve samtlige "arealer". Igen er vinderen den, der har holdt den største gennemsnitshastighed når ruten er fløjet.

Første dag bød på en 311km speed task. Både vejret og opgaven var relativt ligefrem, dog skulle et par områder med overudvikling flyves lidt forsigtigt – men med 1800 m base var det også overkommeligt. På det sidste ben hjem skulle der flyves lidt zigzag imellem nogle kontrolzoner og luftrummet omkring et par atomkraftværker skulle også undviges. Derfra manglede et 60 km slutglid fra nord over skoven, der fra højden ikke åbenbarede mange landingsmuligheder i tilfælde af marginale slutglid.

Luftrummet dernede var også et kapitel for sig! Alene i vores konkurrenceområde var der 97 forskellige luftrum, så der gik lidt tid med PDA'en efter briefingerne for at få rensset ud, så kun dagens aktive områder blev vist.

Allerede på 2. dagen blev vejret mere udfordrende. Jeg fik startet ganske godt ud på en fire timers Area task og næstsidste areal blev vendt oppe ved Paris TMA - på det tidspunkt med 107 km/t - vel vidende, at de 25 km modvind hjemover nok skulle tage toppen af den hastighed. På vejen hjem kollapsede det gode vejr, og det blev næsten helt overskyet og boblerne svage. Det betød, at vi endte op i blandede småflokke af fly fra alle tre klasser, der prøvede at vriste lidt højde ud af de sammenklappede cumuli. Heldigvis kom vejrudviklingen bag på de fleste, så selvom tiden blev overskredet noget, blev det ikke så dyrt rent pointmæssigt. Det var dog ikke sprogets smukkeste gloser der lød i mit cockpit, mens uret tikkede den ene vej – og gennemsnitshastigheden den anden!

SÅ ER DER SLOTTE ...

Torden og overskyede dage kom til at sætte sit præg på konkurrencen, så der blev god tid til at nyde omegnen og dens mange slotte. Langs Loire og dens bifloder ligger et utal af slotte i alle størrelser. Området har for de rige og adelige tydeligvis været et passende sted for en sommerresidens. Loiredalens største slot – Chambord - skulle i øvrigt ha' ligget ved Romorantin, men der var lige et grimt udbrud af pest i området, så man flyttede byggeriet 40 km nordpå og brugte der de næste 20 år på det enorme slot, der både fra jorden og luften tog sig godt ud. Læsere, der har stiftet bekendtskab med Tintin, vil også kunne finde Kaptajn Haddock's "Møllenborg" i området. Er man lidt historisk interesseret, så var det såmænd meget spændende at læse om de krumspring slotsejerne havde været igennem for dels at beholde hovedet sammen med resten af kroppen og beholde deres slotte. Revolutionen adskilte ellers mange fra begge dele!

PÅ DEN IGEN

252 km i overskyet vejr blev "dagens menu" i klubklassen. Det startede ellers ganske tåleligt, og de første 50-60 km var der stadig solpletter på jorden, men det stoppede! Inden længe lå vi i småflokke og kurvede i de kvarte og halve metre, der nu kunne opdrives. Det er dage som disse, at det kan være lidt belastende at flyve et fly i den høje ende af handicapskalaen. Man kan ikke rigtig glide fra konkurrenterne ved de lave hastigheder, men at lurepasse og følges med "flokken" er heller ikke en option.

Altså var der ikke andet for end at klø på og se, hvad den mørke himmel havde at byde på. 15 km før første vendepunkt var jeg kommet lidt foran feltet og kunne fra de 800 m jeg lå i, nå ud og vende – og lidt væk igen, men skydækket var aldeles blottet for konturer, der kunne indikere løft undervejs. 3-4 km vinkelret på kursen fik jeg øje på seks Åben Klasse fly der lå og kurvede. Omvejen var ikke just velkommen, men de "langørede" plejede jo at kunne kassere de dårlige bobler og nøjes med at dreje i de gode – sådan da. Det viste sig da også, at de holdt over to m/s i snit - lige hvad jeg havde behov for. Til gengæld følte jeg



Jens Binderup modtager 1. præmien. To tyske piloter blev hhv. nr. 2 og 3.



Blandt de mange slotte i området er Chambord et af de smukkeste.



Velbesøgt boble i åben klasse.

tørtermikken, slutgliddet eller PDA'en til at fungere optimalt på dagens tre en halv time lange arealopgave- og lavede et resultat derefter!

Fælles for hele konkurrencen var, at vejret i heldigste fald var dansk standard, altså ikke for høj base, heller ikke just bobler der gav trykproblemer i ørerne, men til gengæld ofte store områder med overudvikling – når vi da ikke fløj i tørtermik. Det var måske ikke lige det, der var forventeligt, da vi tog til Frankrig, men genkendelsens glæde er jo heller ikke at foragte! At dagene blev udnyttet til det sidste var 15-21 m-klassen et godt bevis på. Jeg var kommet tidligt hjem en af dagene, X7 var poleret og kommet i traileren og vi gav os til at vente på Benny i PB. Deres opgave var på godt 300 km og kun få var kommet hjem.

Ventetiden blev lang, men hyggelig – Lars, min trofaste hjælper igennem mange konkurrencer, og jeg nåede ind på kasernen og hente aftensmad og tilbage til flyvepladsen, hvor vi holdt en lille aftenpicnic med Hans Erik, Benny's hjælper. Der var stille på radioen, men optimisme, mens vi sad ved trailerne i aftensolen og nød franske oste og et enkelt glas rødvin. Kl. 20.15 meldte PB sin ankomst og sidste fly kom listende over begrænsningen på bedste glid kl. 20.45 – der var blevet kæmpet nogle brave og opslidende kampe i cockpittene den dag, flere havde fløjet i over syv timer!

En ny dag oprandt og vi fik en opgave mere på små 200 km i blandet vejr. Heller ikke denne dag bragte noget nyt i det samlede resultat, jeg lå stadig på en 3. plads efter to tyske teamflyvere, der hver dag gjorde det godt, arbejdede fint sammen og altid sluttede indenfor få sekunder af hinanden.

EN SPÆNDENDE AFSLUTNING

Det var blevet sidste flyvedag med en arealopgave på fire timer i alle klasser. Udsigten lovede fornuftigt vejr, men med en passage af et bredt cirrusbælte, der ville svække termikken væsentligt, omkring middag. Vi startede ved 13-tiden, uden at bæltet havde passeret – eller var i syne. Med det in mente valgte jeg en tidlig start og kom godt afsted mod den første sektor. Kun en halv time efter kaldte Benny mig og fortalte, at vejret helt var kollapsede omkring pladsen og at

flere fly måtte lande til en omstart! Sektoren mod syd blev vendt og kursen sat mod vest. Nu kunne man se bæltet af høje skyer komme rullende fra nord, og termikken blev hurtigt svagere for til sidst helt at dø ud. Hele turen hertil havde jeg fløjet alene, men pludselig lå vi godt en snes fly og rodede rundt i lav højde. Jeg havde fået vendt anden sektor marginalt, men nu løb jeg også tør for højde, fart og gode ideer.

Til mesterskabet var man så privilegeret, at landede man på en flyveplads, så stod flyvevåbnet for et gratis slæb hjem, så der var ikke megen tvivl – jeg måtte ned på en lille svæveflyveplads – sammen med 17 andre og så ellers vente.

Da det blev aften stod der 74 svævefly spredt rundt om på marker og flyvepladser, så det blev en travl aften for basens slæbefly. Skybæltet var drevet væk igen, så det blev den smukkeste afslutning på konkurrencen med et 1800 m slæb og et stressfrit glid hjem med tid til at nyde udsigten!

Det var også afslutningsaften med tilhørende middag, men den blev i sagens natur noget forsinket, inden alle var hjemme. Først ved 23-tiden kunne vi sætte os til bords, så det var en samling brødflove piloter og hjælpere, der fik stillet sulten!

Som altid ved Area Tasks var resultatberegningerne lidt længe undervejs, så først ved et-tiden om natten, kom konkurrencelederen smilende hen til vores bord og viste dagens resultater. Det var blevet til en dagssejr!

"I think it could be interesting for you to see page two as well" sagde han med et stort smil og en accent, der var taget lige ud af "Allo 'Allo".

Dagen havde givet point nok til at overhale de to tyske piloter, så jeg stod til at have vundet mesterskabet. Det blev selvsagt både en hyggelig – og sen aften! Det var en lille flok trætte danskere, der iførte sig uniformen til afslutningsparaden dagen efter – og gjorde klar til den lange tur hjem efter 14 spændende dage i Frankrig.

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 ●●●●



NY PÅ HIMLEN – STEMME S6

Af Thomas Christensen, Karsten Aagaard og Jens Chr. Pedersen, Svævethy, derudover foto af Andreas Deffner Photography

De umiddelbare indtryk var harmoni som de allerbedste svævefly, nem håndtering tangerende til det simple, meget lidt støj, flot finish, lækre detaljer, komfort, ergonomi, et fly hvor man føler sig hjemme med det samme. Som den første kunde nogensinde prøvede vi tre piloter fra Svævethy STEMME S6.

I kraft af Svævethy's tætte samarbejde med Stemme med drøftelser af hvad man har brug for i en klub modtog vi, mindre en time efter at firmaet havde modtaget EASA certificering, indbydelse til at prøve flyet i relation til den officielle præsentation i udgangen af november. Vi sagde straks ja tak og spurgte i samme åndedrag om der var mulighed for "tyvstart". Frækhed belønnes.

Tre uger før den officielle præsentation startede Svævethy's formand i venstre sæde med en af fabrikkens instruktører,

Phillip, i højre sæde af S6 prototype nummer 2. Ret beset var det også før Stemme var helt klar til at begynde flyvning med kunder. Noget af det udstyr der var brugt ved certificeringen sad fortsat i flyet og forseglingen af vingesamlinger m.v. var noget mangelfuld.

Vi, to førsteinstruktører samt en 58-årig S-pilot med 65 timer i bogen, certifikat i 5 måneder og kun erfaring fra Rotax Falke var draget sydøst over, spændt på at prøve den nye Stemme. Flyet stod linet op til os, da vi kom til Straussberg, i vejr som kun lige overholdt VFR minima, typisk november med dårlig sigt og finregn ind i mellem.

Indledningsvis fik vi en grundig gennemgang af flyet. Der er tale om en helt ny konstruktion, der tydeligt bærer præg af at være mindst 20 år yngre end de TMG konstruktioner vi ellers har flø-

jet i. Der er anvendt moderne materialer som kulfiber i 99,6 % af strukturen. De resterende 0,4 % er støttebeslag og lignende udført i glasfiber. Motoren er centralt placeret bag cockpittet. Takket være den høje placering af vinger er serviceadgangen noget lettere end på S10-VT som vi har fløjet med i Svævethy. Maskineriet med tilhørende komponenter sidder i en ramme, der kan tages ud som et samlet modul på 20 minutter, påstår fabrikken.

I forhold til S10 er cockpitbredden øget med ca. 5 cm, og der er noget bedre plads til høje piloter. Man sidder rigtig godt. Ryglæn, lændestøtte og pedaler kan indstilles individuelt, også under flyvning. Alle betjeningsgreb er gedigne og sidder lige der, hvor man har brug for dem. Dog er knappen for indstilling af lændestøtte lidt vanskelig at komme til. Instrumentpanelet er overskueligt og velordnet.



Mooney Ovation 2 GX

½ part til salg til I-rated partner

Ny Mooney Ovation 2 GX, 2008 model (se artiklen inde i bladet), 130 Hobbs TT. ½ part til salg til I-rated partner med lignende flyvebehov som nuværende ejer.

Hurtigt moderne og superøkonomisk firesædet altvejs fly for forretnings- og privatflyvning.

180 kts i FL 100 op til FL 180, 11 US gal/t afh. af højde (ikke turboladet). G1000 cockpit med GFC 700 autopilot, ADF og DME indbygget for snarest OY-registrering, TKS (known icing), indbygget iltssystem, speedbrakes, 102 US gallons tanke, fire Bose X headsets, hvid og metalblå med vinrøde metallic accent striber og lyst læderindtræk. Fuld fabriksgaranti. Flyet står i hangar i EKRK.

Priside: 240.000 USD for ½ part

Kontakt: Klaus Ostfeld
E-mail: kho@cowi.dk • www.mooney.com



Svævefly-folk hos Stemme.

Indstigning er nemmere end i Stemme S10 i kraft af en lavere hoodkant, men lader stadig noget tilbage at ønske. Der er dog håb forude; Dr. Stemme er meget lydhør for den slags kritik og lovede i relation at fremkomme med et forslag til en eller anden form for trin og håndtag for at lette indstigning.

Sidst vi var hos Stemme udtrykte vi lidt betænkelighed over bagagepladsen. Det har man lyttet til, og fra fly nummer 5 vil der, udover bagagerum i halebommen, være plads til rejsetasker bag sæderne samt hylder bag nakkestøtterne.

YDELSE

Med fast understel opgiver fabrikken et glidetale på 32, 0,93 m/s mindste synk. Som rejsefly er cruise hastigheden opgivet til 310 km/t (167 knob) ved max kontinuert motorydelse, 250 km/t (135 knob) ved 55 %, men så skal man også op i 16.000 fod. Med fulde tanke er rækkevidden 2.300 km uden reserver.

Med optrækkelig understel er glidetallet opgivet til 39, mindste synk til 0,8 m/s og max. rejsehastighed til 345 km/t (186 knob) i 16.000 fod, 2.500 km rækkevidde.

Max. stigeevne ved havoverfladen er opgivet til 5½ m/s, og man regner med at slæb af et ensædet svævefly kan foretages med 3-3½ m/s. Brændstofforbruget er opgivet til 27 l/time ved max ydelse, 15 l/time ved 55 %.

Prototypens præstationer var dog lidt mindre end det man regner med at opnå når man får diverse samlinger lukket. Med fast understel oplevede vi ca. 4½ m stig, kontinuert op til 6.000 fod, så tillod ATC ikke at vi fløj meget højere. Rejswehastigheden blev målt til 210 km/t på fartmåleren i både 1.500 og 6.000 fod - med 1.800 rpm på propellen.

Da vi var hos Stemme sidste vinter og så prototype nummer 1 var finish og udførelse allerede på niveau som det man ser på produktionsfly fra andre fabrikker. Prototype nummer 2 bekræfter det høje kvalitetsniveau. Cockpitindretning, finish, sædebetræk og overskuelighed er nu også helt i top.

Det vi så i produktionen lover endnu bedre; man er ved at rette en række små detaljer, og vi er ikke i tvivl om, at slutresultatet bliver i en klasse for sig.

I LUFTEN

Da det var fabrikkens første flyvninger med gæster gik Phillip meget forsigtig frem. Han startende med en landingsrunde, hvor vi hver for sig var "med på pinden", efterfulgt af længere flyvninger hvor rollerne var byttet.

Taxi og håndtering på jorden er helt uproblematisk og "lysår" nemmere end det vi kender fra Stemme S10.

Start blev foretaget med 2.100 omdrejninger på propellen, 115% power og trim i neutral. Rotation foretages ved at løfte næsen let ved 80 km/t, herefter accelerere til 115 km/t og stigning påbegyndes. I 100 fod reduceres til 100 % power, stadig med 2.100 rpm. Flaps sættes i neutral og man fortsætter stigning med 4½ m/s.

Overgang til rejsehastighed blev foretaget ved at reducere til 1.800 rpm, sætte manifoldtryk til 26, flaps i rejsestilling og trimme. Det elektrisk trim kræver et par minutters tilvænning; ved ønsket hastighed justeres indtil rotortrykket forsvinder. Herefter kan man i rolig luft

slippe alt og flyet fortsætter som efter en lineal.

Flyet er meget harmonisk, manøvrevennen er eksemplarisk og drej, uanset hastighed, føles helt naturlige. +/- 45 grader kurveskift ved 100 km/t og flaps i neutral tager 4-5 sekunder.

Selv med våde vinger var flyet særdeles godmodigt, med pinden helt tilbage og ekstrem høj næsestilling kan det fint manøvreres. Stall skal provokeres frem, og rystelserne forinden er markante.

Indflyvning kan foretages meget stejlt i kraft af effektive dobbelte "Schempp-Hirth" luftbremser. Alternativt kan luftbremser stilles i et "hak". Indflyvningsvinklen reguleres i så fald med gashåndtaget.

Landing er ligeså uproblematisk som flyvning i øvrigt. Den kan foretages med flaps i neutral eller positiv. Vi vil anbefale positive flaps, da den lavere stallhastighed giver en god ekstra margin.

Vores nyuddannede pilot følte sig også umiddelbart hjemme i flyet, fløj det og mente at hans første landing i S6 var hans bedste landing nogensinde. Vi instruktører kunne kun give ham ret – fint så det ud. Støjen, eller rettere mangel på samme, er et kapitel for sig selv.

Næste morgen var det klarer op med flot solskin og 14 knob stødende vind på tværs af landingsbanen. Vi fløj alle en tur ud østpå, hvor vi kunne flyve uhindret til FL 65. Nu hvor der var kommet horisont kunne vi virkelig se, hvor højt næsen på S6 kan løftes, både med og uden flaps. Start med stigning til over 2 kilometers højde føles nærmest som en lang spilstart.

Stop af motor med tilhørende kantstilling af den elektrisk kontrollerede, constant speed propel tager ca. 1 minut. Højdetabet i rolig luft er ca. 500 fod. Den



tre-bladede propel giver virkelig modstand i begyndelsen af processen.

Med kantstillet propel bliver svæveegenskaberne straks bedre og meget bedre end det vi kender fra andre TMG'. Det er selvfølgelig svært at bedømme stigeegenskaberne på dage helt uden termik, men vi gjorde da nogle ihærdige forsøg. Simuleret termikflyvning med flaps og 45 grader foregik fint ved 90-95 km/t, og det er meget nemt at flyve flyet med stor krængning. Uden flaps er det svært at holde hastigheden under 100 km/t, flyet begynder at ryste og synke. Summa summarum, så kan flyet givetvis flyve termik, men et strækfly som S10 bliver det aldrig.

"Vindmøllestart" af motoren er simpel. Man sætter tænding på, propelomskifteren på auto, venter til propelbladene danner en vinkel på 45 grader mod luftstrømmen øger flyvehastigheden til 160 km/t, og motoren går i gang. Højdetabet er noget mindre end ved overgang til svæveflyvning.

S6 er godkendt til spind, og den kan provokeres hertil med højt løftet

næse; stigning med næsen ca. 30 grader over horisonten og hurtig krydsning af ror i det øjeblik hvor det begynder at ryste. Udretning er uproblematisk, fuldstændig efter bogen og uden at hastigheden på noget tidspunkt nærmer sig det ubehagelige, men det er ikke hverdagskost at rotere med næsen næsten lodret mod jorden. Hvis flyet holdes i spind begynder det at "gynge" efter ca. tre omgange, udretning efter fem omgange var stadig helt "efter bogen".

Sidevinds starter og landinger var ligeså fine som gårsdagens starter og landinger i vindstille.

Det bliver spændende at få vores S6, produktionsnummer 20, stationeret på Mors engang i 2009, og ikke mindst at prøve flyet i termik og som slæbefly.

Alle klubber bliver indbudt til at sende repræsentanter til Mors engang i det tidlige forår for prøveture, når Stemme kommer og demonstrer S6 på EKNM.





Piper Malibu Matrix OY-PKF i Odense Lufthavn. Foto: Air Alpha.

RETTELSER OG TILFØJELSER

September 2008: OY-CIG blev til F-WKVB

Oktober 2008: OY-VIS blev til SE-RHP.

December 2008: OY-FEX blev til PH-1436.
OY-XVT blev til SE-USV.

Januar 2009: OY-LAW blev til OH-SHG. OY-MRD blev til D-AAHB.

OSCAR YANKEE

Af Lars Finken

TILGANG

OY-	Type	Bygget	Fabr.nr.	Reg.dat	Ejer/bruger	Ex
OY-CKJ	Cessna 560 Citation V	1991	560-0114	9.12.2008	Air Alpha A/S, Odense	PH-ILI
OY-HLA	Agusta A109S Grand	2008	22088	15.12.2008	Avion ApS, København	
OY-HYY	Eurocopter EC 120B Colibrie	2008	1574	17.12.2008	Peter Bang, Hellerup	
OY-ICX	Schleicher ASG 29E	2008	29559	18.12.2008	Iver Schmidt Christophersen, Hørsholm	D-KCIC
OY-KFB	Bombardier CL-600-2D24 Series 900	2009	15211	8.1.2009	SAS Danmark A/S, Kastrup ("Alfhild Viking")	
OY-PKF	Piper PA-46R-350T Malibu Matrix	2008	4692074	16.12.2008	Air Alpha Aircraft Sales A/S, Odense	
OY-RBE	Diamond DA 42 Twin Star	2008	42.343	8.1.2009	Danish Aviation Capital ApS, Roskilde	SE-LVL
OY-RBH	Diamond DA 40D Star	2008	40.312	8.1.2009	Danish Aviation Capital ApS, Roskilde	SE-MBG
OY-XZR	Diamond HK 36TTC Super Dimona	2008	36830	19.12.2008	Svævefly, Thisted	
OY-XZV	Diamond HK 36TC Super Dimona	2008	36824	8.1.2009	Lemvig Svæveflyveklub, Lemvig	

SLETTEDE

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-NUS	Pilatus PC-12/47B	4.12.2008	OY-NUT I/S, Støvring	Solgt som N227UT
OY-SEC	Boeing 737-8Q8	15.12.2008	Sterling Airlines A/S, Dragør	Returneret som N282AG
OY-SEJ	Boeing 737-86Q	8.12.2008	Sterling Airlines A/S, Dragør	Returneret som N289CG
OY-SBL	Boeing 737-8BK	15.12.2008	Sterling Airlines A/S, Dragør	Returneret som EI-BDL

EJERSKIFTER

OY-	Type	Dato	Ny ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-AKT	Cessna F.172H Skyhawk	12.12.2008	Klub AKT, Randers	Henrik Moesgaard Kornmaaler, Lystrup
OY-BPT	Gulfstream AA-5B Tiger	12.12.2008	Thomas Rendbeck Voetmann, Jyllinge	Tiger Flight, Ringsted
OY-HLG	Robinson R44 Clipper II	12.12.2008	CASA Air A/S, Horsens	Ejendomsselskabet CASA A/S, Horsens
OY-HMB	Bell 212	19.12.2008	Air Greenland A/S, Nuuk	P/F Atlantic Airways, Faroe Islands, Sorvágur
OY-POS	SOCATA M.S.893E Rallye 180GT	12.12.2008	Tom Høj, Marslev (+)	Rallyegruppen OY-POS, Holbæk



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 – 15.30
 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 PILOTSKOP

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
 SE-nr. 63 66 28 28
 Åbningstider mandag til fredag kl. 09.00 – 15.30

	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

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
 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, Gjel, 9440 Åbybro
 Telefon 7878 2190
 Internet adr.: www.flyvdmu.dk
 E-mail: dmu@mail.dk

DANSK SVÆVEFLYVER UNION

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

MODELFLYVNING DANMARK

Fmd.: Allan Feldt
 Tlf. 86134140
 Sekretariat: Karen Larsen
 Rugmarken 80, 8520 Lystrup
 Telefon 8622 6319, fax. 86226867
 www.modelflyvning.dk
 sekr@modelflyvning.dk

DANSK UL-FLYVER UNION

Fmd.: Hans Havsager
 Tlf. 4648 0608
 Sekretariat: Dagmar Skov
 Gl. Kirkevej 1, Tiset, 6510 Gram
 Tirsdag og torsdag kl. 17.00 – 19.00
 Onsdag og fredag kl. 13.30 – 16.00
 Telefon 7482 2021, fax 7482 2400
 E-mail: dagmar@dbmail.dk
 www.dulfu.dk
 Bestyrelse:
 Hans Havsager, formand4648 0608
 John Carlsen, materielchef og næstfmd.5767 4947
 Ole Gellert Andersen, uddannelseschef7453 1456
 Niels Gregersen, flyvechef8754 0248
 Henrik Feldt-Rasmussen, miljø
 Bjarne Ross Pedersen, kasserer7589 7488

HAVARIGRUPPENTelefon
 Niels Gregersen2144 2497
 John Carlsen4042 1247
 Edvard Braae2485 6712
 Preben Kjeldsen4019 0753
 Philip Nathansen4019 8297

FLYV

så er du opdateret!



FLYV

82. årgang nr. 2 · Februar 2009

KALENDER

KDA (www.kda.dk)

26/4	KDA Repræsentantskabsmøde kl. 1100, KDA-huset, Roskilde
24/10	KDA Formandsmøde kl. 1000 i KDA-huset, Roskilde

Ballonflyvning (www.ballonunion.dk)

22/2	Materielkontrollantseminar
22/2	Generalforsamling
6-13/6	World Air Games, Mondovi, Italien
30/7-2/8	2009 LUXGSM – World Balloon Trophy, Luxembourg
7-12/8	DM, Svæveflyvecenter Arnborg
21-29/8	EM, Brissac-Quinc, Anjou, Frankrig

Svæveflyvning (www.dsvu.dk)

1/2	HB-møde
2/2	Sjællandsmøde, PFG, Lyngby
21/2	DSvU Repræsentantskabsmøde kl. 1000 i Vejen Idræsts Center
27/2	BGU 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

7-8/3	General Meeting i HPFU (European Powered Flying Union), Luxembourg
25/4	DMU Repræsentantskabsmøde
16/5	SLV og GAP Fly-in, Viborg Flyveplads
6-7/6	DM Præcisionsflyvning, Skive
12-14/6	Int'l Weekend 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
3-5/7	NM Præcisionsflyvning, Elverum, Norge
19-26/7	VM Præcisionsflyvning, Torun, Polen
5/9	SLV og GAP Fly-in, Lolland-Falster Airport (Maribo)
6-12/9	EM Rallyflyvning, Castellón, Spanien

MØDER

Dansk Flyvehistorisk Forening

Den 18. februar	Hvordan fløj Douglas C-54 i Flyvevåbnet? Foredrag ved Jørgen Poulsen (JOL)
Den 18. marts	Hvordan fløj Gloster Meteor F.Mk.8 i Flyvevåbnet? Foredrag ved B.W. Andersen (WAN)

Alle møder holdes på Svanemøllens Kaserne, bygning 75 kl. 19.30.

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)

ANNONCER

STIBO ZONE

Kontakt: Allan Christensen
Saturnvej 65, 8700 Horsens
Telefon: 2172 5939, Telefax: 86280350
E-mail: alch@stibo.com
www.stibozone.com

PRODUKTION

Slagelsestryk Marketing ApS,
Rosengade 7C, 4200 Slagelse
Telefon: 5853 0011, Telefax: 5850 0163

ABONNEMENTSPRIS

498,75 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.

BRÆNDSTOFAFGIFTEN FÅR SIN EGEN ARBEJDSGRUPPE

Af Merete Strandberg, Dansk Motorflyver Union

I december måned inviterede KDA alle medlemsunioner til et møde med formålet at etablere en ad-hoc arbejdsgruppe, der skal behandle spørgsmål og sager i forbindelse med brændstofafgiften.

Gruppens opgaver bliver også at fortsætte med at udarbejde strategi og retningslinier for håndtering af de problemstillinger, der er affødt af den ændrede lovgivning på området.

Medlemmer som har brug for vejledning eller bistand i forbindelse anmodning om bevilling eller ansøgning om tilbagebetaling af afgiften, opfordres til at kontakte sin egen union. Såfremt der er behov for det, kontakter unionen arbejdsgruppen, som så vil bistå medlemmet i det videre forløb. Arbejdsgruppen opfordrer unionerne til at orientere KDA, Anders Madsen om alle sager, hvor der

er problemer med tilbagebetaling af afgiften, så der kan dannes et samlet overblik over problemstillingerne.

Der er set flere eksempler på, at SKAT fortolker lovgivningen på området meget forskelligt, samt sager hvor SKAT i første omgang har afvist anmodning om tilbagebetaling, men efter kontakt med KDA har valgt at omgøre den forkerte afgørelse. Det er yderst vigtigt, at der reageres på disse forkerte afgørelser, så alle der har ret til tilbagebetaling af afgiften får det.

Arbejdsgruppen opfordrer alle, som har fly, der anvender afgiftspligtigt brændstof, med ret til tilbagebetaling af afgiften, til at anmode SKAT om bevilling med virkning fra 1. oktober 2008. Er du i tvivl om, hvorvidt du har ret til

tilbagebetaling af afgiften og hvordan du ansøger herom, så kontakt din union.

Der er ikke krav om momsregistrering og der kan også søges om tilbagebetaling af afgiften for faldskærmsflyvning, hvilket er defineret som transport. I KDA's retningsvisende vejledning (version 4, 24. november 2008), som er sendt til medlemsunionerne, er formuleringen "flyvning mod vederlag" et skatteteknisk begreb, som skal forstås således, at de personer som transporteres, betaler til udgiften til flybrændstof og/eller driften af flyet, der er ikke tale om et vederlag til piloten.

Foreløbigt er KDA, DSvU, DULFU, Dansk Kunstofflyver Union (DKFU) og DMU repræsenteret i arbejdsgruppen. Øvrige unioner er meget velkomne.

FLY-IN

Af Henrik Michelsen, SLV

Hermed indbyder Statens Luftfartsvæsen og GAP – Danmark til 2 Fly-In's i 2009 indeholdende spændende og relevante emner indenfor flyvesikkerhed for alle danske piloter uanset alder og erfaring.

I år vil træffene udelukkende være endags arrangementer og de vil blive afholdt følgende steder:

Viborg (EKVB)
lørdag d. 16. maj 2009

Maribo (EKMB)
lørdag d. 5. september 2009

Reserver derfor allerede datoerne i din kalender og gå ikke glip af en hyggelig dag i flyvesikkerhedens navn.

Der vil snarest blive fremsendt plakater til flyveklubberne landet over, ligesom nærmere oplysninger om arrangementerne vil fremgå af SLV's hjemmeside og i FLYV.



BREDDEKONSULENT

Dansk Svæveflyver Union søger i samarbejde med Danmarks Idræts-Forbund en breddekonsulent – en rigtig "ildsjæl".

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, breddetilbud 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 og erfaring med livet i en idrætsforening.
- 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, analytisk, selvstændig og ansvarsbevidst
- Behersker dansk og engelsk i skrift og tale
- Kendskab til at arbejde med uddannelse

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 og kvalifikationer.

Ansættelsen påregnes at ske senest 1. maj 2009.

Send din ansøgning senest den 1. marts 2009 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.



DULFU-TRÆF PÅ SVÆVEFLYVECENTER ARNBORG

Af Hans Havsager

Albatros har allerede meldt ud i FLYV om deres uge 31-arrangement, der i år igen går til Eggersdorf. Med den succesrate Albatros har for sine arrangementer, vil turen uden tvivl tiltrække mange. Men der er rigtig god grund til også at reservere uge 28.

DULFU har nemlig aftalt med svæveflyverunionen, at DULFU i år lægger et træf for sine medlemmer på svæveflyvecentret ved Arnborg fra søndag den 5. juli til søndag den 12. juli.

Et meget væsentligt element for deltagerne vil selvfølgelig være hyggen sammen med træffets øvrige deltagere og de svæveflyvere, der også vil være på pladsen. Som traditionelt indslag regner vi med, at forskellige klubber benytter muligheden for at forlægge skoling til Arnborg i uge 28.

For træffets deltagere i det hele taget gælder det, at der ikke vil blive andre for-

pligtelser end det at overholde reglerne for at bo og bruge pladsen.

Men der vil blive en række tilbud, som deltagerne kan bruge i det omfang, de har lyst til det.

Der er endnu ikke lagt nærmere planer for dem, men foreløbig forestiller vi os to hovedoverskrifter:

- Brug en instruktør til hvad du vil
- Workshops

Forstå mig nu ret med hensyn til det med instruktøren – det går selvfølgelig på at kunne få noget flyveøvelse i det, man nu synes, at man trænger til, og som man selv aftaler med den pågældende instruktør. Det kunne være spindøvelse i et svævefly og - i eget fly - sideglidning, stall under drej, flyvning til og landing i en kontrolleret lufthavn mv.

Og med hensyn til workshops - gerne 1 til 2 om dagen - kunne man tænke sig

- behandling af motoren,
- brug af GPS
- brug af transponder
- brug af radioen
- regler for flyvning til udlandet
- og meget andet.

Og lidt uden for de to hovedoverskrifter – måske en tur til en klub i Tyskland. Vi er meget modtagelige for forslag.

Alt i alt skulle det gerne blive en oplevelse, der er værd at skrive hjem om, med masser af flyvning, hygge og forbedring af sikkerheden.

Arnborg giver os et godt grundlag for succes. Flyveforholdene er gode, der er gode muligheder for camping, og maden i kantinen er fortrinlig til en meget fornuftig pris.

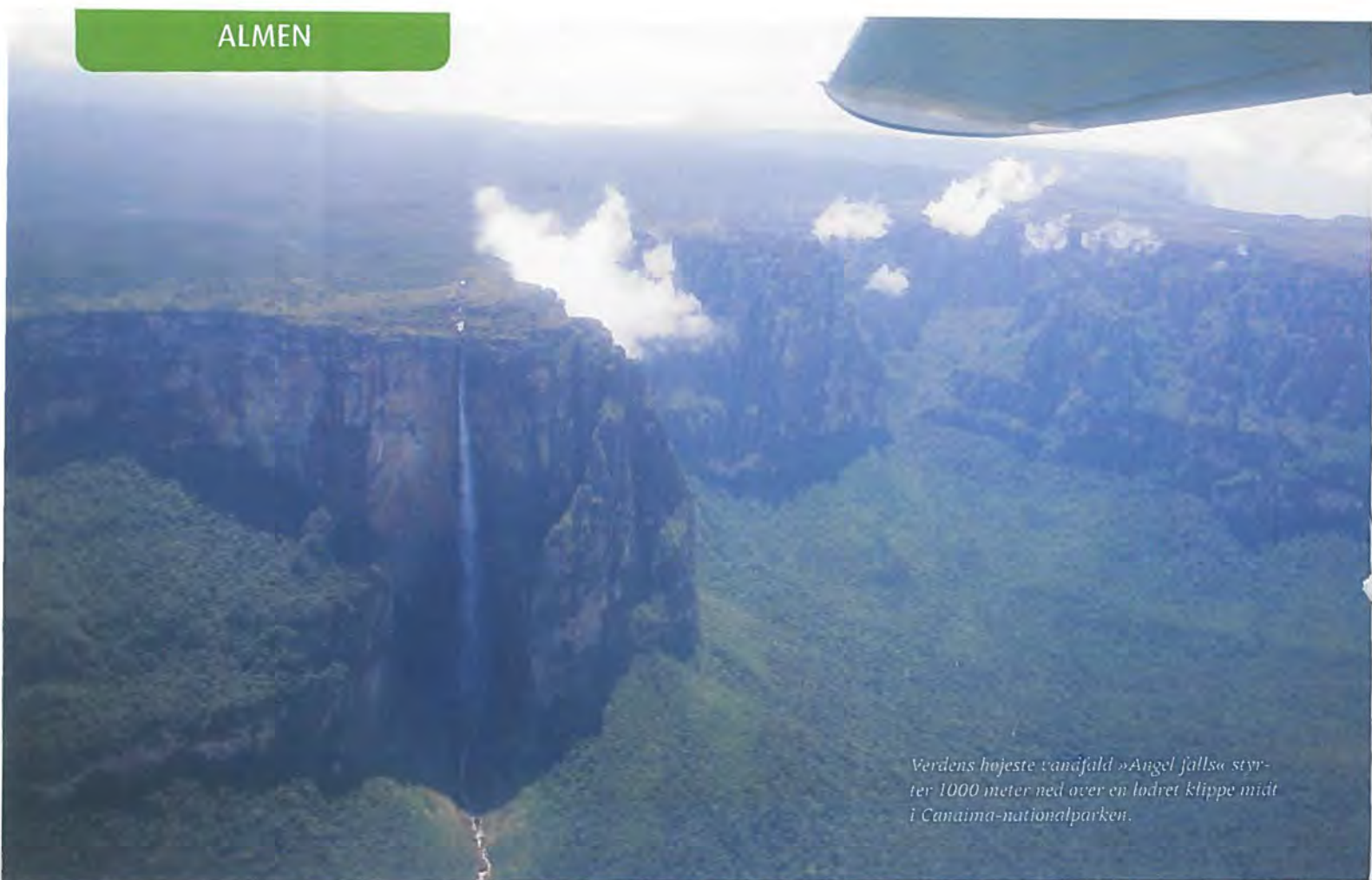
Vi er ikke så blærede, at vi også vil love jer godt vejr – men så længe vi bare er i forestillingsfasen, så forestiller vi os, at vejret bare bliver perfekt under hele træffet.

DULFU

FLYLISTE PR. 4. JANUAR 2009

Nr.	Navn	Ejer	Nr.	Navn	Ejer
8-002	Typhon Ultra Sport	Mario von Aspern, Haslev	9-081	Rans 6S	John Jensen, Sæby
8-027	Puma Sprint	Eddy K. Severinsen, Århus N	9-082	Skywalker	Knud Jepsen, Lystrup
8-034	Puma Sprint	Thomas Søsted, Hadsten	9-084	Challenger II	Anders Andersen, Møldrup
8-041	Puma Sprint	Finn Søndergaard, Silkeborg	9-091	Rans 6 E Coyote II	Jan Ole Sørensen, Høng
8-042	Gemeni flash Wing	Kim Jensen, Køge	9-091	Rans 6 E Coyote II	Hans-Jørn Thyssen, Skærbæk
8-046	Highway - Solarwing	Erik Lohmann, Vadum	9-095	Rans 6 ES	Thomas Branner Jespersen, Narsarsuaq
8-048	Puma Sprint	John Haugaard Jensen, Brønderslev	9-096	Rans 6 ES	Jens Juul, Stouby
8-056	Raven T 15	Hans N. Brunsgaard, Ribe	9-098	Rans 10	Allan Klarborg, Pandrup
8-066	Alpha Ariel Arts 130	Per Johansen, Greve Strand	9-099	Rans 6 E	Christian Jacobsen, Allingåbro
8-082	Chaser S	Eddy K. Severinsen, Århus N	9-101	Rans 5-6	Helge Frede Christensen, Regstrup
8-088	Aerial Arts SX 110	Ib Svendsen, Gredstedbro	9-107	Rans 7	Poul Tang Andersen, Haderslev
8-089	Pegasus Q	Peer Jørgensen, Greve Strand	9-110	Flightstar	Hans Pedersen, Nekso
8-091	Pegasus XL	Steffen Kelstrup, Skørping	9-116	Rans 7	Leif Bramming, Haderslev
8-094	Ariel Arts 110SX JTM	Bernhard Brunsgaard, Ribe	9-118	Rans 12	Lars Severinsen, Åbybro
8-095	Pegasus XL	Heine Bie, Tørring	9-124	Rans S12 ES	Svend Lykke Andersen, Rødekro
8-100	Chaser 110SX JTM	Bernhard Brunsgaard, Ribe	9-125	Fox C22	Børge Ditlevsen, Bramming
8-111	Pegasus XL	Henning Bitsch, Vodskov	9-128	Minimax 1600 R	Thomas Vestergaard, Ålbæk
8-119	Pegasus XL	Ivan Tuelstrup, Skanderborg	9-131	Rans 6 BS	Allan Klarborg, Pandrup
8-123	Pegasus XL	Jørgen Eldrup, Næstved	9-135	Fox C-22 Aero	Søren Jacobsen, Gislev
8-127	JTM 110 SX Spar 2	Hans Bjarne Olsen, Ans By	9-142	Rans 12 BS	Jens Bjarne Steen, Jyderup
8-129	Puma Sprint	Jørn Bjerregaard, Åbybro	9-146	Coby II	Niels Chr. Høj, Nykøbing Sjælland
8-137	Pegasus XC	Lars Juul Frandsen, Brædstrup	9-149	Fox C22 Aero	Boy Hoyer, Christiansfeld
8-144	Puma Sprint	Per Brusgaard, Thisted	9-150	Rans S12 ES	Uffe Hjort Brink, Svendborg
8-148	Pegasus XL	Henning Ravnkilde, Brønderslev	9-153	Challenger II	Henning Thomsen, Hammel
8-151	JTM 110 SX	Jan Møller Nielsen, Hammel	9-154	Fox Aero C22	Finn Handgaard, Holstebro
8-152	Pegasus XL	Henrik Mahler, Hillerød	9-155	Challenger II	Henrik Feldt-Rasmussen, Horsens
8-153	Medway Micro	Søren Andreasen, Brønderslev	9-156	Mini Max Lukket	Olav Sand Christensen, Løkken
8-163	Pegasus Q mk 2	Alvin Jensen, Horsens	9-158	Rans 12 ES	Peter Kock, Årup
8-164	Chronos16	Per Johansen, Greve Strand	9-159	Coby II	Bigil Kristensen, Holstebro
8-172	Chronos 16	Bent Lykkegaard, Tjele	9-160	Fox Aero C22	Knud Erik Brixen, Løsning
8-174	Flash 2 Alfa	Heinz Rothe, Skælskør	9-163	Fox Aero C22	Arne Skovsgaard Pedersen, Juelsminde
8-176	PZL ML 1	Chresten B. Skjødt, Randers	9-167	Challenger II	Peter Søgaard, Egtved
8-179	TL 22 DUO	Henrik Steensen, Skørping	9-171	Fox Aero C22	Finn Andresen, Kruså
8-180	JTM Puma Sprint	Kim Brohus, Mårslet	9-172	Rans 12	Lars Bo Sørensen, Ans By
8-182	Ghost La Mouette	Lars Carlsen, Løsning	9-173	Rans 6 ES	Tage Rosenkilde, Vojens
8-184	Air Creation XP 15	Claus R. Zaccho, Hovedgård	9-175	N 3 Pup.	Niels Madsen, Horsens
8-185	ESO 14	Bernhard Brunsgaard, Ribe	9-177	Shadow CD-D	Thomas Vestergaard, Ålbæk
8-187	Air-Creation Fun 14	Niels Chr. Hansen, Odense SØ	9-178	Challenger II	Tage Nilsson, Skibby
8-190	Pegasus Flash 2	Sean Hepten, Ullerslev	9-179	Kolb MK III	Edvard Braae, Ribe
8-192	Polaris Motor (amfibie)	Jeppé Møhl, Allerød	9-190	Renegade II	Jørn O. Larsen, Karrebæksminde
8-193	Polaris (amfibie)	Ole Stenholt, Århus C	9-191	Rans S6ES	Per Svendsen, Assens
8-194	Air Creation Racer 503	Carsten Hansen, Skanderborg	9-192	Rans 6 ES XL	Ib Kock Rasmussen, København S.
8-195	Air Creation	Jan Møller Nielsen, Hammel	9-193	Rans S6 ES	Ove Winge-Petersen, Haderslev
8-196	Polaris AM-FIB	Peter Palmbo, Præsto	9-194	Sky Boy	Bo Danielsen, Varde
8-197	Puma Sprint	Steffen Mandrup Poulsen, Frederiksberg C.	9-196	Challenger II	Ole Vilstrøm, Ny-Solbjerg
9-037	Fox II	Peter Bache, Tureby	9-198	Rans 6 ES	Thorvald Møller, Skærbæk
9-039	Quicksilver MX	Hans P. B. Larsen, Solrød Strand	9-199	Team Hi Max	Ole Sveningsen, Odense N
9-040	Fox C 22	Ejner Rask, Holstebro	9-2006	Ellehammer Standard	Wagn Langebæk, Karlslunde
9-041	Fox C 22	Frank Nielsen, Allingåbro	9-202	Kitfox	Anders Clemens Bloch, Helsingø
9-043	Fox C 22	Jakob Christiansen, Langå	9-204	Fisher Horizon	Ole Bjerrø, Struer
9-044	Flightstar	Svend von Reitzel, Langebæk	9-205	Flightstar II	Carsten Henriksen, Åbyhøj
9-045	Challenger II	Erik Degn-Christensen, Rødding	9-206	Rans 6 ES	Carl Laursen, Store-Heddinge
9-047	Skywalker II	Peter Maarsø, Blommenlyst	9-207	Rans 6 ES	Lars Jørgensen, Herning
9-058	Ikarus Fox II	Lars Pedersen, Grevinge	9-212	Rans 6 ES	Anders Vanggård, Høng
9-061	Fox C22	Steffen Sandberg, Sorø	9-214	Jora B	Kaj Jensen, Nyborg
9-065	Spectrum SX 550	Evald L. Bank, Jystrup	9-216	Renegade Spirit	Rane Sigsgaard, Horbelev
9-066	Ikarus Fox II	Kim Høybye, Pandrup	9-217	Rans 6 ES	Thorvald Møller, Skærbæk
9-079	Rans 6 BS	Steen Persson, Engesvang	9-218	Jora	John Nielsen, Tjele

Nr.	Navn	Ejer	Nr.	Navn	Ejer
9-219	Jora	Mikkel Nørtoft Petersen, Uldum	9-318	ICP Savannah	Kurt Gundersen, Terndrup
9-224	Challenger II	Ole Schrøder, Holmegård	9-321	Zephyr 2000	Torben C. Larsen, Silkeborg
9-226	Jora	Niels Hejlesen, Nakskov	9-322	Zephyr 2000	Niels Christian Milling, Fåborg
9-228	JORA	Louis Frank, Viuf	9-323	Burostar EV 97	Rane Sigsgaard, Horbelev
9-229	Rans 6 ES	Rene Nielsen, Ringsted	9-324	Aeroprakt 22 L	Jens Almar Sørensen, Mariager
9-231	Challenger	Grethe Hermann, Sakskøbing	9-325	Aeroprakt	Steffen Poulsen, Auning
9-232	Rufax	Johan Færgemann, Odder	9-327	Storch HS Jabiru	Thomas Olsen, Kalundborg
9-235	Jora	Hans William Hvolbæk, Skælskør	9-328	ICP Savannah	Michael Uhlenstjerne, Skårup Fyn
9-236	Allegro 2000	Erling Kjær Jensen, Horsens	9-329	Zephyr 2000	Preben Bruhn Jensen, Gilleleje
9-238	Ikarus Fox C42	Hans Orla Nielsen, Horsens	9-330	Zephyr 2000	Peter Muus, Gilleleje
9-240	Allegro 2000	Jens Petter Hermansen, Sorø	9-334	Wallaby	Christian Holst, Haderslev
9-241	Jora	Ejner Kjeldsen, Randers	9-335	Jabiru UL 450	Hans Henrik Aaby, Grenå
9-242	Allegro 2000	Aksel Bruhn Frederiksen, Mørkøv	9-336	Ikarus C 42 B	Per Skou Jessen, Grindsted
9-243	Fox C42	Hans Jørgen Johansen, Rask Mølle	9-338	Aeroprakt 22	Mads Thomsen, Sulsted
9-247	Allegro 2000	Thomas Lyng, Thisted	9-340	Aeroprakt 22	Bjarne Prip, Allerød
9-248	Jabiru 450	August Bruhn, Haderslev	9-343	Savannah	Finn Dansgaard, Fredensborg
9-250	Remos G-3 Mirage	Finn Rune Jensen, Haderslev	9-345	ICP Savannah VG	John Carlsen, Ringsted
9-251	Burostar 2000	Leo Bertelsen, Herning	9-347	Jabiru UL-D 450	Per Fynbo, Lunderskov
9-253	Allegro 2000	Thore Sørensen, Hvidovre	9-352	Storch HS	Boy Hoyer, Christiansfeld
9-255	Ikarus C42	Helge Madsen, Grindsted	9-356	Aeroprakt A22L	Leif Mølmand Petersen, Svendborg
9-256	Flightstar II	Søren Thomsen, Hvidovre	9-357	Savannah VG	John Bjørnsgaard Madsen, Holstebro
9-261	Rag Wing »Special Bibe«	Ole Sveningsen, Odense N	9-360	Storck HS	John Kjær, Haderslev
9-262	Savannah	Ole Østergaard, Randers	9-374	Ekolot JK-05L	Ib H. Nielsen, Haderslev
9-264	Zenair 601	Laurids Pedersen, Tjæreborg	9-375	Pipistrel Virus	Niels M.A. Hansen, Frederiksberg C.
9-265	Zenair CH701	Per Olsen, Mørke	OY-9222	JORA C5	Jacob Lund, Haderslev
9-266	Burostar EV 97	Thorkild Frederiksen, Havndal	OY-9245	Allegro 2000	Lars Gotfredsen, Glostrup
9-267	Zenair 601	Egon Kylling, Kjellerup	OY-9246	Allegro 2000	Hans Loft, Hørsholm
9-269	Jora UL II	Jens Olsen, Lundby	OY-9258	Savannah ICP	Hans Havsager, Ringsted
9-271	WT9 Dynamic	Frands Frandsen, Gjerlev J	OY-9259	Allegro 2000	Hans Norring, Frederiksberg C.
9-272	Titan Tornado	Evald L. Bank, Jystrup	OY-9282	Flight Design CT	Kai Hansen, Skærbæk
9-274	Savannah	Lars V. Toft, Gentofte	OY-9309	Zephyr 2000	Tønder Flyveklub, Tønder
9-277	Allegro 2000	Allan Dam, Sorø	OY-9315	CT SW	Bo Rønnow, Otterup
9-278	Bingo ICP	Svend Jørgensen, Herning	OY-9319	Flight Design CT 2 SW	Sinisa Terzic, Jyderup
9-280	Zenair 701	Claus Nybroe, Stenstrup	OY-9320	Burostar EV 97	John Pedersen Støvring, Mariager
9-283	Savannah	Boe Sejerup, Odder	OY-9332	Savannah VG	Søren Ipsen, Horsens
9-284	Savannah	Niels Andreasson, Tikøb	OY-9337	ICP Savannah VG	Egon Kylling, Kjellerup
9-285	ICP Savannah	Freddy Adelvard, Stenløse	OY-9339	Ikarus C42 B	Benny Mortensen, Vallensbæk Strand
9-286	Ikarus C42 B	Kjeld Hougård, Bramming	OY-9341	Zephyr 2000	Mads Nordmark Støckler, Højbjerg
9-287	Aeroprakt 22	Frands Frandsen, Gjerlev J	OY-9342	Burostar EV-97	Peter Hvitfeld, Ølstykke
9-288	Aeroprakt 22	Henning Sjørlev, Grenå	OY-9344	Jabiru J170-UL	Ole Nørmark Christiansen, Herning
9-289	Savannah	Jørgen Forby, Snedsted	OY-9348	Burostar	Thorvald Møller, Skærbæk
9-290	Savannah	Mikkel Kristensen, Fåborg	OY-9349	A22-L	Martin Kruse Hansen, Silkeborg
9-291	ICP Savannah	Peter Maarssø, Blommenlyst	OY-9350	Burostar	Jens Juul, Stouby
9-293	Jet Fox 97	Hans Christian Jensen, Hemmet	OY-9351	Burostar EV-97	Poul Pedersen, Thisted
9-296	Zenair CH701	Jørgen Petersen, København K.	OY-9353	Burostar EV-97R	Preben Larsen, Tårs
9-298	CT 2 SW	Jens Larsen, Blokhus	OY-9354	Burostar EV-97R	Lars Christensen, Vodskov
9-299	Ikarus C42	Thomas Thomsen, Thisted	OY-9361	ICP Savannah VG	Lars I. Storper, Holstebro
9-300	Sky Ranger	Thomas Thiel, Struer	OY-9363	Atec 122 Zephyr	Jørgen Gram, Vojens
9-301	Burostar EV 97	Jess Birnbaum, Storvorde	OY-9364	Savannah ICP	Ole Vilstrøm, Ny-Solbjerg
9-302	Burostar	Niels Gregersen, Galten	OY-9365	Aeroprakt Foxbat A22-L	Per Sten Jørgensen, Holstebro
9-303	Allegro 2000	Peter Søndergård Øberg, Slangørup	OY-9366	Jabiru J170-UL	Henrik Rønjbjerg Nielsen, Åbyhøj
9-304	ICP Savannah	Ove Simonsen, Rudkøbing	OY-9368	Aeroprakt Foxbat A22-L	Ib Kock Rasmussen, København S.
9-307	Rans 10	Niels Chr. Høj, Nykøbing Sjælland	OY-9370	Atec 122 Zephyr	John Jensen, Svendborg
9-308	ICP Savannah	Lars Jørgensen, Herning	OY-9373	Atec 122 Zephyr	Ole Iskov, Odense SV
9-311	Zephyr 2000	Evald L. Bank, Jystrup			i alt: 228
9-312	ICP Savannah	Carl Holmberg Jensen, Horsens			Klasse A – 44
9-314	Allegro 2000	Kurt Rasmussen, Fårup			Klasse B – 184
9-316	Skyranger	Freddy Adelvard, Stenløse			



Verdens højeste vandfald »Angel falls« styrter 1000 meter ned over en lodret klippe midt i Canaima-nationalparken.

ORINOCO OG DEN BLÅSTRIBEDE KAT

Tekst og fotos: Dieter Betz

Vi var en blandet flok af eventyrlystne skandinaver som havde fundet sammen omkring et fælles ønske: at foretage en ekspedition langt ind i Venezuelas jungle for at møde nogle af de sidste oprindelige naturfolk, der endnu lever dybt inde i skoven ved floderne.

Dertil skulle vi bruge et transportmiddel, som kunne bringe os til de afsides liggende bopladser hurtigt - da vi kun havde begrænset proviant - og som kunne sætte os af både på jorden og på vandet.

Løsningen af det problem var oplagt: Lufttransport! Et stort amfibiefly!

Stort, for at kunne bære hele flokken på 12 mand plus udstyr plus besætning over store afstande, og amfibie, for at kunne lande på junglefloeder og primitive landingsbaner af grus og ler.

I det fjerneste hjørne af lufthavnen i Caracas, langt fra al passagertrafik ude ved den yderste hangar, stod i den flimrende hede et blåt og hvidt monstrum der mere lignede en strandet hval med soltag end en flyvemaskine. Der stod vores eventyrlige fartøj - en PBY Catalina.

Et klenodie af et amfibiefly, det eneste i Venezuela og et af de sidste 30 eksemplarer i verden som endnu er flyvedygtige. Det er forbavsende få i betragtning af, at der i perioden fra 1936 til 1945 blev bygget over 4000 i USA, for ikke at nævne de flere hundrede som Rusland fremstillede.

Vores Catalina er af modellen PBY-5A som er bygget i 1943 og er et af de mest robuste og alsidige fly af sin art - og det mest succesrige amfibiefly nogensinde.

PB står for "Patrol Bomber" og Y var den amerikanske flådes kode for "Consolidated Aircraft", som byggede flyet, der er opkaldt efter Catalina-øen ud for Californien.

Flytypen har været brugt til utallige opgaver i både militær og civil tjeneste og blev verdensberømt under 2. verdenskrig, fordi den kom til at spille en afgørende rolle i krigens forløb. Med sin rækkevidde på over 4.000 km - 20 timer i luften - blev Catalinaen US Navy's mest alsidige arbejdshest.

Det var en Catalina, der opdagede det tyske krigsskib "Bismarck" i Nordatlanten og derved bidrog til dets tilintetgørelse.

Det var også en flok sortmalede Catalinaer, kaldt "Black Cats", der på én af



Ekspeditionens mål er nået: Orinoco-floden med landsbyen San Francisco de Gayu ligger under os.

deres natlige patruljer/bombetogter opdagede den japanske stillehavsflåde på vej til øen Midway, hvor et af de største slag i Stillehavskrigen fandt sted.

I denne krig reddede "Dumbo" - som flyene blev kaldt på redningsaktioner til havs - flere tusinde flybesætninger fra druknedøden.

Kært barn har mange navne: Cat, Mad Cat, Pig boat, P-boat, Y-boat, Canso og Nomad.

Efter krigen fandt flyet med de mange øgenavne nye anvendelser: til passagertransport og som "Fire Bomber" i Alaska til at bekæmpe de utallige skovbrande, til redningstjeneste, isrekognoscering og videnskabelige ekspeditioner helt op til 1980. Jacques-Yves Cousteau brugte en Catalina til sine dykkerekspeditioner.

Det danske Flyvevåben fik leveret otte af dem i 1957-58. Efter et dramatisk liv i Grønland og Danmark indtil 1970 er der nu kun én af dem tilbage. Den står på Danmarks Flyvemuseum i Helsingør.

EN GAMMEL DRENGEDRØM

En af mine gamle drengedrømme var ved at gå i opfyldelse, da vi endelig tordnede ud af Caracas startbane, væk fra den flimrende hede til køligere luftlag. Endelig sad jeg i en Catalina! På vej mod nye eventyr.

Min ven Jørgen lå fladt på gulvet, han har aldrig kunnet tåle at flyve, men han ville med for en hver pris, om han så skulle ligge ned under hele turen. Han er journalist af hele sit hjerte og så kan man finde sig i lidt af hvert. Jeg fortæller ham hvad der foregår udenfor vinduerne og en gang i mellem rejser han sig for at tage et billede og falde stønnende tilbage på ryggen.

Vi flyver ind i landet mod sydøst, millionbyen Caracas ligger bag os og nu er der bare skov så langt øjet rækker. Uendelig skov, kun afbrudt af et netværk af floder, og et bjerg som aldrig er blevet besteget, selv om det kun er 1200 m højt.

Kun en helikopter har været deroppe - indtil 1986, hvor deltagerne i en viden-

skabelig ekspedition landede i faldskærm samme sted. Men endnu har ingen klatret op på toppen fra junglen.

VERDENS ÆLDSTE LANDSKAB

Kursen er sat mod La Gran Sabana, et bjergområde på grænsen til Guyana. Bjergene står i horisonten som lodrette søjler med flad top. De tilhører verdens ældste landskab. Efter vulkanerne er smuldret væk, står de vulkanske kerner tilbage som vidnesbyrd om en tid, hvor jorden blev skabt med bulder og brag.

Der er en time tilbage før landing og styrmanden tilbyder mig sin plads. Jeg må indrømme, at det føles en smule forhistorisk, da jeg kanter mig ind på sædet, sammenlignet med det 737-cockpit, jeg er vant til.

"My controls", råber jeg taknemmeligt gennem larmen og tager over.

Alt er manuelt, selvfølgelig. Det første, jeg føler, er den manglende længdestabilitet, og jeg kæmper med pedalerne for at finde takten i den tiltagende "fishtailing". Mine kammerater bagerst i flyet begynder at råbe, fordi de bliver



Vi landede lige udenfor Warao-folkets pæhytter i Orinoco-floden.

smidt fra side til side. Det føles lidt ydmygende at skulle kæmpe for at holde retning og højde, men det er et tungt og sejt apparat. Tænk på de stakler som har siddet og styret dette monstrum i hånden i 20 timer i træk. Rejsehastigheden ligger ved 200 km/timen. Masser af tid til at studere landskabet. Vi nærmer os bjerget Auyan Tepui, hvorfra verdens højeste vandfald, "Angel Falls" styrter 1.000 meter ned over en lodret klippe og forstøves inden det når helt ned.

Vi lander i nærheden midt i nationalparken Canaima på en grusbane og holder et par dages pause for at vænne os til fugten og varmen, før vi for alvor skal ud i Orinoco-flodens delta.

Et par dage senere går turen videre. Vi har lidt sommerfugle i maven, for når vi ser på kortet, er det svært at forstå, at nogen kan finde rundt i dette virvar af vandveje, en kompliceret labyrint med mere end 300 floder og sidefloder. Mange af dem ender blindt. Det vil nok tage mere end et helt liv at udforske hver en krog af dette enorme landskab.



Dagligdag hos Warao-familien.

Warao-folket, som lever i området, bor i pæhytter, fordi deltaet bliver oversvømmet i regntiden. De ernærer sig fortrinsvis af fiskeri, indsamling af palmeskud og en smule landbrug. Det er dem, vi er på vej til at besøge.

LOKKE I EN FÆLDE

Mekanikeren dykker ned mellem piloterne under instrumentbrættet og forsvinder gennem en lille dør ud i flyets næse. Han dukker frem igen med en ekstra rulle tovværk til fortøjninger. "Just in case", siger han.

Piloterne er helt sikre på hvor vi skal hen og begynder at gå længere ned, for

at vi kan nyde det enestående landskab. Snart får vi øje på en række ensomme pæhytter og især på en mand, som vifter som besat med et hvidt stykke stof. Vi lægger an til landing, støttepontonerne spejler sig et øjeblik i flodens blanke overflade lige inden flodbølgen af brunt vand rejser sig udenfor vinduet. En kraftig opbremsning - vi er landet.

I et nu er flyet omringet af en flok kanoer, og piloterne er nødt til at standse motorerne i en fart.

En kano med en mand stående i boven nærmer sig. Han har hvid skjorte på og bærer en borgmesters værdige ansigtsudtryk. Efter kanoen med et lille bump

har lagt til ved flyets næse, taler manden højlydt med kaptajnen gennem det åbne cockpitvindue.

Vi gør klar til udstigning, og Jørgen sidder allerede i en kano og ser meget glad ud. Hans ansigt fortrækkes som i smerte, da vi kalder ham tilbage.

Vi er landet det forkerte sted! Manden, som vinkede til os, ventede på postflyet, som engang om ugen kaster posten ned i en vandtæt sæk. Han troede det var os.

Nu har vi et problem. Eller rettere sagt kaptajn Rodrigues er i alvorlige vanskeligheder. Det lige stykke af floden, som vi nu befinder os på, var langt nok til at lande på og rigeligt til at starte på med et tomt fly - som han med rette havde forventet, den ville være.

Nu sidder han fanget på det eneste lige stykke på floden, der er for kort til at starte på med et tungt læsset fly.

Diskussionen i cockpittet kan høres bagerst i flyet, og den bliver mere og mere højlydt. Det sydlandske temperament slår tydeligt igennem.

Jørgen, som igen ligger fladt på gulvet, bemærker tørt, at nu drejer meningsudvekslingen i cockpittet sig om, hvorvidt vi kan komme i luften eller ej.

Floden er ikke bred nok til at vende i og desuden myldrer det med flere små bevoksede øer omkring os. Det er flydende øer, som kan skjule et væltet træ, der ligger lige under vandoverfladen.

EN START SOM TRÆKKER TÆNDER UD

Ankeret bliver taget op, og vi begynder at drive med strømmen ned mod flodkrumningen.

Kaptajn Rodrigues forsøger at starte den ene motor. Første forsøg mislykkes. Febrilske hænder i cockpittet.

Træerne kommer betænkelig tæt på. Endelig starter motoren i en blå røgsky, og Catalinaen begynder langsomt at dreje væk fra de høje træer, der står som en tæt, grøn mur langs flodbredden.

Vi er drevet rundt om hjørnet og kan ikke længere se den del af floden, vi skulle starte på.

Kjeld, norsk luftkaptajn, og jeg sniger os frem til cockpittet og stiller os bag piloterne. De er optaget af at starte den anden motor. Også her går det trægt, men



Det sidste billede af Catalinaen, som var ved at synke efter den var slået læk.



Instrumentpanelet virker noget forhistorisk, når man er vant til et EFIS cockpit i en Boeing.



Forfatteren i cockpittet. Det føltes en smule ydmygende at skulle kæmpe for at holde kurs og højde.

2400 heste galoperer afsted under øredøvende larm med vand stående langs flyet.

olien i motorerne er stadig varm nok til at de kan tage fuld gas omgående. Rodrigues styrer igennem krumningen i floden med fuld sideror og differential power. Farten tiltager, og vandet udenfor vinduerne bliver pisket op af propellerens slipstrøm. Det må være et flot syn udefra! tænker jeg et sekund, men herinde ser vi bare den grønne mur af høje træer komme tættere på.

Mens vi skrider næsten sidelæns gennem svinget, accelererer vi og får et godt tilløb til det lige stykke af floden, som ligger foran os nu. Modstrøm og en smule modvind hjælper til. De to Pratt & Whitney stjernemotorer yder deres allerbedste. 2400 hestekræfter galoperer af sted med en øredøvende larm. Fartmåleren er begyndt at vibrere sig langsomt væk fra sin nulstilling. Der er håb forude, men i et splitsekund ser det ud til at det hele alligevel var omsonst.

En flydende grøn ø ligger lige i vores bane. Der er ingen vej udenom. Med et -indbildt? - "Wumpp" ryger vi igennem bevoksningen af store skinnende blade. Gashåndtagene forbliver helt fremme. Det er nu eller aldrig. Jeg kan føle at vi nu ridder på "the step", et trin i flyets bund til at accelerere på.

Nu gælder det at balance på "trinnet". Hvis man trækker for tidligt i rattet,

bremser man igen, hvis man skubber det frem, bremses man også. En hårfin balance. Flyet skal ride på dette trin indtil det letter af sig selv.

Og de høje træer foran os kommer nærmere i rasende fart.

Vi flyver.

Vi er ikke højt nok over vandet til at vi kan dreje væk fra træerne. Vi skal over!

Jeg tror, at jeg begyndte at svæve på tåspidser bag kaptajnens sæde for at gøre flyet lettere og jeg er sikker på, at de yderste grene kildede flyet under maven. Men vi kom over.

Kjeld kiggede på mig. Vi vidste begge, hvad den anden tænkte, men ingen af os sagde noget.

Stedet, hvor vi skulle have landet, San Francisco de Guayo, lå kun ti minutter derfra.

VI ER VED AT SYNKE

Vi var kun lige landet, da der blev råbt: "Skynd jer, skynd jer, alt hvad I kan!"

Styrmanden, mekanikeren og medhjælperen arbejdede som besatte med at få bagagen ud i de små både, som kom for at hente os.

Kanoen, jeg sad i, lagde vejen forbi cockpittet, for at vi kunne sige tak og farvel

til skipperen, men han stak hovedet ud af vinduet og råbte:

"Skynd jer væk! Jeg starter nu! Vi tager vand ind - vi er ved at synke!"

Bådene nåede lige i land mellem hytterne og de primitive landgangsbroer, da vi hørte et velkendt brøl fra to stjernemotorer, der endnu engang slap alle deres heste løs. Denne lyd, som var musik i vores ører, fortonede sig hurtigt over junglen.

Det var det sidste, vi hørte fra vores Catalina. Den kom aldrig for at hente os, som aftalt. Det var først meget senere, at vi fik bekræftet at den var kommet sikkert i land.

Vi havde en vidunderlig tid hos Waraofolket, og da det gik op for os, at vi ikke kunne flyve hjem, lykkedes det at arrangere nogle kanoer med påhængsmotorer til at bringe os den lange rejse gennem floddeltaet tilbage til Tucupita og civilisationen. Men det er en anden historie.

Catalinaen blev senere solgt tilbage til USA og flyver stadig.

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)
12-14/5	EBACE, Geneve, Schweiz (www.ebace.aero)
22-24/5	HeliExpo, Letnany/Kbely (Prag) (www.expo.aero)
6/6	65th D-Day Anniversary Airshow
12-14/6	HeliExpo, Wycombe Airpark (www.expo.aero)
15-21/6	Paris Air Show, Le Bourget (Paris), Frankrig (www.paris-air-show.com)
17-19/7	Tannkosh-Fly-In, Flugplatz Tannheim/EDMT (www.flugplatz-tannheim.de)
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
4-6/9	Oldtimer-Fliegertreffen, Hahnweide bei Kirchheim (www.oldtimer-hahnweide.de)
16-20/9	46th Reno Air Races and Air Show, Reno Stead Field, Nevada (www.airrace.org)

Se også www.airshowbuzz.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. Se 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.

NAVNE: VAGN JENSEN

Fredag den 7. februar fylder erhvervsmanden og privatpilot Vagn Jensen, Randers 70 år.

Vagn Jensen er indehaver af firmaet Nørhald Data A/S, der opererer over det meste af landet, hvilket har givet en stor berøringsflade til erhvervslivet. Afstandene spiller ikke den store rolle, idet Vagn Jensen i 1972 erhvervede flyvecertifikat og har eget fly med base på Randers Flyveplads.

I sin fulde højde rager Vagn Jensen tydeligt op over de fleste i de fora han befinder sig i.

Indenfor privatflyvningen og særligt luftsporten har det også været tilfældet i mange år. Det er dog ikke den fysiske højde, der har gjort Vagn Jensen synlig, men derimod det organisationstalent, som luftsporten har nydt godt af i mange år.

På det nationale plan har han ydet en bemærkelsesværdig indsats indenfor

motorflyvning, hvilket bl.a. kommer til udtryk gennem medlemskab af Randers Flyveklubs bestyrelse i 1973 og som medlem af KDA's Motorflyverådet i 1974. Som medinitiativtager til oprettelse af Dansk Motorflyver Union i 1982 indtrådte han i bestyrelsen, hvor han i en lang årrække har varetaget forskellige poster. I mere end 10 år har han bestridt næstformandsposten i Kongelig Dansk Aeroklub, der er paraplyorganisation for luftsport i Danmark.

På baggrund af Vagn Jensens mangeårige engagement og organisationstalent er han uden tvivl den danske leder der indenfor luftsport nyder størst respekt i internationale kredse.

Hvilket bl.a. kan ses af, at han i 1989, 1995 og 2004 kan tilskrives æren for at VM i Rally- og Precisionsflyvning blev afviklet i Danmark med ham som Competition Director.

Siden 1981 har Vagn Jensen varetager



et stort antal opgaver som dommer og jurypræsident over hele verden. I regi af Federation Aeronautique Internationale (FAI) beklæder han fortsat vigtige udvalgsposter indenfor General Aviation Committee. På den baggrund er han tildeelt både danske og internationale hædersbevisninger, samt æresmedlemskaber, herunder KDA's SAS-pokal for klubledere, FAIs Air Sports Medal og FAIs Paul Tissandier Diploma.

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

dfе **DANSK FLY ELEKTRONIK APS**

KØBENHAVNS LUFTHAVN ROSKILDE

Telefon 4619 0091 · Fax 4619 0705

www.avionics.dk · dfе@avionics.dk

Announce i Flyv?

Så kontakt Allan Christensen

Telefon: 2172 5939

Aktiviteter 2009

Det er med stor fornøjelse at kunne medsende aktivitetskalenderen for 2009. Her kan du finde forskellige former for Fly-in og udstillinger som er et besøg værd.

Kalenderen findes også på vores hjemmeside, så har du en aktivitet som du vil have med, så send dine informationer til aviation@siriusgroup.com.

Vi vil selvfølgelig komme flyvende til en del af aktiviteterne, hvor vi ser frem til at møde dig og få en god flysnak.



Sirius Aviation Insurance

Nyhavn 43A^{2.n}, 1051 København K

Telefon: +45 88 807 100

e-mail: aviation@SiriusGroup.com

Web.: SiriusAviationInsurance.com

Filial af Sirius International Försäkringsaktiebolag (Publ), Sverige

SIRIUS
AVIATION INSURANCE

2

LEVERANDØR TIL DET DANSKE UL FOLK

FLY TYPER

Roland 602XL og Sky Jeep (STOL)
CT2SW light med Rotax 912S 100 hp
Skranger med div. motorer
Trikes med div. motorer

DIGIDAN
APS

PROPELLER

Woodcomp propeller, DUC propeller
GT Propeller specielt til Jabiru motorer

TLF. 4390 6365
4015 6365

FLY INSTRUMENTER

Kvalitets instrumenter med test certifikat

INTERCOM

Intercom, hjelme, headsets og tilbehør



Roland Sky Jeep
STOL



CT2



Skranger



Instruments
Props
Comm

Se informationer, billeder, priser på www.digidan.dk

R 44, type 2, købes

Omkring 600 timer

Niels Dahl • Fredensvej 26
3250 Gilleleje • Tlf: 4010 1433

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@df-s.dk

TT 4100 til salg



Lycoming 0320 - E2D TT 2070. Prop 35 T. Carburator
Heat indicator. Cyl Heat indicator. Winter kit. Garmin
295 med fast ANT og EL udtag. ADF KR-86. King
Radio. Transponder med mode C. David Clark intercom
(alle fire seats).

Forstærket Cockppit (forberedt for ponton). Hangered.
En pilot/ejer de sidste 8 år (dansk). Nyt Gransknings-
bevis. Flyet er velholdt.

Pris 245.000 dkr.

For mere info: 0046 (0)70 528 60 32

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.

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 tit: 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

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

- 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, F(A)A, CRN(A)SPA, IR(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

CASA



CASA AIR HELIKOPTER FLYVESKOLE

- Privat og kommerciel (PPL/CPL)
- Teori (Bridge & PPL)
- Instrumentbevis - IR(H)MESPL
- Instruktøruddannelse FI(H)
- Typekursus R22/R44/MD902

CASA Air A/S • www.casa-as.dk • Tlf.: 75627999

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



H M K



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

Professionel pilotuddannelse



Lufthavnvej 60
4000 Roskilde
tlf. 7026 6906

- ATPL (A) integreret
- PPL (A) og PPL (S)
- FCL (A) og FCL (S)
- ATPL (A) og ATPL (S)
- PPL (A) og PPL (S)

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, GENbox. 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 98965833

Skive Lufthavn
Lufthavnsvej 1
DK-7840 Højelev
Tlf. +45 97524037

Flyveåbnets
Bibliotek



392000304307

FLYV

MARTS 2009 NR. 3

Flyvning i Californien

Ballonflyvning:
Ny dansk rekord

Historie:
Picnic i det høje



KDA 100 år

LÆS OGSÅ...

VEJLE SVÆVEFLYVEKLUB 70 ÅR

Den 13. marts 1939 mødtes syv personer og stiftede Vejle Flyveklub Svæveflyverne.





**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 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



TRIG ScanTech

Er din

Mød de
TT31
transpon
strømfori
opgrader
En billig,
til én mo

Kontakt ScanTech vedrørende priser og installation.

Scandinavian Aircraft Technologies A/S
Taagholtvej 178 • 9870 Sindal • 9678 0200 • parts@scantech.aero



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

www.qbenai.com

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



« 8

KDA 100 år
Ved KDA's 100 års jubilæum var Fédération Aéronautique Internationale repræsenteret ved Alvaro de Orleans Borbon, medlem af FAI Executive Board.



14 »

Flyvning i Californien

»Alligevel syntes jeg, at det var på tide at komme tilbage og flyve i Californien, da der var gået lang tid siden sidst.«



« 22

Ny dansk varighedsrekord

»Efter fire timers søvn står jeg op og klikker pr. refleks ind på www.dmi.dk og jo, svag vind, solskin hmm der er faktisk rekordvejr, men kan jeg nå at blive klar?«

35 »

Vejle Svæveflyveklub fylder 70 år

Godt 35 år efter at brødrene Wright udførte deres bedrift ved Kitty Hawk, lagde nogle gæve ildsjæle grunden til en af landets bedst fungerende svæveflyveklubber, nemlig VSK.



KORT SAGT

Kort sagt 4

KDA · 100 ÅR

Billeder fra 100 års jubilæum 8

MOTORFLYVNING

Flyvning i Californien 14

BALLONFLYVNING

Ny dansk varighedsrekord 22

SVÆVEFLYVNING

Havarier og hændelser DSvU 28

Vejle Svæveflyveklub 70 år 35

ULTRALET

UL-fly på dansk register 33

HISTORIE

Picnic i det høje 38

For 70 år siden 41

OSCAR YANKEE

Oscar Yankee 42

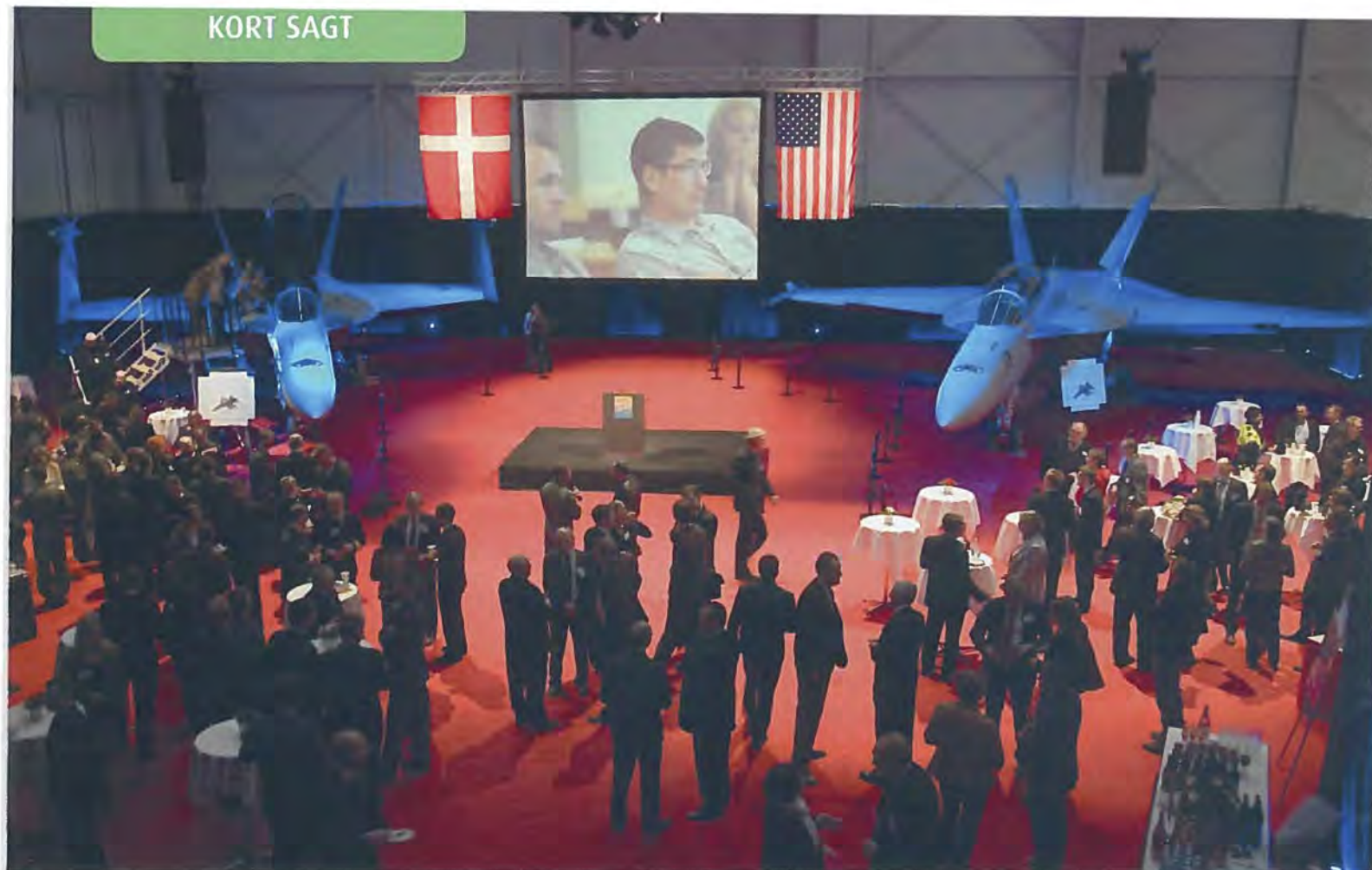
ORGANISATIONSNYT

Organisationsnyt 43

Unionskalender 44

Forsidefoto: Knud Larsen.





Boeing og U.S. Navy præsenterede to F/A-18F. Foto via Mads Lindberg.

KORT SAGT

BOEING F-18 I KASTRUP

I den løbende konkurrence om at blive leverandør til det danske flyvevåben af nye kampfly deltager i øjeblikket Gripen International, Lockheed F-35 Joint Strike Fighter, og for ikke så længe siden meldte Boeing fabrikken sig i kapløbet med deres F/A-18.

Den 3. februar præsenterede Boeing Military Aircraft den nyeste version af F/A-18F Super Hornet tilhørende U.S. Navy i en hangar i Københavns Lufthavn Kastrup. Der var to fly begge i den to-sædede udgave. Ved præsentationen var der gæster fra Forsvarsudvalget, Flyvevåbnet, Projekt Nyt Kampfly, en lang række officielle gæster samt pressen.

Chargé d' Affaires Terence P. McCully fra USA's Ambassade i København bød velkommen og udtrykte sin glæde over at der var to amerikanske deltagere i konkurrencen om leverancen til Flyvevåbnet.

Thomas Bell, VP Business Development, Boeing Military Aircraft var ikke uventet mest begejstret for Boeing F-18: "F-18 var et moderne afprøvet fly uden tab i mere end 500.000 timer - og så har det to motorer (med skjult henvisning til at de to andre konkurrenter har én motor, red.), noget som piloterne var glade for under turen over Atlanten. De hidtil leverede fly til U.S. Navy blev leveret til aftalt pris og aftalt tid."

Flyene var startet i Jacksonville, Florida og fløjet med lufttankning til Kastrup, som var et stop undervejs til en luftfartsudstilling i Bangalore, Indien senere i februar.

AIR ALPHA OG CIRRUS

Air Alpha i Odense Lufthavn er pr. 8. januar blevet godkendt som autoriseret service center for det amerikanskbyggede fly Cirrus. Firmaet har de sidste 2½ år været certificeret til at servicere Cirrus-flyene SR20 og 22, men er altså nu

tillige blevet udpeget som et egentligt Cirrus service center. "Det betyder, at vi nu har et tættere og mere formaliseret forhold til Cirrus," forklarer Frank Bred, der er Base & Line Maintenance Manager hos Air Alpha, og han uddyber: "At være et autoriseret service center betyder, at vi adgang til en ekspertise, som vi ikke havde tidligere, så det er klart, at vi er rigtig glade for at kunne tilbyde denne forstærkede service." Virksomheden ser nu frem til at servicere endnu flere fly på sit EASA Part-145 godkendte værksted.

AE300 DIESELMOTOR

Da motorfirmaet Thielert kom i økonomiske vanskeligheder for et årstid siden fik Diamond Aircraft i Østrig også problemer, idet deres DA40 og DA42 (tomotoret) fly anvendte Thielerts dieselmotorer.

Man havde fremstillet en lang række fly men kunne ikke få motorer til dem - og

hva' så? Diamond Aircraft havde i en periode arbejdet sammen med Austro Engines i Østrig. Dette har resulteret i produktion af en ny turbodiesel motor, der nu har fået EASA's typecertifikat.

Der er pt. 42 DA42 NG med den nye AE300 dieselmotor på produktionslinjen. Derefter følger DA40 og DA50 med den nye motor. Diamond arbejder også på en ombytningsmulighed for eksisterende fly til den nye motor.

CESSNA DÅB

Efter overtagelsen af Columbia Aircraft i Bend, Oregon i 2007 fortsatte Cessna med flybetegnelserne Cessna 350 og Cessna 400. Andre Cessna fly har et tilnavn som fx Skyhawk, Skylane o.l. Derfor er det besluttet om omdøbe de to lavvingede fly til hhv. Cessna 350 Corvalis og Cessna 400 Corvalis TT (motoren har to turboladere). Firmaet Flyteknisk A/S i Notodden i Norge er Cessna forhandler i Norden.

SOCATA

Det franske firma DAHER (familiefirma stiftet i 1863), der er en stor koncern inden for atom-, forsvars- og serviceindustrien, har overtaget 70 % af SOCATA i Tarbes i Sydfrankrig. Dette firma, der i GA-kredse er mest kendt for flyene TB-9, TB-10 og TB-20/21, har rødder tilbage til Morane-Saulnier i 1911. Fremstillingen af TB-flyen er indstillet og leveres nu af et rumænsk firma på ordre.

Det eneste fly SOCATA nu fremstiller er turbopropflyet TBM 850, en videreudvikling af TBM 700. Herudover arbejder SOCATA som underleverandør til Airbus, Dassault og Eurocopter. DAHER-SOCATA har nu 7.500 ansatte og en omsætning på ca. 1. mia. Euro.

Den 5. februar leverede fabrikken TBM 850 nr. 500 til en amerikansk kunde, der i bytte gav sin veltjente TBM 700.

SAS IGEN

SAS bestyrelse har besluttet at omlægge strategien for at kunne tage højde for de



FLYV havde fornøjelsen at prøve Cessna 400 da den hed Columbia 400. Foto: Knud Larsen.



TBM 850 har en tophastighed på 320 kts i 26.000 ft. Fabrikfoto.

store tab i 4. kvartal og den internationale finanskrise mm. Den nye strategi hedder Core SAS - på almindelig dansk "Back to business". I lang tid har SAS uden held forsøgt at sælge datterselskabet Spanair. Det er nu afhændet til et spansk konsortium for 1 Euro (én). SAS forbliver dog som mindretalsaktionær med 19 % af aktiekapitalen. Spanair har 3.000 medarbejdere. SAS har tidligere afhændet sine 47,2 % aktier i airBaltic. Reorganisationen vil alligevel medføre at

der skal fyres ca. 3.000 medarbejdere, uprofitable ruter lukkes og 14 fly til kort- og mellemdistanceruter stilles på jorden. På langdistanceruter (uden for Europa) bliver flyflåden reduceret med to fly. Aktiekapitalen vil blive forøget med SEK 6 mia.

Endvidere vil de tre nationale selskaber (her i landet SAS Danmark A/S) blive nedlagt som selvstændige selskaber.



Turboproptæringsfly Grob 140TP. Foto: Knud Larsen.

GROB AEROSPACE

Den tyske flyfabrik Grob Aerospace i Tussenhausen-Mattsies har i et halvt års tid været i betalingsstandsning. Fabrikken startede i 70-erne med svævefly, men gik senere over til at fremstille motoriserede træningsfly til flyveskoler og militæret. Et forsøg på at sælge jetforretningsfly (ved navn SPn) er slået fejl og er den egentlige årsag til de økonomiske problemer.

Firmaet H3 Aerospace i München har pr. 1. februar overtaget størstedelen af firmaet, der fortsætter under navnet Grob Aircraft AG. Overtagelsen gælder kun træningsflyene Grob 115/120/140. "Vi har planer om at investere 6-8 mio. Euro de næste par år i produkter til flybygning", siger dir. Heitzmann.

COPENHAGEN AIRTAXI OG IKAROS FLY

Copenhagen AirTaxi har overtaget andragsmajoriteten i Ikaros Fly ApS. De to selskaber vil det i det nye firma operere en flåde på 32 fly. Flyene anvendes overvejende til taxifyvning, ruteflyvning, rundflyvning, udlejning og ikke mindst til pilotuddannelse.

Det nye selskab bliver tillige et af landets større uddannelsessteder for både privatpiloter og professionelle. Både Ikaros Fly

og Copenhagen AirTaxi med Skolen for Civil Pilot Uddannelse har hidtil uddannet mange trafikpiloter til de store flyselskaber, og med sammenlægningen bliver de også på det felt en af landets dominerende skoler. Det er et vigtigt led i selskabets strategi for fremtiden, fordi alle analyser peger på, at der over hele verden – til trods for den øjeblikkelige krise – vil blive stor efterspørgsel på trafikpiloter.

- Vore eksisterende og kommende kunder får med konsolideringen af de to virksomheder en mere kompetent samarbejdspartner og mange flere muligheder at vælge imellem, siger Kenneth Arly Larsen. En mere varieret flyflåde, flere instruktører og flere uddannelsesmuligheder. Det sidste også fordi vi i forbindelse med sammenlægningen har investeret i vores egen helikopter, der snart vil komme i luften med henblik på uddannelse af civile helikopterpiloter.

- Flyejere vil også komme til at høste fordele af sammenlægningen. De to virksomheder har indtil sammenlægningen haft hvert sit værksted, men nu bliver de ét. Værkstedet vil få ansvaret for reparation og vedligeholdelse samt udstedelse af luftdygtighedsbeviser for mere end 70 helikoptere, ét- og to-motors fly. Centraliseringen vil betyde en bedre ud-

nyttelse af ressourcerne og dermed mulighed for at fastholde et rimeligt omkostningsniveau.

IKAROS FLY BEVARES

Selv om det er Copenhagen AirTaxi og Kenneth Larsen der, både økonomisk og ledelsesmæssigt, indtager kaptajnssædet i den samlede virksomhed, betyder sammenlægningen ikke et farvel til Ikaros Fly, som blev stiftet i 1981. Tværtimod vil der blive gjort meget for at bevare den særlige kultur, som findes i dette selskab, bl.a. ved at den hidtidige direktør, Claus Thomsen, fortsætter i virksomheden.

- Ikaros kultur og varemærke står for noget unikt i dansk General Aviation, og det vil vi både bevare og udbygge, siger Claus Thomsen. Derfor vil eksisterende kunder fortsatte kunne benytte samme fly og samme instruktører som tidligere, og vi vil også fortsat holde til i egne, nye lokaler.

FLYTEKNIISK.NO

FLYTEKNIISK AS. MERDEVEIEN 18B. 3676 NOTODDEN - NORWAY

NÅ OGSÅ CESSNA CARAVAN FORHANDLER



182 SKYLANE



400 CORVALIS TT



NY NETTSIDE!

WWW.FLYTEKNIISK.NO

Tlf : +47 90 78 44 78 - mail : runar@flyteknisk.no



KDA 100 ÅR



Tekst og foto: Knud Larsen

Tirsdag den 20. januar var en stor dag for Kongelig Dansk Aeroklub. Et hundrede år tidligere var det en næsten lige så stor dag, idet Det Danske Aeronautiske Selskab blev stiftet ved et møde på Hotel Phønix i København. En skriftlig tilladelse fra Kongehuset den 28. december 1925 gav anledning til navneskiftet til Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab, der i 1950 blev ændret til Kongelig Dansk Aeroklub.

KDA's protektor Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen deltog i receptionen i Idrættens Hus i Brøndby. Fédération Aéronautique Internationale (FAI) var repræsenteret ved Executive Board Member Alvaro de Orleans Borbón. An-

dre udenlandske gæster var repræsentanter fra Kongelige Svenska Aeroklubben, Norges Luftsportforbund (tidligere Norsk Aero Klubb) og Svenska Flygsportsförbundet. Repræsentanter fra Transportministeriet, Statens Luftfartsvæsen, Naviair, Rådet for Større Flyvesikkerhed og andre myndigheder og forretningsforbindelser aflagde besøg og ønskede til lykke.

En lang række bestyrelsesmedlemmer og medlemmer fra KDA's tilsluttede unioner fik lejlighed til at mødes og hilse på. Den udendørs udstilling sørgede Christoffer Mundt, varmluftballonskipper og Erik Bennekou, svæveflyver for med henholdsvis en ballon og et svævefly. Inden-

dørs kom Dennis Wolthers Sørensen i fuldt paragliderudstyr inkl. skærm, og Jørgen Holsøe med en række modelflyve-medlemmer viste deres flotte modelfly og modelhelikoptere. De mindre af disse var i luften i det store lokale, hvor der på to storskærme kørte en række historiske fotos fra foreningens 100 år. På en tredje storskærm vises DFU's film om faldskærmspring skiftende med FAI's film om luftsport.

KDA's Gæstebog indviet af Jakob Ellehammer i 1928 var fremlagt. HKH Prinsgemalen og mange andre gæster skrev en hilsen i bogen.



KDA's bestyrelse på 100 års dagen: F.v. Niels Jensen, Ole Kobberup, Søren Pedersen, Hans Havsager, formand, Jens Feldborg, næstformand og Per Wistisen. Fraværende Kim Jensen var på rejse i udlandet.



Modelflyvning Danmark kom med mange modelfly, her Lockheed F-16 og Eurofighter tilhørende Ole Kastrup.



Alvaro de Orleans Borbon, medlem af FAI Executive Committee modtages af generalsekretær Anders Madsen og formand Hans Havsager.



Niels Ebbe Gjørup, DaSK, Per Brüel og Per Wistisen. Længst til højre Niels Jensen.



KDA's formand Hans Havsager i samtale med Ole Gellert Andersen, uddannelsesansvarlig i DULFU.



Stig Eldov (tv.) i samtale med Steen Randa og KDA's næstformand og formand for DSvU Jens Feldborg. I baggrunden har Jørgen Holsøe en modelhelikopter i luften.



Tidligere formand for KDA Aksel C. Nielsen og fru Kirsten.



Fritz Krag repræsenterende Flyvemuseets Venner og tidligere formand for Rddet for Større Flyvesikkerhed Kai Frederiksen, i midten Ole Gellert Andersen.



Tidligere generalsekretær Henrik N. Knudtzon i samtale med dr. tech. Per Brüel.



Allan Hansen og Vagn Jensen, DMU Sport.



Fra Norges Luftsportforbund kom (f.v.) formanden Otto Lagarhus, tidligere formand for Norsk Aero Klubb Olav Aamuth og vicegeneralsekretær Arne Mathisen.



Svæveflyvere sammen med KDA's formand. F.v. Mogens Bringø, Nordsjællands Flyveklub, direktør Helge Hald, DSvU, tidligere formand for DSvU Jens Feldborg og nuværende formand for DSvU Poul Hørup sammen med Hans Havsager.



Ballonskipper Christoffer Mundt, DBu og besætning er ved at fylde hylstret foran Idrættens Hus.



Erik Bennekou udstillede et svævefly foran Idrættens Hus. Erik Bennekou (tv.) sammen med Jens Feldborg.



Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen, der er protektor for Kongelig Dansk Aeroklub, vises rundt af KDA's formand Hans Havsager. I midten adjutant, major P. A. Holm.



Direktør i Naviair Morten Dambæk og afdelingschef i Statens Luftfartsvæsen Per Veingberg lytter til formandens tale.



Et udsnit af gæsterne påhører formanden tale. F.v. tidligere formand for DSvU Bent Holgersen, tidligere generalsekretær Jørn Vinther, bestyrelsesmedlem Søren Pedersen, generalsekretær i Danske Flyvere Niels Helmø Larsen, tidligere forsvarschef, general Christian Hvidt og direktør Kai Frederiksen.



FAI's repræsentant Alvaro de Orleans Borbon overrækker Hans Havsager en kopi af forhandlingsprotokollen ved FAI General Conference afholdt i København på Christiansborg Slot i 1929.



Formanden for Norges Luftsportsforbund Otto Lagarhus overrækker NLF's gave (en isbjørn udført i glas) til Hans Havsager.



Formanden for Kungliga Svenska Aeroklubben Henry Lindholm overrækker KSAK's skjold til KDA's formand.



KDA's formand Hans Havsager sammen med næstformanden Jens Feldborg. Dirigentklokken er en gave fra DSvU.



Direktør i DSvU Helge Hald hygger sig sammen med tidligere formand for DSvU Bent Holgersen.



Ballonskipperne hygger sig. F.v. Kai Paamand, Toni Paamand og Christoffer Mundt.



Aksel C. Nielsen, Henrik N. Knudtzon og Bent Holgersen.



Generalsekretær-billede: Henrik N. Knudtzon, Anders Madsen og Jørn Vinther.



DHPU's formand Rasmus Rohlff, bestyrelsesmedlem Birger Strandquist, tidligere formand Niels Jensen og længst til højre Dennis Wolthers Sørensen med sin veninde.



Et udsnit af de mange flotte modelhelikoptere og modelfly.



En del af gavebordet. På opfordring havde mange valgt at indsætte gavebeløb på KDA's Jubilæumsfonds konto.





KDA PilotShop

Nyt produkt i KDA PilotShop!

For yderligere detaljer, kontakt KDA PilotShop:
www.kda.dk • Tlf. 4614 1507 • e-mail: pilotshop@kda.dk



HS 600 DANR





5

YEARS







N10965 gøres klar inden starten fra Camarillo sammen med en mekaniker.

FLYVNING I CALIFORNIEN

- i en Cessna 182 med G1000 glas cockpit, integreret GFC700 autopilot, Jeppesen Charts, Safe Taxi, WAAS, TAWS-B og TAS600.

Tekst og foto: Per Faldborg Olesen

PLANLÆGNINGEN

Da SAS annoncerede at de ville starte med at flyve til San Francisco i efteråret 2008, blev jeg straks interesseret i at komme direkte fra København til det sted jeg i sin tid havde lært at flyve. Desuden fandtes der en lufthavn i nærheden af San Francisco, hvor jeg kunne leje en turboladet Cessna 182 med Garmin G1000 fladskærme, den nye integreret autopilot GFC700 og med indbygget ilt-system.

Imidlertid udsatte SAS sin start på San Francisco, og det fly jeg havde fundet, var ikke længere til leje, da ejeren havde flyttet til et andet sted i USA. Alligevel syntes jeg, at det var på tide at komme tilbage og flyve i Californien, da der var

gået lang tid siden sidst. Mine to sædvanlige rejse- og flyvevenner Paul og Lasse var med på ideen, og ligeså var min kollega Kim.

Jeg var meget interesseret i at prøve at flyve med den nye integrerede autopilot GFC700 i G1000 glascockpittet, og hos Channel Islands Aviation (CIA) i Camarillo fandt jeg flyet. N10965 havde det hele undtagen turbo, men det var til at leve med. Udover den integrerede autopilot GFC700 var der Jeppesen Charts og Safe Taxi, TAWS (Terrain Awareness and Warning System) samt TAS600 (Traffic Advisory Systems). Udover dette havde den også WAAS (Wide Area Augmentation System – et GPS-system, red.), men da jeg ikke skulle flyve IFR, havde jeg

ikke brug for dette. Med dollarkursen på 5,40 DKK kostede den 1.200 kr. i timen. Dyrt i USA, men billigt for os fra Danmark.

De sidste par gange jeg havde været af sted var det med seks dages flyvning, men denne gang havde vi ikke så meget tid og penge til rådighed, så en firedags flyvetur blev planlagt. Camarillo ligger ca. 1 times kørsel nord for Los Angeles, hvilket blev udgangspunktet for vores tur. Fra Camarillo blev turen planlagt til at gå til San Carlos (lige syd for San Francisco) via Monterey for frokost. Efter overnatning i San Francisco videre til Lake Tahoe med frokost i Ukiah. Tredje dagen fra Lake Tahoe til Palm Springs

via Harris Ranch. Den sidste flyvedag skulle så være fra Palm Springs tilbage til Camarillo med stop i Santa Ynez nær Solvang.

FORBEREDT

Fredag den 3. oktober fløj Kim og jeg via London til Los Angeles og Paul og Lasse via Paris. En dejlig bil var bestilt for hele perioden, og efter en lang rejsedag kunne vi sidst på dagen indtage en vel-fortjent godnatøl ved hotellet i Camarillo.

Lørdagen var indlagt som slappe af dag, så vi kunne blive akklimatiseret. Desuden fandtes et af sydcaliforniens største indkøbscentre i Camarillo, så der skulle også handles kraftigt ind. Vejret passede fint til dette denne dag, hvor det var overskyet med let regn (den første nedbørsdag i flere måneder). Søndag den 5. oktober skulle jeg checkes ud på flyet, hvilket er nødvendigt uanset kendskabet til det fly man har lejet. Hjemmefra havde jeg fra firmaets hjemmeside downloaded alle deres spørgeskemaer ifm. udchecket, således at jeg ikke skulle bruge tid på det i Californien. I det hele taget havde jeg forberedt så meget som muligt hjemmefra. Alle flyveplaner med alternative ruter havde jeg lavet. På www.fltplan.com havde jeg lagt over 40 forskellige flyveplaner ind, hvis vi skulle ønske at ændre på vores rute. Ligeledes havde jeg på www.duats.com indlagt flere flyveplaner, som derfra kunne sendes hurtigt via Internettet til ATC. Alle informationer om lufthavnene var grundigt studeret på www.airnav.com samt andre sider som havde relevante informationer. Her fandt jeg bl.a. ud af at banen i Lake Tahoe var lukket pga. bane-reparation, men herom senere. En trænings CD fra Garmin og en video fra Sporty's gjorde at jeg på min PC kunne øve mig på G1000/GFC700 systemerne.

UDCHECK

Det forløb hurtigere end forventet. Min instruktør Jon-Michael var tilfreds med det jeg havde lavet hjemmefra og brugte ikke mere tid på det teoretiske, da han kunne se at jeg havde tidligere erfaringer med at flyve i USA samt G1000. Flyet blev checket og efter starten skulle jeg demonstrere de sædvanlige ting, som stalls, drej, slow flight m.m. samt vise



Enroute Camarillo - Monterey over det smukke Californien.



Santa Barbara ude ved havet.

mit kendskab til at betjene G1000 tilfredsstillende. Da min tur var planlagt til lufthavne med klasse C luftrum (Monterey og Palm Springs) ville Jon-Michael gerne se, at jeg kunne flyve ind og ud af sådan en lufthavn. Da Santa Barbara kun lå 20 minutters flyvning fra Camarillo gik turen derop. Selvom jeg har fløjet mange gange i USA, så er kommunikationen tit og ofte det der kan volde lidt

besvær. Det går tit hurtigt pga. den megen trafik, og der anvendes ofte udtalelser der ikke står i en ordbog eller for den sag høres på frekvenserne i Danmark. Desuden er der mange lokale stedbetegnelser for hver lufthavn. Men hvis man siger man ikke er bekendt med området, er ATC meget venlige og forstående.

Efter 1½ times flyvning landede vi igen i Camarillo, og jeg var hermed klar



PFD'en samme sted i 6500' med den integreret auto pilot i venstre side af LCD'en.



MFD'en viser vi har Santa Barbara på vores venstre side på vej til Monterey.

til at tage af sted dagen efter. Vejrudsigten for den kommende uge lød perfekt. Klar blå himmel og kun let vind for hele vores tur. Det eneste som jeg bekymrede mig for, var den morgentåge der ofte kunne ligge langs med den californiske kyst, som bl.a. San Francisco er så kendt for i sommermånederne. Inden jeg den dag forlod lufthavnen fik jeg sat en batterivogn til flyet, så jeg i ro og mag kunne sætte multifunktionsskærmen op som jeg ønskede det samt indtaste alle flyveplanerne for hele turen.

MONTEREY OG SAN FRANCISCO

Mandag morgen var der ingen tåge i Camarillo, og vejret var aktuelt flot i både Monterey og San Carlos, så klokken 9.55 gik vi fuldt lastede i luften mod vores første stop og frokost, Monterey. Det blev en flot tur i et bjergrigt område, med en flot indflyvning, hvor jeg efter opkald til Norcal Approach fik kurser ind til en venstre medvind til bane 28L. I de fleste lufthavne i USA findes der én eller flere FBO'ere (Fixed Base Operator), hvor man kan parkere sit fly, få det tanket, bestille lejebil, hotel og meget mere.

I Monterey havde jeg valgt Del Monte Aviation. Vi blev under indtaxi mødt af en repræsentant fra Del Monte, som sørgede for at vi blev parkeret lige ud for deres bygning, og de spurgte om der var

nogen service vi ønskede. Udover transport ind til byen behøvede vi ikke noget. I den meget flotte reception blev vi mødt af en smilende medarbejder, som igen spurgte om hun kunne hjælpe med noget. Som sagt havde vi kun brug for noget transport ned til havnen for at spise en hurtig frokost. Hun foreslog et par steder, og derefter vi fik ganske gratis stillet en dejlig bil til rådighed.

Ved havnen i Monterey er der bare dejligt, og vi fandt en hyggelig restaurant med udsigt over havet. I det hele taget er Monterey en by som er utrolig dejlig at være i. Afstressende og smuk med mulighed for ture på havet for at se hvaler m.m. Da vi kom tilbage til Del Monte betalte vi 10 dollar for parkeringen af flyet, som i mellemtiden var flyttet lidt længere væk, hvor vi i ro og mag kunne gøre os klar til den korte flyvetur op til San Carlos.

Før afgang fra Monterey bestilte vi en bil samt reserverede værelser på Holiday Inn i Fishermans Wharf i San Francisco. Inden udflyvning fra et klasse C luftrum, som Monterey er, skal man have en klarering. Vi blev cleared "Departure runway 28L, runway heading until passing freeway 1, turn right northbound, departure frequency 127.15, squak 4506. Herefter opkald til

Ground, efter motorcheck, opkald til Tower, og derefter en stille og rolig udflyvning mod nord. San Carlos blev kaldt op 13 nm sydvest for lufthavnen, og jeg fik en direkte indflyvning til bane 30. Der findes mange lufthavne i området (Bay Area), og man skal passe på ikke at komme for tæt på indflyvningerne til de forskellige lufthavne. Jeg kom åbenbart for tæt på Palo Alto som ligger lige op ad San Carlos, idet jeg fik besked på ikke at gå under 1200' før jeg var 5 nm fra San Carlos. Ellers gik det stille og roligt, og bilen stod klar til os uden for Hertz kontor.

Efter 30 minutters kørsel (dejlig med en GPS også i bilen) ankom vi til hotellet. Jeg havde lovet drengene, at de skulle på Hooters, som lå kun få blokke fra hotellet. Hvis du ikke ved hvad Hooters er, så check deres hjemmeside! Jeg har været på flere Hooters, men denne levede ikke op til forventningerne, så vi tog en gang pool på den nærmeste bar i stedet for. Næste dag var det planen at vi skulle flyve via Ukiah for at spise frokost der, inden vi fløj videre til Lake Tahoe. Vejrudsigten for hele Bay Area lovede imidlertid morgentåge, og da især Lasse gerne ville se noget mere til San Francisco besluttede vi os for at droppe Ukiah og bruge formiddagen til sightseeing.



Vi kom ikke til at flyve over Golden Gate Bridge pga. tågen, men vi fik set den fra jorden i stedet for.

Tirsdag morgen lå tågen tæt over San Francisco, og vi hoppede derfor på en sightseeing bus for et par timers rundtur. Vi kom over Golden Gate Bridge og fik i det hele taget set denne smukke og dejlige by. Imens lettede tågen og inden vi tog fra hotellet bestilte jeg en bil og hotelværelser i Lake Tahoe via FBO'en.

Lidt over klokken to gik vi i luften fra San Carlos mod Lake Tahoe. Det var meningen at vi ville flyve ud mod Half Moon Bay, som ligger ved havet vest for San Carlos og derfra i lav højde (for at undgå klasse B luftrum som tilhører San Francisco) flyve hen over Golden Gate Bridge. Desværre lå der fortsat tåge ud over havet, og vi måtte derfor i stedet tage en tur henover San Francisco Bay syd om Mateo Bridge og derefter direkte mod Lake Tahoe via Livermore. Lidt ærgerligt, men det var der ikke noget at gøre ved.

LAKE TAHOE

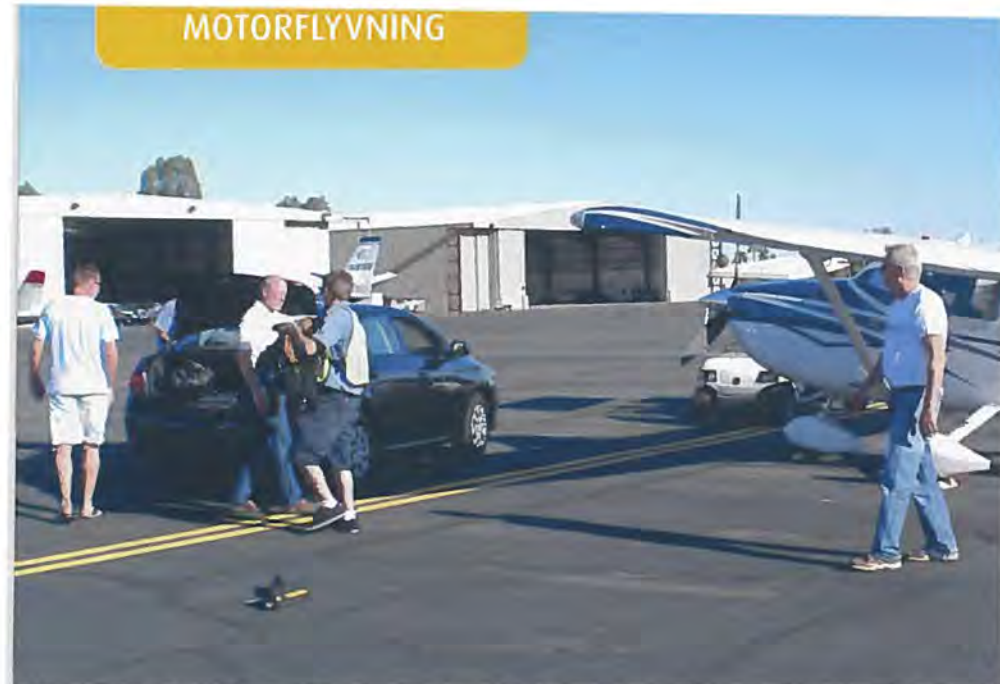
Lake Tahoe ligger i 6.200' højde og derfor begynder man straks at tænke på density altitude og bjergflyvning. Lake Tahoe har en 8.000' lang bane, hvilket svarer til 2.440 meter. Man lander normalt ude fra søen mod syd og starter også udover søen mod nord, da der ligger en del høje bjerge rundt om lufthavnen, som i øvrigt er ukontrolleret. Pga. banearbejde var banen imidlertid lukket, men luftfartsmyndighederne havde givet tilladelse til, at man i stedet kunne benytte en del af taxivejen som bane. Her var der 5.000' til rådighed (1.525 meter), som var tydeligt afmærket.

Det blev en utrolig smuk tur. Især jo tættere vi kom på Lake Tahoe og Sierra bjergene, som går op til 14.000'. Vi fløj ind via Squaw Valley VOR i 11.500' og startede derfra stille og roligt vor nedstigning mod Lake Tahoe. Det blev en meget smuk indflyvning med en spejl-

blank sø, en flot klar blå himmel og lidt nyfalden sne på de højeste bjergtoppe. Det må have været en spændende tur for mine passagerer, for de klappede alle sammen da vi landede sikkert på den smalle taxivej.

Jeg havde dårlig nok slukket for motoren før vores lejede bil kørte op ved siden af flyet, og et par medarbejdere begyndte at hjælpe os med at tage vores bagage ud af flyet og ind i bilen. Sikken en service. Hotellet lå kun få hundrede meter fra grænsen til Nevada, så der var ikke langt at gå for at komme på kasino. Hen over hotellet gik de første lifte op til Heavenly Valley skiområde. Temperaturen var også faldet fra 25 grader i San Francisco til kun lige over frysepunktet efter solnedgang.

Onsdag skulle vi flyve langt. I alt 461 Nm (830 KM), så vi var rimelig tidligt oppe i den friske og klare morgenluft. Som



Vi havde dårlig nok slukket motoren før vores bil stod klar ved siden af flyet. Fantastisk service.



Downwind for landing i Monterey.

tidligere nævnt er density altitude en vigtig faktor når man starter fra en lufthavn i 6.200'. Jeg havde derfor besluttet at de 43 gallons, der var på flyet, var mere end rigelig til de to timers flyvetur til Harris Ranch. Vi var også heldige at trykket var højt. 30.36 tommer kviksølv (svarende til 1028 millibar) samt en temperatur på omkring de 10 grader. Alt i alt svarende til en density altitude på 7200'.

Som fortalt tidligere så er Lake Tahoe en ukontrolleret lufthavn, hvor man bare kalder op og fortæller hvad man har tænkt sig at gøre. Lige før vi skulle til at køre ind på banen, kaldte et fly op, at det var ni miles ude og ville komme ind for en localizer/DME approach til bane 18. Tavshed på frekvensen. Localizeren var ude af drift pga. banearbejdet. Havde han ikke læst notams? Var han klar over at han ikke kunne lande på bane 18, men

skulle bruge taxivejen? Nå, jeg spurgte ham hvor langt ude han var, og fik at vide han var syv nm ude, så jeg besluttede at tage af på bane 36 inden han landede på bane 18. Samtidig fortalte nogen fra FBO'en at han ikke kunne bruge bane 18, men skulle lande på taxivejen. Umiddelbart efter take-off blev der pludselig råbt "land ikke på bane 18, brug taxivejen", og vi hørte han lavede en go around. Som tidligere nævnt var taxivejen nu markeret som en bane, og han havde åbenbart troet at den oprindelige bane, som var under reparation nu var taxivej. Hvordan han end kunne tro dette? Uanset hvad, så var der nogen banearbejdere der sprang for livet, da de så ham komme lavt ind for landing. Det har nok kostet nogle omgange efterfølgende.

Da vejret viste sig fra sin bedste side til lidt bjergflyvning valgte jeg at flyve ud over søen for at nå op til 11.500', og derfra flyve mod øst over Sierra bjergene som omkransede Lake Tahoe, og derefter ca. 40 nm sydpå for at flyve henover og mellem nogle af de flotte bjerge der er i dette område. Med en klar blå himmel og kun svag vind blev det en rigtig smuk og behagelig tur ned til Mariposa/Yosemite, før vi gik ned i 2.500' på det sidste ben til Harris Ranch.

HARRIS RANCH OG PALM SPRINGS

Harris Ranch ligger sydvest for Fresno og lige op ad Highway 5, og som man siger "in the middle of nowhere". Og hvad skulle vi så der? Jo, de har deres egen landingsbane (lidt smal, men lang nok), og nogen af Californiens bedste bøffer. Et yndet udflugtsmål, ikke alene for privatpiloter, men for mange der er på vej ad Highway 5. Her fik vi tanket op via den lokale benzinstation, og fik os en velfortjent frokost, inden turen gik videre mod Palm Springs og 38 grader (med tanke på at vi stadig havde det varme tøj på fra Lake Tahoe).

Vi skulle nu ind over Mojave ørkenen og fra 9.500' kunne vi tydelig se Edwards Air Force Base, hvor bl.a. rumfærgen kan lande. Jeg var lidt spændt på indflyvningen til Palm Springs. Jeg forventede en noget travl international lufthavn i luft-rum C, men ganske kort tid efter rardarkontakt med Solcal Approach fik jeg en direkte indflyvning til bane 13L, og ved



Paul ville lige checke med kortet at vi var højt nok oppe for at komme over bjergene ved Lake Tahoe.

skift til Tower fik jeg næsten med det samme landingstilladelse. For enden af banen ligger en FBO som hedder Atlantic, som jeg havde valgt som vores sted at parkere flyet. Inden afgang fra Harris Ranch havde Kim ringet til dem og bestilt en bil samt hotelværelser. Og igen havde vi dårlig nok parkeret før en bil rullede op ved siden af flyet. Man føler faktisk man er noget, når det sker for anden gang. Men konkurrencen er hård på mange lufthavne, så de gør meget for at kapre kunder.

Vi nød det gode og varme vejr i Palm Spings (temperatur 36, dugpunkt minus 4!), så drengene var ikke til at rive væk fra hotellets swimming pool næste dag, hvorfor vi besluttede, at blive der til lidt over middag og droppe Santa Ynez og Solvang på turen tilbage til Camarillo.

HJEMTUREN TIL CAMARILLO

Udflyvningen fra Palm Springs blev ikke helt som forventet. Inden jeg fik vores klarering ud af klasse C luftrummet og Palm Springs, samt fik indtastet flyveplanen i MFD'en (jeg havde tidligere kun indtastet den til Santa Ynez), var der godt varmt inde i flyet, med en udetem-

peratur på omkring 34 grader og ingen vind. Interessant var det også, at trykket nu var nede på 29.63 tommer (1003 millibar), hvilket gav os en density altitude på omkring 3.500' (Palm Springs ligger i 500'). Jeg havde bedt om en klarering ud via Yucca Valley til Camarillo, som er en nordlig udflyvning. Klareringen lød da også på "runway 31R, after takeoff runway heading, departure frequency 126.7, squawk 4702".

Jeg brugte mere bane end jeg havde forventet, og under stigning var stigeraten heller ikke så høj som forventet. Jeg blev sat over til Solcal control og fik at vide jeg skulle flyve mod vest! Det var ikke lige den vej jeg havde bedt om, og bad om at få en heading mod Yucca Valley. Det kom bag på flyvelederen. Åbenbart fordi det var normalt at flyve mod vest hen over Los Angeles når man skulle til Camarillo, men jeg ønskede jo ikke at flyve den vej, fordi Los Angeles luftrum er lidt kompliceret - for at sige det mildt.

Nå, men jeg fik lov til at flyve direkte mod Yucca Valley og fik besked på "resume own navigation and squawk VFR". Og lav var jeg. Derfor begyndte jeg at

lave nogle 360 drej for at komme op over 5.500', hvilket var den højde jeg ønskede at komme op i, når jeg skulle hen over Yucca Valley. Det blev flyvelederen dog ikke alt for begejstret for, da han havde anden trafik der skulle ud den vej. Samtidig fik jeg bekræftet at TAWS (terrænadværel) fungerer, da jeg hele tiden fik

Zephyr og Ekolot U.L. fly

- Radio
- GPS
- Transponder
- Props

www.dulacaircraft.dk

Tlf. 74521605

at vide "too low, pull up – too low, pull up". Ret stressende, når der samtidig var en gal flyveleder på frekvensen, og temperaturen inde i flyet ikke syntes at falde til nogle køligere grader.

Nå, men op kom vi dog og kunne efter Yucca Valley fortsætte med at stige til 8.500', som var vores rejsehøjde. I vejrudsigten var der vinde i vores højde på op til 25 knob fra vest. Det viste sig at være rigtig, idet vindretning og -hastighed vises på skærmen. Vinden gav os en del turbulens, men det klarede autopiloten fint. Det eneste jeg skulle gøre var engang imellem at reducere indsugningstrykket for ikke at overspede. Og apropos autopiloten GFC700, så gør den arbejdet meget let. Der er ikke noget der skal "Armed", som ved KAP140, og du få hele tiden en fin vidsning på PFD'en om status på hvordan autopiloten fungerer.

En anden ting jeg drog stor nytte af, var alle de vejroplysninger jeg kunne få ned via satellit. Det være sig højdemålerindstilling (QNH), Metar, TAF, Sigmets og meget mere. Hvad jeg også nød i fulde drag var Jeppesen ind- og udflyvningskort, som jeg kunne få vist på MFD'en, f.eks. inden jeg skulle lande i en lufthavn.

Det bedste var dog "Safe Taxi". Det var sjovt at se lufthavnsdiagrammet, hvor du kunne se dig selv taxi rundt vist som et lille fly. Du vidste hele tiden hvor du var, og det var let at se hvilken vej du skulle taxi, når du fik instruktion fra flyvelederen. Jeg brugte stort set ikke nogen former for kort på hele turen. TAS'en (trafikadvarsel) var jeg ikke helt tilfreds med, da den gav advarsel alt for sent, men en god indikation af den trafik der var omkring én, gav den dog.

Vinden aftog jo nærmere vi kom Camarillo og resten af turen forløb stille og roligt. Efter i alt ni timer i luften og mange spændende oplevelser landede vi igen i Camarillo sidst på eftermiddagen den 9. oktober. Der blev hurtig afregnet med udlejningsfirmaet, og vi kørte tilbage til hotellet inden vi gik ud for spise vores sidste middag sammen. Paul og Lasse skulle nemlig hjem tidlig næste morgen, hvorimod Kim og jeg havde besluttet os til at blive et par dage ekstra,



Finale bane 32 Harris Ranch med Highway 5 parallelt med banen.



Flykirkegård ved Victorville.

bl.a. for at shoppe lidt mere. Da vi havde droppet Solvang den sidste dag, besluttede vi os for at køre derop i bil om lørdagen for at få os et par stykker smørbrød og en øl og snaps (dog ikke chaufføren).

Søndag fløj Kim og jeg hjem via Seattle efter en endnu en fantastisk flyvetur i det amerikanske. CIA, hvor jeg lejede flyet, arrangerer flere fly-ins i løbet af året, så det kan jo være man skulle prø-

ve at afsætte tid engang til at komme med på en af deres ture. Spændende flyvning er det i hvert fald.

For mere information om at flyve i USA samt for at se flere billeder fra turen, kan du gå ind på min hjemmeside www.pero.dk. I FLYV fra januar 2007 kan du desuden læse min artikel om at flyve med G1000 på Bahamas.



Diamond DA42 NG



DA42 New Generation representerar det senaste inom design, avionik och motorteknik.

Utformad för piloter som vill resa säkert och bekvämt.

Nu med Austro AE300

- Nyutvecklad Turboladdad 2.0 liters diesel (170 hk), bättre prestanda med bibehållen bränsleekonomi
- EECU Single Lever Control System

Garmin GFC700

- Automatic Flightcontrol System med Yaw Damper

Garmin 1000 med möjlighet till bl a

- ChartView Approach Plates
- Integrerad Avidyne TAS 610 Traffic Advisory System



Dessutom

Större Canopy - mer utrymme



HK36 Super Dimona

HK36 Super Dimona

Segelflyg, bogsering och skolning - ett utmärkt klubbflygplan med bra marshprestanda.

För mer information kontakta **ÖSTFLYG**



AB Öst-flyg Åsvägen 23, SE-393 65 Kalmar, Sweden
Tel +46 480 473 473

info@diamondair.se www.diamondair.se



2008 levererade AB Östflyg 23 st nya flygplan och blev Distributor of the year.



Dejligt eftermiddagsbillede af flyvning og vindmøller på Møvs.
Foto: Marcus Mahqvist.

Overflyvning af Skive Fjord med perspektiv nordpå. Bemærk de flotte konturer på havbunden og tangen på Lundø der stikker nordover.
Foto: Philip Mundt.

NY DANSK VARIGHEDSREKORD

Af Philip Mundt

"Hej, jeg hedder Philip Mundt og er varmluftballonpilot. Jeg ringer til dig, fordi jeg i morgen skal bruge en rekordobservatør til et rekordforsøg med en varmluftballon. Du er hang-gliderpilot og er med en FAI sportslicens automatisk godkendt til at observere forsøget. Vi kører fra København om 8 timer, kl. 02.00 i nat, det varer hele søndagen – kan du...?"

På trods af to års ventetid og dermed lang tid til forberedelser var der alligevel

et par ting, der skulle fikses i en fart, da vejrudsigten pludselig så nogenlunde ud til et rekordforsøg med en varmluftballon.

Vi er i starten af november 2008. Jeg er kommet hjem fra Holland lørdag kl. 06.00 om morgenen fra et andet ballonprojekt. Efter fire timers søvn står jeg op og klikker pr. refleks ind på www.dmi.dk og... jo, svag vind, solskin... hmm – der er faktisk rekordvejr, men kan jeg nå at blive klar?

For at slå en dansk rekord i ballonflyvning kan der flyves efter tre kategorier.

Der er rekorder i at flyve højest, at flyve længst tid og at flyve størst distance. Vejret den søndag lignede noget, der kunne flyves en varighedsrekord i – altså at holde ballonen i luften så lang tid som muligt. Til denne rekord ville det optimale vejr være helt svage vinde, og så handler det ellers om at finde et sted, hvor jeg ikke ville risikere at blæse ud over vand.

SKAL DET ELLER SKAL DET IKKE VÆRE

Efter nogle snakke med en meget velvillig og fokuseret flyvemeteorolog, Emma

fra Centralvejrtjenesten, blev det klart, at situationen ikke var ligetil. Der var godt nok et fint højtryk over Sverige med de tilhørende nødvendige svage vinde ved jorden, men dels ville der bevæge sig en varmfront fra syd op gennem Jylland i løbet af søndagen, og dels ville der i 1.000 fod være ganske kraftig vind, omkring 15-18 knob fra øst. Endvidere var det meget usikkert, hvor megen dis der ville være i morgentimerne. I den nordlige ende af Danmark, helt oppe i Nordjylland, ville der formentlig være helt skyfrit om morgenen og med en vindprognose med meget svag jordvind. Til gengæld ville der dermed også være større risiko for udstrålingståge, og nord for Ålborg bliver Jylland pludselig meget smalt hvor Jammerbugten slår ind med risiko for meget lidt flyverum.

Efter nogle overvejelser blev jeg enig med mig selv om, at det bedste udgangspunkt ville være en start i Randers området i Østjylland med flyvning vestpå, og så måtte jeg satse på, at varmfronten sydfra ikke kom op for hurtigt med dårlige skybaseværdier.

Vi har haft et fantastisk samarbejde med DMI gennem hele projektet. Senior-meteorolog Søren Brodersen har fra starten taget projektet til sig og har endog lavet en særlig hjemmeside kun til prognoser for rekordflyvningen. I vinteren 2007 var Kim Larsen, som er holdets navigatør, og jeg inde på DMI og fremlægge vores projekt for hele Centralvejrtjenesten, så mange af de dygtige folk derinde kender os og projektet.

Men det var så vejret. Der var yderligere en længere række af ting, der skulle på plads, før projektet var i gang. Rekordforsøget var blevet "solgt" til Dong Energy, så der skulle flyves i én af deres balloner. Men rekordballonen skulle selv ud på egen passagerflyvning den søndag, så den var der faktisk ikke adgang til.

Min egen ballon var ikke et alternativ, da den var på vej over det Indiske Ocean til et stævne i Thailand. Jeg kunne have fløjet i Dong Energy RT70'eren, en noget mindre ballon, men kurven til den var kun stor nok til 4 gasflasker, hvilket ikke ville give mig flyvetid nok, og det var ikke så ligetil at finde en alternativ kurv. Dertil skulle holdet samles og med kun et par timers varsel droppe deres planer for lørdag aften, stå klar søndag



Her er rekorden slået og en lettet og stolt pilot forstætter sin flyvning ud over Limfjordsområdet. Det er dejligt at komme lidt i højden, så skal der ikke bruges så mange kræfter på finstyring som ved lowlevel flyvning. Foto: Philip Mundt.

morgen kl. 02.00 og afsætte en hel søndag til forsøget... Og der skulle jo også lige findes en uafhængig og godkendt rekordobservatør, der ville sidde og holde øje med ballonen gennem hele flyvningen...

Egentlig var der jo mange gode ballonpiloter på Sjælland der kunne have observeret rekordforsøget, men da mine kolleger fra Circus Balloon Club den selvsamme søndag skulle fejre klubbens 30-års fødselsdag, var de alle optaget.

Der var flere gange den lørdag eftermiddag, hvor jeg tænkte, at det her kunne jeg sgu lige så godt droppe. Lunken vejrudsigt, ingen ballon, ingen folk, ingen observatører og tilsyneladende ikke held i sprøjten med noget som helst. Men ved 16-tiden vendte vinden pludselig, og tingene begyndte at lykkes.

Først og fremmest checkede hele mit fantastiske ballonhold ind. Aflyste hvad de skulle både lørdag aften og hele søndagen. Så Camilla Johannesen, Lars Westh, Kim Larsen og Jan Larsen var klar! Kun Lars Bonfils kunne ikke være med, men var med på sms'en hele dagen. Dong

Energy-ballonen fik aflyst sin flyvning, og den i indledningen omtalte hangglider pilot Marcus Malmqvist hoppede på idéen og sagde "go!" for sin deltagelse. Phew! Så lørdag aften tog Lars Westh og jeg ud for at samle grej sammen og klar-gøre udstyret til morgenens udfordring.

TIDLIGT UD AF KLAPPEN

For at være klar til at finde startsted og påbegynde flyvningen i Nordjylland ved solopgang måtte vi rejse fra København tidligt. Så henterunden startede kl. 02.00, og med 4 timers kørsel fra kl. 03.00 ville vi være i Randers omkring kl. 07.00 og have en time til at finde et velegnet startsted.

Jeg var heldig at få bagsædet af minibussen og må indrømme, at jeg sov hele vejen indtil ankomsten til Randers. Og det var med en kildren i maven, at jeg kiggede ud af min bilrude, med frygt for at hele området var dækket af udstrålingståge. Men det var det ikke. Til gengæld var der vind - også mere end jeg havde regnet med.

Den første del af Linnfjordområdet med en dejlig blå Hjarbæk Fjord og Virksundbroen i det fjerne. Foto: Philip Mundt.



Aftenbillede af broen over Salling Sund og med Nykøbing Mors i baggrunden. Foto: Philip Mundt.

Jagten på et velegnet startsted blev sat i gang med det samme og det blev fundet lidt nord for Randers og byen Tvede. Her gik holdet øjeblikkeligt i aktion, fik trykket alle ni gasflasker med nitrogen og samlet ballonen på rekordtid. Det var enormt smukt morgenvejr – frostklart og med rimtåge i græsset. Kl. 08.39 gik jeg i luften, og det var med en blandet følelse i maven. En blanding af lettelse over endelig at være i gang, ærefrygt overfor alle de vanskeligheder der kunne opstå og endelig en beslutsomhed omkring at ville lykkes. Vi havde nu ventet i to år på den rette dag. Skulle det virkelig være nu?

FLYVNINGEN

Der gik ikke mange minutter i luften før det blev klart, at vinden bare 50 meter over jorden var alt for kraftig, hvilket kunne få alvorlige konsekvenser for rekordforsøget.

Det optimale vejr for en varighedsflyvning er helt stabilt vejr, gerne under 1 knob fart og koldt. Når jeg overhovedet vælger at tage af sted, selvom vejr-situationen ikke er optimal, er det fordi de optimale dage for denne slags rekorder er sparsomme. Vi havde jo allerede ven-

tet igennem to sæsoner på det "rigtige" vejr, så beslutningen i år var, at vi simpelthen måtte af sted, når der bare var en chance for at lykkes.

Med ikke 1 knob men mellem 12-15 knobs fart strøg jeg af sted over det nordjyske landskab. Allerede her begyndte regnskabet at kunne gøres op – hvor langt var der til vestkysten? Hvor lang tid ville det tage at komme derud? Hvilke alternative muligheder var der? Mens jeg fra starten gik lavt med ballonen for at opnå så lav fart som muligt, gik navigatør Kim i følgebil i gang med beregninger. Følgebil og ballon er udover at være i radiokontakt også udstyret med hver sin bærbare computer, der udveksler data over en radio. På den måde har følgebil hele tiden alle informationer om ballonens position, retning og hastighed og kan dermed meget let foretage

mange af de taktiske overvejelser om flyvningens gennemførelse og således sparre med piloten.

Der var ca. 120 km til sandstranden og Vesterhavet ved Hanstholm, og med omkring 25 km/t så det snævert ud for rekorden... Jeg skulle flyve mindst 5 timer for at opnå den.

Helt nede ved jorden kunne jeg sommetider finde svagere vinde. Holdet i følgebil var meget opmærksomme på, om observatøren hele tiden kunne se ballonen, og når vejene ikke passede med ballonens rute, blev jeg beordret højere op, så der ikke kunne være tvivl om, at jeg hele tiden var i luften – hver gang jeg var nødt til at stige opad, steg farten igen og risikoen for ikke at lykkes...

De første to timer var på den baggrund virkelig stressende. Det så ikke godt ud! Vestkysten nærmede sig, og selvom jeg

egentlig havde forventet, at vinden læn-
gere inde over Jylland ville være sva-
gere, og var stillet i udsigt, at vinden hen
over dagen ville tage af, så skete der efter
min mening ikke nok.

Jeg havde et trumfkort i lommen. Jeg
var ikke sikker på hvornår eller om det
skulle kastes, men meteorologen havde
nævnt en detalje omkring vinden over
6.000 fod, der kunne vise sig at blive
afgørende. I omkring 6.000 fods højde
ville der være en meget kraftig vind i
200 grader. Så jeg havde muligheden for,
hvis det skulle vise sig nødvendigt, at
stige til 2 km højde, finde en nordlig kurs
op over Ålborg og med ca. 25 knob be-
væge mig op gennem Jylland. Beslutnin-
gen skulle tages kort efter Hobro, hvis
jeg skulle udnytte den retning optimalt
– men så skete der noget helt andet...

OH, ONSILD

Onsild ligger lidt syd for Hobro og op ad
et større lavområde omkring Skals Å.
Her lykkedes det at sænke ballonen ned
i læ, og kort tid efter stod jeg praktisk
taget stille i luften godt 10 meter over
jorden. Det var sumpet, og der var ingen
bebyggelse eller kvæg, så det var et op-
timalt sted bare at blive hængende så
længe det var muligt. Og det viste sig at
være muligt i godt to timer.

Efter at følgebilen havde holdt øje med
mig et stykke tid, blev de også enige om
at "... her bliver vi vist et stykke tid ..."
så de fandt campingbordet frem og slog
det op midt på Lars Tyndskids marker.
Oven i købet passede det fint med frok-
sten, så køletasken med brød og pølse
kom frem, og de holdt en mindre fest,
mens jeg måtte nøjes med at kigge dybt
i termokanden med pulversuppen.

Observatøren Marcus var så fascineret
af, at ballonen nu pludselig hang næsten
stille få meter over jorden, at han bare
måtte ud til mig og sludre. Af sted gik
det udover markerne, men han havde
ikke helt taget højde for, at det var et
sumpområde, så han kom tilbage til bilen
med våde tæer og sokkerne i lommerne.
Men han havde nået at få en snak med
piloten midt under rekordflyvningen –
det synes han var fedt.

OP I FART IGEN

Så hvor jeg de første timer fløj i rasende
fart og tilbagelagde over 30 km, tilbage-



Grafisk gengivelse af flyveruten lavet på baggrund af data fra loggeren. Flyvningen var fra højre
mod venstre. Rødligere streg signalerer flyvning i lav højde og blålig streg flyvning i høj højde.



Her er et billede af indretningen i kurven. Der er navigationscomputeren med live-tracking og
forskellige rekvisitter. I den røde taske er loggeren med dens batteri. Jeg medbragte 9 gasflasker
med i alt 475 liter gas. Dertil var der termoflasker med varmt vand, brevsupper, frugt og slik, og
endelig var der mit tomme syltetøjsglas med låg – det fyldte jeg undervejs. Foto: Philip Mundt.

lagde jeg vel omkring 300 meter på de
næste to timer, indtil jeg på ny blev
skubbet op over træerne og op i fart igen.
Flyvningen i lavområdet ændrede hele
scenariet for flyvningen. Dels kræver det
en særlig fokusering at flyve i 5-10 me-
ters højde i to timer, dels var det en fan-
tastisk følelse at tiden pludselig begyndte
at arbejde for os. Det så efterhånden
lysere og lysere ud. Det, der i lang tid
havde været en drøm og et fikspunkt i

horisonten var indenfor rækkevidde, og
det gav kræfter og inspiration.

Det krævedes der nu også i de følgende
timer. Forude lå Limfjorden og en del
større områder med vand, som jeg helst
skulle undgå. I samråd med følgebilen
besluttede jeg på dette tidspunkt at stige
op "... og mærke efter i højden" – mest
for at få en vindprofil for de nederste
3.000 fod. Den viste, at vinden i den
øvre del bar mig lidt nord for vest



Her er det behårde, stålsatte og lykkelige rekordteam. Fra venstre Jan Larsen, Camilla Johannsen, Philip Mundt, Kim Larsen og Lars Westh. Foto: Marcus Malmqvist.

(290/18) og nede ved jorden næsten vest. (260/12). Med det udgangspunkt kunne vi diskutere og tilrettelægge en flyvning i Limfjordsområdet med mindst mulig "vand" under fødderne.

Efter 4 timer og 37 minutters flyvning lød der høje jubelråb og lykønskninger nede fra følgebilen. Den eksisterende rekord var nu nået, og herfra handlede det nu om, hvor meget videre vi kunne drive det.

Og herfra blev det også rigtigt sjovt. Dels begyndte hyggelige sms'er at tikke ind, og følgehødet kom med lykkelige glædesudbrud i radioen hver gang der var gået yderligere en ½ time, dels var følgebilen i løbende kontakt med CBC's jubilæumsfest. Herfra strømmede lykønskningerne ind. Formand Lau Laursen var især glad for timingen. Fantastisk at vi netop på klubbens 30 års jubilæumsdag valgte at slå rekorden. – Vi var omgående tilgivet vores afbud til festen.

Endelig var det en vanvittig smuk flyvning over Limfjorden, et område jeg aldrig har fløjet over før, med lav sol, en masse vand, flotte skyer i horisonten og den dér varme følelse i maven...

RAKKEBY PÅ MORS

Vi besluttede at afslutte flyvningen kl. 16.04 ved Rakkeby på den sydvestlige side af Mors. Da havde flyvningen været i 7 timer og 25 min. Jeg havde fløjet ca. 98 km, og holdet var tilfreds med resultatet.

Landingen gik udramatisk, og der gik ikke mange sekunder før et mindre hav af lokale nysgerrigt omringede ballonen og spurgte til, hvad en ballon egentlig lavede på disse kanter. Det var tydeligt, at de ikke var vant til at se balloner i Limfjordsområdet og flere af tilskuerne havde fulgt ballonen i de sidste par timer. Da de fik besked om, at de havde været vidne til en dansk rekord, var de glade for at have fulgt os.

Det var nu også tid til en stor og dejlig genforening med det solidt arbejdende følgehødet. Nu var der virkelig tid til lykønskninger. Vi havde gjort det, ikke kun snakket om det og forberedt det, nej, faktisk fået det gennemført. Super.

Der var langt hjem, men turen føltes kort. Rekordobservatøren sov hele vejen, enten var han brugt op, eller også gad han ikke høre på et lidt for kækt og sejrserberuset rekordhold.

TUSINDE TAK!

Som sædvanligt når det drejer sig om ballonflyvning er der for hver pilot, som laver noget bemærkelsesværdigt, et stort antal mennesker, som har lavet et endnu større forarbejde, og som slider i det i kulissen. Team Aurora, der nu har været et fast sammentømret hold i 2½ år, består af Camilla Johannesen, Lars West, Jan Larsen, Lars Bonfils, Kim Larsen og mig selv. Uden dette hold, intet rekordforsøg – det er i sandhed hele holdets rekord. Stor tillykke og tusind tak.

Tusind tak til elite-paraglider-pilot Marcus Malmqvist, der foretog den officielle observation af rekordforsøget. Der skal lyde en kæmpe tak til ballonpilot Christoffer Mundt, der uselvisk har støttet projektet med udstyr, rådgivning og adgang til sponsoren Dong Energy. Stor tak til Centralvejrtjenesten på DMI og i særdeleshed til Søren Brodersen for hjælp gennem hele projektet. Endelig tak til sponsorerne Dong Energy, 66North og Viking.

OM REKORDER

Dansk Ballonunion har investeret i en lille elektronisk rekordlogger, der er godkendt af FAI til logning af badges og rekorder. Regler for udlån af loggeren kan findes på unionens hjemmeside.

Om kort tid vil dokumentationen for denne rekordflyvning også blive lagt ud, så den er tilgængelig på unionens hjemmeside.

FAKTA

- Rekord bloggen: www.mundt.dk/rekord
- Ballontype: N-120, AX9 (De eksisterende rekorder i AX7 klassen er stadig gældende)
- Flyvedistance: 97,8 km
- Søren Brodersens rekordblog: www.flyvevejr.dk/mundt
- Andre links: www.dmi.dk

DIN MULIGHET TIL Å BLI PROFESJONELL PILOT I DANMARK OG EUROPA

Søk før 14 april!



SU - Support
Apply online

www.neia.no

Email: post@neia.no

Telefon + 47 70 18 93 00

Fax +47 70 18 93 01

Inkludert i utdanningen

- Europeiske og Amerikanske pilot lisenser
- Loss of Licence forsikring i studietiden
- Opp til 2000 flytimer
- Leilighet i USA
- Hybelhus i Norge
- Muligheter for jobb i NEIA som pilot eller instruktør

**ER DRØMMEYRKET FORTSATT EN DRØM ?
- NEIA GJØR DRØMMEN TIL VIRKELIGHET -**

100 % av de uteksaminerte studentene i 2007 og 2008 har gått rett i jobb

Samtlige studenter har i denne perioden hatt 2 - 3 jobbtillbud. De to siste studentene fra 2008 hadde fått jobb før de hadde sin oppflygning i desember.

-Du trener ikke bare til en pilotlisens, du trener til en karriere-

Opptaksprøve er den 21-23 april 2009. Søk nå og bli med på neste opptaksrunde, og du har tatt det første steget mot å bli profesjonell pilot i Norge og andre land i Europa! Testene som gjennomføres tar en dag. Trafikkflygerutdanningen ved NEIA er den eneste integrerte som gir studentene praksis under selve utdanningen, noe som medfører at de fleste kan gå direkte over til de beste pilot jobben rundt i Europa etter at utdanningen er avsluttet. Vi vil derfor invitere deg til NEIA. Skolen dekker dine reisekostnader om du starter i juliklassen 2009. Når du kommer på opptaksprøve vil du også få en tur i vår flysimulator.

Bli en del av den beste pilotutdanningen som tilbys i Europa!

Ole Pedersen, Accountable Manager



HAVARIER OG HÆNDELSER MED SVÆVEFLY 2005

Af Helge Hald, DSVU

Sidste gang vi i FLYV opsummerede havarier og hændelser med svævefly og motorsvævefly var i begyndelsen af 2005, hvor vi fik de sidste havarier fra 2004 med.

Da 2005 var ved at være gået, meldte der sig en påtrængende opgave på lovgiv-

ningsfronten, hvor undertegnede igennem 1½ - 2 år med meget jævne mellemrum via Europe Air Sports' engagement i EASA's rulemaking procedure var optaget af andre forhold end lige at få lavet redegørelser om havarier m.m. Nu er dette arbejde mestendels overstået for mit vedkommende, og vi

prøver så småt at indhente noget af det vi forsømte igennem næsten 2 år, således også gennemgangen af havarierne i perioden 2005 - 2008 - men lad os nu tage et år ad gangen og begynde med 2005.

Havarier

A05-01 - Havari.....

22.01.05 OY-XPD DG 400
Luftfartøjschef: S-certifikat + FI
Formål: Anden flyvning
Timer / starter: 1826 / starter ej angivet
På typen: 62 / starter ej angivet
Træningsbarometer: Grønt
Personskade: Ingen
Skader på fly: Større

Under stigning ligeud for motor med ca. 90 km/t, opstod der svage vibrationer fra propel/motor i ca. 1-2 sek., og umiddelbart derefter løsnede propellen sig fra propelnavet. Motoren gik umiddelbart i stå. Flyet reagerede normalt på alle ror, og der blev foretaget en landing med motoren ud-fældet.

Idet propellen løsnede sig fra propelflansen, ramte fragmenter forskellige steder på kroppen med større skader til følge.

Kommentar:

Det er ikke ukendt, at når fly kommer fra Nordeuropa ned til det noget varmere og ofte mere tørre område i Sydeuropa, kan materialerne begynde at arbejde.

Det vides ikke, om det har været tilfældet i forbindelse med dette havari, men det er nok en inspektion af diverse propeller og andre beslag værd for at sikre sig det ikke sker.

A05-02 - Havari.....

06.05.05 OY-XNX ASK 21
Luftfartøjschef: S-certifikat
Formål: Ikke angivet - passagerflyvning
Timer / starter: Totalt: 309 / 817 På typen: 80 / 274
Træningsbarometer: Grøn
Personskade: Ingen
Skader på fly: Mindre

Vel etableret på finalen i 20-25 kt. vind, kommer flyet i læ af noget skovbevoksning og taber flyve-fart - piloten bruger endog udtrykket "falder igennem". Piloten skubber pinden frem for at opnå flyvefart, hvilket ikke lykkes, da han glemmer samtidig at indfælde luftbremserne. Flyet rammer jorden hårdt før begrænsningen, springer igen i luften og en skæv anflyvning af flyvepladsen foretages igennem noget buskbevoksning. Efter at være nået ind på flyvepladsen ground-looper flyet og der opstår angiveligt mindre skader.

Kommentar:

Er egentlig overflødig, for piloten opremser selv de fejl han har begået - ikke tilstrækkelig højde/fart på finalen, glemmer luftbremserne og slutter selv af med at udtale - en dum fejl, som måske kunne forventes af en nybegynder. - Og det må man vel give ham ret i.

A05-03 - Havari.....

08.08.05	OY-XMO LS 4
Luftfartøjschef:	S-certifikat
Formål:	Anden flyvning
Timer / starter:	Totalt: 65 / 337 På typen: 09 / 33
Træningsbarometer:	Gul
Personskade:	Ingen
Skader på fly:	Omfattende skader på hut, vinger og højderor

Efter en stort set normal flyvning (pladsrunde) med udkobling i ca. 300 m højde, etableres finalen i godt 100m højde med mellem 110 og 120 km/t.

Piloten observerer en byge nærme sig, men antager der er god tid til at nå at lande i. I et nu mister flyet al flyvefart, og uanset piloten straks prøver at dykke fart på flyet, og da han prøver at flade ud, rammes jorden hårdt ca. 25m før begrænsningen (en grøft) og fortsætter ind i brinken, hvor ved der opstår omfattende skader på flyet.

Kommentar:

Der er tale om en relativt uerfaren S-pilot, som næppe har været i stand til at aflæse vejret. I hvert fald har det ikke været gjort godt nok. Det vides ikke, om der har været en instruktør på vagt, men det havde i så fald været oplagt, om han havde advaret piloten. Det er et kendt fænomen, at der kan opstå områder med meget kraftige faldvinde foran byger som flytter sig med stor hast, og de har før resulteret i havarier. Det er vigtigt, at ældre erfarne piloter vejleder de mindre erfarne i situationer hvor der kan være risiko – altså vi har alle sammen et ansvar for at undgå den slags unødvendige uheld.

A05-04 - Havari.....

29.05.05	OY-MRX St. Libelle
Luftfartøjschef:	S-certifikat / FI
Formål:	Anden flyvning
Timer / starter:	Totalt: 2909 / 5151 På typen: 2 / 2
Træningsbarometer:	Grøn
Personskade:	Ingen
Skader på fly:	Skader på hut, haleplan, bagkrop

I sydvestlig vind, ca. 10 kts., indledes en spilstart på bane 27. I ca. 50 m højde begynder flyet at dreje til højre, og flyet reagerer ikke på forsøg på opretning. Piloten udløser wiren på kurs ca. 310° - 320°. Flyet lægger sig i en kraftig sideglidning, men det lykkes piloten at lande på en mark uden selv at komme til skade. Flyet groundlopede ved landingen.

Der var mistanke om, at der kunne være en teknisk fejl på flyet, hvorfor HCL sendte en havariinspektør til stedet. Indgående undersøgelser viste ikke nogen tekniske fejl på flyet, og havariinspektøren konkluderede, at der var tale om en decideret pilotfejl, og frigav herefter flyet til reparation.

Allerede dagen efter blev flyet transporteret til værkstedet, hvor det blev konstateret, at en aktuator på en gimbal ring til sideroret var monteret 180° forkert i forbindelse med en udskiftning i h.t. en AD-note fra LBA. Denne fejlmontage medførte, at aktivering af sideroret med venstre pedal, gav udslag til højre på sideroret og vice versa.

Kommentar:

Det viste sig altså, at der ikke var tale om en pilotfejl i traditionel forstand – og så alligevel, men der var sket fejl i flere led. Udskiftningen af omtalte aktuator var foretaget af flyets ejer, der angiveligt havde foretaget adskillelse og samling af styremekanismen til sideroret, uden først at tage kontakt med en materielkontrollant. Efter samling af styremekanismen, men før montering af sideroret, havde en materielkontrollant foretaget kontrol af udskiftningen, og efter montage af sideroret var der af materielkontrollanten foretaget kontrol af samling af styremekanismen som helhed. Inden den pågældende flyvning var der af piloten foretaget syn efter samling/dagligt tilsyn, herunder positiv rorkontrol.

Det kan altså konkluderes at

- adskillelse af styregrejer var påbegyndt uden forudgående konsultation med en materielkontrollant
- samling af styregrejer var foretaget, uden at materielkontrollanten som følge heraf havde en chance for at kontrollere om den pågældende aktuator "vendte" rigtigt
- materielkontrollanten inspicerede samling og montering af sideror, men konstaterede ikke herunder at gimbal ringen var vendt 180° forkert
- der blev foretaget syn efter samling/dagligt tilsyn, uden at piloten konstaterede fejl på ror udslag på sideroret.

Det skal tilføjes, at heller ikke havariinspektøren fra HCL konstaterede nogen fejl under sin gennemgang af det havarerede svævefly. Fejlen blev først konstateret, da flyet var bragt på værksted.

Fig.1 viser den forkert monterede gimbal ring – Fig.2 er samme billede, blot spejlvendt for at vise hvorledes den skulle vende ved korrekt montage.

Figur 1



Figur 2



Der er ingen tvivl om, at både flyets ejer, materielkontrollanten og piloten har begået en række fejl, der resulterede i dette havari. Den lære vi må drage heraf, må være, at uanset hvor travlt vi har med at komme op at flyve, så skal alle arbejder og kontroller udføres efter gældende forskrifter – og herunder hører at man sikrer sig at flyet er korrekt samlet og er luftdygtigt, inden en flyvning påbegyndes. Et fly hvorpå rorene giver omvendt udslag i forhold til input fra styregrejerne kan ikke være korrekt samlet og dermed ikke luftdygtigt. Husk at kontrol af flyet også indbefatter kontrol af korrekt rorudslag.

Afslutningsvis skal det nævnes, at den samme fejl blev begået for snart mange år siden, hvor piloten startede i flyslæb. I dette tilfælde var piloten selv materielkontrollanten, der havde forestået udskiftning og efterfølgende kontrol, og da flyet reagerede forkert, var han øjeblikkeligt klar over hvad der var galt, og udløste og landede flyet uden yderligere hændelser.

A05-05 - Havari.....

11.06.05	OY-XYO Astir CS
Luftfartøjschef:	S-certifikat
Formål:	Konkurrenceflyvning
Timer / starter:	Totalt: 80 / 333 På typen: 34 / 112
Træningsbarometer:	Grøn
Personskade:	Ingen
Skader på fly:	Skader på understel, krop, h.vinge, haleplan, hjulkasse

Under slutglid gennemflyves et synkområde, hvorved over-skudshøjden mistes og piloten bliver usikker på, om han kan nå frem til flyvepladsen pga. høje træer på kursen mod flyvepladsen. Han vælger at afbryde sit slutglid, og foretager en udelanding umiddelbart før pladsen på en blød mark med høj afgrøde. Højre vinge griber fat i græsset og flyet ground-looper. Der opstår omfattende skader på understel, krop, vinge, haleplan og hjulkasse.

Kommentar:

Udlæsning af flyets logger fra denne flyvning fortæller en hel del, som ikke umiddelbart fremgår af havarirapporten. Under hensyntagen til terrænhøjden fortæller loggerudskriften bl.a. at

- slutglid blev påbegyndt i ca. 900 m højde ca. 15 km før flyvepladsen
- der er fløjet med ca. 120 km/t ned til 320 m højde ca. 5 km før flyvepladsen
- der er fløjet fuldkredse ned til 140 m højde ca. 2 km før flyvepladsen
- der fortsættes fra denne højde frem mod flyvepladsen og i ca. 20 m højde ca. 500 m før flyvepladsens østlige begrænsning afbrydes slutglidet og indledes et 90° drej til højre hvorefter der landes og flyet standses ca. 175 m efter sidste drej er afsluttet.

Det er nok ikke forkert at antage, at beslutningen om at foretage udelanding er taget i absolut sid-ste øjeblik – altså igen én af de "panikbeslutninger" vi ser med jævne mellemrum, som regel udført af forholdsvis uerfarne piloter, der er blevet grebet af "target fascination". Der er næppe tvivl om, at der har været en noget anstrengt atmosfære i cockpittet de sidste 5 – 10 min. af flyvningen.

A05-06 - Havari.....

18.06.05	OY-FHX Bergfalke III
Luftfartøjschef:	S-certifikat / HI
Formål:	Uddannelsesflyvning
Timer / starter:	Totalt: 313 / ??? På typen: 33 / 214
Træningsbarometer:	Grøn
Personskade:	Ingen
Skader på fly:	Beslag v/ håndtag for aktivering af luftbremser knækket

Før start på flyvningen havde eleven udført cockpitcheck, herunder aktivering af luftbremser. Det var elevens 5. start på typen. På finalen ville fartøjschefen aktivere luftbremsen, hvorved der hørtes et svagt knæk. Luftbremsen kunne herefter ikke aktiveres. Landing blev foretaget ved hjælp af sideglidning og efterfølgende opbremsning på meden.

Det viste sig efterfølgende, at der var knækket et beslag til luftbremsehåndtaget.

A05-07 - Havari.....

26.06.05	OY-SEX LS-8
Luftfartøjschef:	S-certifikat
Formål:	Konkurrenceflyvning
Timer / starter:	Totalt: 1096 / 825 På typen: 18 / 7
Træningsbarometer:	Grøn
Personskade:	Ingen
Skader på fly:	Delaminering af sideror samt mindre egentlige skader

Piloten var på slutglid efter en konkurrenceopgave, men måtte konstatere, at højden ikke var tilstrækkelig til at nå frem til flyvepladsen, og det blev derfor besluttet at foretage en udelanding. Udelandingen blev foretaget på en svagt i flyveretningen nedad skrånende mark med ca. 30 cm høj afgrøde. Landingsafløbet blev længere end forventet, ca. 80 – 90 m og for at undgå hegnspele, blev det forsøgt at undvige mod højre. Herved fik højre vinge fat i afgrøden, hvorved flyet groundloopede og fortsatte baglæns mod hegnet, der blev sprængt.

Fra flyets logger kan følgende, med udgangspunkt i terræforholdene, udlæses:

- udvælgelse af udelandingsmarken blev sandsynligvis foretaget mellem 200 – 250 m højde.

- anflyvning på observationslinien blev påbegyndt i ca. 120 m højde
- sidste drej på anflyvnings-/ indflyvningslinien blev påbegyndt i ca. 100 m højde og flyet var stabiliseret i ca. 70 m højde med en indflyvningsfart på ca. 110 km/t

Kommentar:

Havariet er et eksempel på, at selv om planlægningen af udelandingen nok har været foretaget lidt sent i forløbet, har den tilsyneladende været foretaget i overensstemmelse med sædvanlig praksis. Intet tyder på det har været et landingsforløb, der allerede før flyet har været landet, har været ude af kontrol. Imidlertid har den skrånende mark sandsynligvis bidraget til et længere afløb end forventet. Det er et forløb, der er set i forbindelse med tidligere havarier, og det må derfor igen indskræpes, at det er vigtigt, at alle forhold omkring en udelandingsmark tages i betragtning ved planlægningen af en udelanding, og at denne indledes i så stor højde, at der er tid til at tage marken i øjesyn og evt. finde en alternativ mark.

Det kan også være, at det forhold at hjulbremsen er indbygget i pedalarrangementet, sammenholdt med at piloten ikke er særlig langbenet, kan have været medvirkende, da siderorspedalerne kun var indstillet til alm. flyvning. I de fly, hvor hjulbremsen aktiveres med siderorspedalerne, er det vigtigt, at man under sit landingscheck er opmærksom også på dette forhold.

A05-08 - Havari.....

22.07.08 OY-XVI ASW 24
 Luftfartøjschef: S-certifikat
 Formål: Konkurrenceflyvning
 Timer / starter: Totalt: 143 / 437 På typen: 16 / 12
 Træningsbarometer: Grøn
 Personskade: Ingen
 Skader på fly: Delaminering af vinglet

Under en konkurrenceflyvning må piloten på grund af en front opgave at nå frem til et deklareret VP. Der blev foretaget flere forsøg på at opnå tilstrækkelig højde til at glide ind i VP-sektoren, men uden held. Under forsøget drev flyet pga. af vindens indflydelse (ca. 10° / 8 kt.) syd for en ca. 1 km bred fjord, som igen blev forsøgt forceret på en kurs NNO, hvor en strækning på ca. 1,4 km over vand blev påbegyndt i en højde ca. 350 m. Der blev over fjorden fundet svag termik, men alligevel blev nordsiden af fjorden passeret i kun 300 m højde. Ifølge flyets logger blev der foretaget en del afsøgning af området fra 300 m højde og ned til ca. 150 m, hvor yderligere termiksøgning tilsyneladende blev opgivet. I 150 m blev kursen sat NNW, for i ca. 90 m højde at indlede finale på en kurs ca. 180° - dvs. i medvind. Udelandingsmarken var en hvedemark med ca. 70 cm høj afgrøde, hvori flyet ground-loopede med skader på højre vinglet til følge.



Kommentar:

Også dette havari må tilskrives en forholdsvis uerfaren pilot, der i en konkurrencesituation fortsætter sin flyvning under forhold vedkommende ikke har overblik over. Alene det forhold, at ved at vælge en landingsplads mindre end 50 m længere mod vest (se foto), ville der have været en af-høstet mark på knap en kilometers længde til rådighed, viser, at overblikket var gået totalt tabt.

Altså – igen – et godt råd til uerfarne piloter: Når I føler tingene strammer til – så stop op i tide. I kan kun høste æren af at vinde en konkurrence, men kan komme slemt til skade i forsøget på det, hvis I overskrider jeres egne grænser.

A05-09 - Havari.....

26.08.05 OY-XZO Dimona H36
 Luftfartøjschef: S-certifikat
 Formål: Anden flyvning
 Timer / starter: 831 / 1390 På typen: 172 / 235
 Træningsbarometer: Grøn
 Personskade: Ingen
 Skader på fly: Større

Havariet skete under landing på en flyveplads på asfaltbane (bane 29). På finalen blev der fløjet i modlys (kl. 15:30 UTC), og umiddelbart før udfladning blev piloten blændet af den lavtstående sol og flyet blev fladet ud i for stor højde. Det blev forsøgt at afbøde dette ved brug af højderor, hvilket medførte, at halehjulet ramte banen hårdt. Der opstod skader på halehjulsbefæstigelsen og side-roret.

Kommentar:

Ved den efterfølgende inspektion konstaterede materielkontrol-lanten, at der var tegn på at der før flyvningen havde været et begyndende brud. Endvidere var der tegn på, at vedligeholdelsesfor-skrifterne for smøring af halehjulsbefæstigelsen ikke var opfyldt, hvilket kunne være årsag til manglende affjedring af halehjulet og medvirkende årsag til havariets omfang.

A05-10 - Havari

25.09.05	OY-XDV	DG 100
Luftfartøjschef:	S-certifikat	
Formål:	Anden flyvning	
Timer / starter:	217 / 436	På typen: 141 / 432
Træningsbarometer:	Grøn	
Personskade:	Ingen	
Skader på fly:	Skader på hut, hutramme og haleplan	

Under en start i flyslæb sprang hutten op og blev med hængsler revet ud af hutrammen. Hutten ramte haleplanet der blev lettere beskadiget. Hutten blev knust og der opstod skader på hutrammen.

Kommentar:

Fartøjschefen oplyser selv, at hutten næppe havde været lukket korrekt, og erkender et for dårligt udført cockpitcheck. Et omhyggeligt udført cockpitcheck ville formentlig have afværget dette havari.

Hændelser**B05-01 - Hændelse**

02.04.05	OY-XVF	Duo Discus T
Luftfartøjschef:	S-certifikat / FI	
Formål:	Uddannelse / PFT	
Timer / starter:	2234 / 3616	På typen: 44 / 36
Træningsbarometer:	Grøn	
Personskade:	Ingen	
Skader på fly:	Mindre	

Flyet skulle startes i spilstart. Efter kraftig acceleration og et startløb på ca. 10 m forsvandt trækket i wiren, og der blev koblet ud og flyet ruller hen over wire, forfang og wirefaldskærm. Umiddelbart efter køres wiren ind med stor fart, hvorved forfang med ringsæt blev slynget op i hjulbrønden og kilede sig fast. Der mærkedes et kraftigt ryk i flyet, hvorefter wiren (sprængstykket??) sprang. Der opstod mindre skader på hjulleme og hjulfælgen.

Kommentar:

Det angives, at det var dagens første start, og som sandsynlig medvirkende årsag til havariet, at spillet ikke var varmet tilstrækkeligt op før starten. Det er desværre ikke første gang vi hører at dette har været årsag til havarier/hændelser. Det er altså vigtigt, at lade spillet varme op til korrekt driftstemperatur – ingen ville vel drømme om at starte et flyslæb, hvis ikke slæbeflyets motor var varmet op til normal driftstemperatur – eller ville man?

B05-02 - Hændelse

05.05.05	OY-XZG	SF-25 C
Luftfartøjschef:	S-certifikat / FI	
Formål:	Uddannelsesflyvning	
Timer / starter:	8026 / 7558	På Typen: 441 / ej oplyst
Træningsbarometer:	Grøn	
Personskade:	Ingen	
Skader på fly:	Propel beskadiget	

Under landing blev halen på flyet løftet for højt, hvorved propellen ramte jorden og blev beskadiget.

B05-03 - Hændelse

07.05.05	OY-XLZ	Grob 103 Twin Astir
Luftfartøjschef:	S-certifikat	
Formål:	Anden flyvning / passagerflyvning	
Timer / starter:	143 / 440	På Typen: ½t / 7
Træningsbarometer:	Grøn	
Personskade:	Ingen	
Skader på fly:	Skadet på bagerste hut	

Under flyvning i ca. 250 m åbnede hutten ved passagersædet sig. Det lykkedes fartøjschefen at få passageren til at holde hutten lukket, og der blev foretaget en landing uden yderligere hændelser. Det opstod skader på den bagerste hut.

Kommentar:

Ved passagerflyvning er det vigtigt, at fartøjschefen sikrer sig at passageren er instrueret om at sidde rigtigt, at vedkommende er fastspændt, at i tilfælde af delt hut, da at også den bagerste er lukket korrekt m.m., alt sammen checket en ekstra gang i forbindelse med cockpitcheck. Fartøjschefen har da også udtalt, at hans kontrol har været for dårlig.

Fortsættes i næste nummer. ■



OY-9363 på UL-flyvepladsen vest for Vojens. Vingen har et profil, som giver flyet godmodige flyveegenskaber trods lille spændvidde og et højt placeret haleplan. Forfatteren får lidt Spitsfire-fornemmelser, når han flyver denne type, og når han i svæveflyveregii flyver fly af Diamondfamilien, er det mere fornemmelsen af "heavy bomber" for nu at blive i metaforen.

UL-FLY PÅ DANSK REGISTER

Af Ole Gellert Andersen, uddannelseschef i DULFU

Da DULFU blev medlem af Kongelig Dansk Aeroklub steg antallet af fly i KDA-familien med ikke mindre end 228 fly. FLYV bragte en oversigt over de danske UL-fly i forrige nummer.

44 UL-fly tilhører klasse A og dermed den oprindelige type UL-fly, som er styret ved tyngdepunktsforskydning. De kaldes også trikes og er en videreudvikling fra hængegliederne. Men langt den største del af den danske UL-flåde tilhører klasse B, som er de rorstyrede fly. 184 klasse B-fly er det blevet til ved årsskiftet, og der kommer hele tiden nye fly til. Tilgangen sker næsten udelukkende i de nye og relativt hurtige UL-typer, som har en rækkevidde på mere end 1.000 km og tophastigheder over 250 km/t.

FLYV præsenterer et par af de senest tilkomne fly i flåden, og disse to typer er at finde blandt mange af de nye fly i landet.

Atec-122 med registreringen OY-9363 tilhører Jørgen Gram fra Gabøl, der fly-

ver flyet fra en privat UL-plads vest for Vojens, men er i øvrigt tilknyttet Haderslev UL-flyveklub. Atec-122 er den nyeste typebetegnelse for det fly, der også kendes under navnet Zephyr 2000 C. Flyet er bygget i Tjekkiet og har en tophastighed på 265 km/t. Iflg. flyets håndbog bruger det ca. 10 liter/timen ved en rejsehastighed på 180 km/t. Forfatteren flyver selv et lignende fly fra Tønder, og erfaringen herfra er nærmere, at forbruget ligger noget under 10 liter/timen målt over en lang periode ved forskellige typer flyvning – herunder skoleflyvning med mange starter og landinger.

Flyet er bygget i komposit. En stor del af kroppen er bygget i kulfiber, men vingen er bygget op omkring en hovedbjælke i træ og en overflade i kulfiber og ceconite. Med flaps udfældet er stallhastigheden helt nede på 65 km/t, og dette skal et UL-fly kunne overholde for at blive godkendt i Danmark. Med en tank på 60 liter har flyet en rækkevidde på over 1000 km.

Holstebro Svæveflyveklub har udvidet begrebet fritidsflyvning til også at omfatte modelflyvning og UL-flyvning. Denne beslutning har sat turbo på medlemstilgangen i klubben. Til UL-aktiviteterne har man købt OY-9361, som er en italiensk ICP Savannah VG. Flyet er bygget i aluminium og købt som fabriksbygget, men dette fly kan man også få i byggesæt, så den dygtige hobbymand har noget at lave i de lange vinteraftener. Flyet er langsommere end en Atec-122, men det har usædvanligt godmodige flyveegenskaber. Håndbogen angiver, at stallhastigheden med udfældede flaps er 48 km/t, men forfatteren har haft svært ved overhovedet at finde denne stallhastighed. Flyet bliver simpelthen ved med at flyve. Det er et usædvanligt godt skolefly.

Bogstaverne "VG" efter typebetegnelsen står for "vortex generators". Disse kan ses på fotoet af flyet og har været med til både at reducere brændstofforbruget og øge tophastigheden og rækkevidden på flyet. Iflg. håndbogen har flyet en topha-

stighed på 180 km/t. I sin oprindelige udgave havde Savannah'en slats.

Langt de fleste nye UL-fly har en Rotax-motor. Atec-122'eren har en 100 hk 912 ULS, medens Savannah'en har en 80 hk 912 UL. Disse motorer giver UL-flyene et betydeligt kraftoverskud, og motorerne kører på oktane 95 blyfri. ULS-motorerne er den ucertificerede udgave af de motorer, der anvendes i langt de fleste motorsvævefly (TMG).

UL-FLY SOM SLÆBEFLY

I mange lande anvender man UL-fly til slæb af svævefly. I Tyskland, Sverige, Tjekkiet og Slovakiet er UL-flyene ved at fortrænge motorflyene som slæbefly, og TMG'erne med slæbeanordning bliver også presset af UL-flyene. Baggrunden er det kraftoverskud, som de nye UL-fly har. Nogle UL-fly må slæbe svævefly på 750 kg, hvilket er betydeligt mere, end hvad mange motorsvævefly må. Anskaffelsesprisen for et UL-fly er under halvdelen af, hvad et nyt motorsvævefly koster, og brændstoføkonomien er langt bedre. Da det nu er slået fast, at også UL-fly kan fortsætte med refusion af brændstofafgiften på den blyfrie benzin, når flyet bruges til uddannelse og til flyslæb, kan den samlede udgift til flyslæb reduceres væsentligt i forhold til slæb efter et traditionelt motorfly, der bruger AVGAS.

I Danmark må UL-fly endnu ikke anvendes som slæbefly, men DULFU har sammen med Dansk Svæveflyver Union nedsat et udvalg, som behandler dette emne med henblik på, at også UL-fly tillades som slæbefly i Danmark.



Cockpittet i OY-9363 er helt traditionelt indrettet – dog med holder til GPS'en. Instrumenterne er analoge, men mange nye UL-fly instrumenteres med EFIS-teknologi (Electronic Flight Information System).



Holstebro Svæveflyveklubs nye Savannah med vortex generators på oversiden af vingen. Det er ikke en fejl, at flyet mangler registrering på siden. Der er alene krav om, at UL-registreringen sidder på undersiden af vingen. De fleste fly har den dog også på flyets bagkrop.



I instrumentbrættet er der, hvad der skal være, men heller ikke mere. UL-flyejere er nøjeregnende med flyets vægt, da reglerne for fly under Annex II er, at fuld vægten ikke må overskride 450 kg, og flyet skal have en nyttelast på ikke under 175 kg, hvilket i praksis betyder, at tomvægten excl. brændstof ikke må være mere end 275 kg.



Bergfalken, OY-FHX (H3), blev købt fabriksny i april 1969 og fejrer således rund fødselsdag sammen med klubben. Med sine 40.000 starter og over 6.000 timer i luften har dette fly været til uvurderlig nytte. Selv om den er sat i skyggen af ASK-21 til skoling, ombejles den fortsat af en tilbedende skare og ses hyppigt med sin karakteristiske farve lufft i termikken over Den Jyske Højderyg.

VEJLE SVÆVEFLYVE KLUB FYLDER 70

Af Erling Rasmussen og Svend Aage Jensen. Foto: Per Givskov

Godt 35 år efter at brødrene Wright udførte deres bedrift ved Kitty Hawk, lagde nogle gæve ildsjæle grunden til én af landets bedst fungerende svæveflyveklubber, nemlig VSK. Den 13. marts er det 70 år siden, at det skete, og gennem disse år har klubben været igennem mange begivenheder, som har haft det til fælles, at de altid førte fremad, og resultaterne heraf fremstår som et flot resultat i dag.

BEGYNDELSEN

Med Niels Gøtze som inspirator mødtes syv medlemmer den 13. marts 1939 på Hotel Royal i Vejle og stiftede "Vejle Flyveklub Svæveflyverne", som med dette ordvalg sigtede på at skulle være en klub for både motor- og svæveflyvere. Navnet blev 10 år senere ændret til "Vejle Svæveflyve Klub", ofte blot benævnt VSK. Krigen forhindrede, at der kom gang i egentlige flyveaktiviteter, men det for-

hindrede ikke entusiastene i at bruge 2.200 timer på at bygge et eksemplar af den tids mest populære skoleglidere, Grunau 9, som blev registreret OY-78. Den første start fandt sted i august 1945 på godset Store Grundet ved Vejle. I 1949 var man klar med den næste skoleglider, Polyt II, OY-118, som man benyttede flittigt fra Flyvestation Vandel indtil 1956, hvor man tog kvantespringet til den to-sædede skoleglider 2G, som under registreringen OY-AVX i dag er særdeles meget flyvende i DaSK regi. I 1949 havde man erhvervet en brugt Baby IIa fra Birkerød. Den havde imidlertid ikke luftbremser og måtte derfor ikke benyttes til strækflyvninger.

MELLEMPERIODEN

2G'en muliggjorde en mere menneskevenlig skoling med instruktøren ved styregrejerne på bagsædet og ikke stående råbende og viftende med flag nede

på jorden. Det satte skred i medlemsudviklingen fra de ca. 15. Fra 1946 til 1964 havde VSK en dynamisk periode på Vandel. Men man kom ikke sovende til tingene, og det har helt sikkert været et bærende element, at man samarbejdede og delte skæbne med Kolding Flyveklub og Aarhus Svæveflyve Klub, som også fløj fra Vandel. I det hele taget var Vandel i denne periode det center for dansk svæveflyvning, som Arnborg blev det efter sin ibrugtagning i 1964.

VSK byggede i 1960 en hangar på flyvestationen, og de tre klubber fik indtil 1961 lov til at benytte et tidligere fodermesterhus som klubhus. Da det blev revet ned, byggede VSK den legendariske klubvogn. Den holdt sig indtil for nylig nogenlunde oprejst, men burde være optaget på UNESCOs liste over bevaringsværdige kulturminde. Hvis dens vægge havde kunnet fortælle, så ville der have været stof nok til farverige radio-klassikere dette århundrede ud!

Da Billund Lufthavn blev indviet i 1964, kom der lufttrumsbegrænsninger og samtidigt snærende begrænsninger for svæveflyverne på Vandel i en sådan grad, at man ofte måtte henlægge flyvningerne til den begrænsede plads på flyvepladsen ved Filskov Kro. Det betød meget for moralen og sammenholdet, at man i 1959 kunne købe en Bergfalke II og dermed disponere over et tosædet fly, der måtte flyve stræk. Medlemstallet



Klubbens Rotax Falke slæber Janus C op over Hammer svæveflyveplads. Klubben råder over 17 ha, fordelt på den 1.100 m øst/vestgående bane, areal til hangarudvidelse midt for banen, to hangarer og TMG-hangar i den østlige ende og klubhus, areal til camping og hytter i skovområdet. Der er idelle forhold for parkering af fly i begge ender af banen.



Niels Wagner Sørensen klar til start i Grunau 9

Trods krig og mangel på materialer brugte de syv grundlæggere af VSK 2.200 timer på at bygge dette første fly i klubben, Grunau 9. Krigen umuliggjorde fremskaffelse af fugtbestandig lim, så efter tre år måtte flyet i 1948 kasseres, fordi det ikke længere kunne holde sammen. Men man havde udvist rettidig omhu og allerede bygget en Polyt II som afløser.

steg kraftigt, og der blev købt flere møderne ensædede fly.

I DAG

Skriften på væggen var klar: Man skulle skaffe sin egen flyveplads! - Og så udfoldede der sig et begivenhedsforløb, som man kun ser hos mennesker, der er bindegale samt entusiastiske og kreative ud over det sædvanlige. I perioden 1970-72 lykkedes det at finde et egnet område ved Hammer, nær Tørring, forhandle, købe, foretage 11 skødeskrivninger og mageskifter, foretage grøftegravninger, anlægge veje, fjerne læhegn, foretage rørlægninger samt øvrige jordarbejder og så lige bygge en hangar. Det er imponerende, og præstationerne har sikkert haft samme basis som virkningen i dagens obamaistiske fuldtonende: "Yes, we can!" - Én af grundene til at tingene kunne ske så hurtigt var, at nogle af medlemmerne kautionerede med sikkerhed i eget hus og hjem for de mange handler, der var nødvendige for at få areal-puslespillet til at gå op. Det var godt nok modigt.

Den gamle hæderkronede klubvogn var det sociale samlingspunkt, hvorom alting drejede sig lige indtil 1978, hvor man indviede et selvbygget klubhus, som er blandt de flotteste, der ses i en dansk svæveflyveklub. En serie af fantastiske medlemspræstationer, der forløb over 8 år. - Og så skulle der for resten

også købes nogle tidssvarende svævefly. Der har gennem årene været en livlig udskiftning af fly, begyndende med ret beskedne typer pga. gældsbyrden fra etableringen på Hammer. Flåden i dag består af ASK-21 til skoling og ASK-23 og Astir CS som overgangsfly. Desuden LS-4, LS-4b, LS-7 samt Janus C og den gode gamle Bergfalke III, som i år fejrer 40 års samvær med klubben. Den har præsteret omkring 40.000 starter og over 6.000 flyvetimer. Som skolefly er den pensioneret, men er still going strong til passagerflyvning og har en trofast lille skare af nostalgiske brugere, hvoraf nogle ærbødigt letter på termikhatten, når de om morgenen kommer for at lempe den gamle dame ud af hangaren. I 2004 anskaffede klubben en Rotax Falke til skoleflyvning, turflyvning og flyslæb. Det skete efter mange og lange debatter pga. af den voldsomme økonomi ved anskaffelse og drift. Den har vist sig at være en stor gevinst for klubben. Der er desuden stationeret ni ensædede møderne fly på pladsen. Kapaciteten af klubfly passer perfekt til det nuværende medlems antal på ca. 90.

I MORGEN

Faciliteterne på Hammer er alle af en rimelig høj standard. Der har gennem årene været udfoldet stor flid og kreativitet i værkstederne med vedligeholdelse af materiel og bygning af spil mv.

Klubhus, området til camping og hytteområdet fungerer også perfekt, hvorfor de umiddelbare fremtidsplaner går i retning af forebyggende vedligeholdelsesarbejde på klubhuset og etablering af yderligere hangarer til vogne og selvejerfly. Der er aftalt levering af en fabriksny Duo Discus xIT i denne sommer, så dynamikken i flådeudskiftningen bevares.

Til trods for den skuffende udvikling i dansk svæveflyvning holder medlems-tallet i Vejle Svæveflyve Klub sig nogenlunde konstant. Klubben er også meget udadvendt og har årligt samkvem med to venskabsklubber i Tyskland og en klub i Norge. Desuden er mange medlemmer engageret i DaSK med restaurering af fly samt flyvning både her hjemme og udenlands, og adskillige piloter drager årligt til både Nord- og Sydeuropa for at dyrke bjergflyvning m.v. Der er således god aktivitet i klubben både sommer og vinter, og stemning og holdninger er præget af entusiasme og gode viljer. Det kan ikke undre, når man tænker på den imponerende flotte basis, der blev skabt, vedligeholdt og udviklet gennem de 70 år, der nu er gået siden mødet på hotellet i Vejle.

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)
12-14/5	BBACE, Geneve, Schweiz (www.ebase.aero)
22-24/5	HeliExpo, Letnany/Kbely (Prag) (www.expo.aero)
5-7/6	EAA fly-in, Kungsängen, Norrköping
6/6	65th D-Day Anniversary Airshow
7-13/6	FAI World Air Games, Torino, Italien (www.worldairgames.org)
11-14/6	KZ Rally, Stauning Lufthavn
12-14/6	HeliExpo, Wycombe Airpark (www.expo.aero)
15-21/6	Paris Air Show, Le Bourget (Paris), Frankrig (www.paris-air-show.com)
17-19/7	Tannkosh-Fly-In, Flugplatz Tannheim/EDMT (www.flugplatz-tannheim.de)
27/7-2/8	EAA AirVenture, Oshkosh, USA (www.airventure.org)
7-9/8	Kraftstjärtsvängen, Siljansnäs, Sverige (www.siljansnasfk.com)
8-9/8	Flygfesten i Dala-Järna, Sverige (www.flygfesten.com)
15-16/8	Borås Air Show, Borås, Sverige (www.airshow.nu)
22-23/8	Roskilde Air Show, Roskilde (www.airshow.dk)
22-23/8	3. International Bücker Fly-In, Kestenholz, Schweiz
29-30/8	Göteborg Aero Show, Säve, Göteborg, Sverige
4-6/9	Oldtimer-Fliegertreffen, Hahnweide bei Kirchheim (www.oldtimer-hahnweide.de)
16-20/9	46th Reno Air Races and Air Show, Reno Stead Field, Nevada (www.airrace.org)

Se også www.airshowbuzz.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. Også EAA's nye online kalender giver meget detaljerede oplysninger om arrangementer i USA (www.eaa.org).

Red Bull Air Races foregår i 2009 ved disse byer: Abu Dhabi, San Diego, Windsor (Canada), Budapest, Porto og Barcelona. Se tidspunkter på www.redbullairrace.com.

Oversigten bringes uden ansvar for ændringer, aflysninger etc.



Supermarine Spitfire over Old Warden, England. Foto: Knud Larsen.

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

Lufthavsvej 44 • Roskilde Lufthavn
DK-4000 Roskilde

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



Den gode fe med picnic-kurven.

PICNIC I DET HØJE

Tekst og foto: Dieter Betz

I det yderste hjørne af Tyskland, ved foden af Tirolerbjergene ligger Unterwössen, en lille landsby med en stor kirke i maleriske omgivelser. Kirkens spir stikker lige op for enden af landingsbanen, som bruges af den tyske skole for bjergflyvning.

»Deutsche Alpensegelflugschule« eller DASSU begyndte at flyve her for mere end 50 år siden. Det var her, jeg samlede mine første erfaringer i bjergflyvningens ædle kunst.

Grænsen til Østrig løber lige bag om flyvepladsen, men de høje bjerge mellem de to lande har skabt et bredt ingenmandsland på grund af det utilgængelige terræn.

Der gemmer sig en gammel smuglerkro, som ligger klemmt ind mellem to bjergsider på kanten af en dyb slugt. Kroen har

en vinkælder som bliver holdt på en konstant temperatur året rundt, vinen lagres i en hule i bjergsiden, hvor der plasker en lille bæk igennem. Et umådeligt populært sted for svæverflyvere i nyere tid og mødested for smuglere og toldere i en svunden tid.

Ved siden af kroen ligger et lille kapel, der blev bygget til ære for den klippeblok som blev kløvet af de højere magter lige over hovedet på en dreng som gik på stien - og som har givet stedet dens navn: "Klobenstein".

Jeg har tilbragt flere af mine sommerferier i dette enestående landskab omkring Unterwössen, som har alt det man kommer til at savne i et pandekagefladt land: runde bakker og høje bjerge, bjergfloder og bjergsøer og det hele placeret midt imellem Salzburg og München.

Ofte kørte jeg om natten direkte fra Hamburg til Unterwössen, så jeg kunne være der om morgenen, når flyene blev pakket ud, hoppe direkte i en Ka 8 og flyve resten af dagen.

300 KM TREKANT

Det var også her, jeg forsøgte mig med min første 300 km trekantflyvning - med en Ka 8. Det var ikke nogen succes.

To dage senere fik jeg lov til at bruge en SF 27 til formålet. Den havde lidt bedre egenskaber til strækflyvning, og vejret lovede optimale betingelser. I dag skulle den være hjemme!

Når flyene stod klar, ventede vi alle sammen på det magiske øjeblik, når vindposen højt oppe på skrænten begyndte at fylde sig med den kølige brise fra Chiemsee. Det skete næsten altid på slaget 10. Så var der afgang! En spilstart til 300

meter, højre drej mod skrænten og min SF 27 begyndte forsigtigt at stige med en konstant sekundmeter, mens de høje alper i det fjerne blev mere og mere synlige. I passende højde det første modige forsøg på at komme over dalen - gennem en frygtelig masse synk - over til den anden side, hvor man kunne stige endnu højere, hvis alt gik, som det skulle. Hvor ofte måtte vi ikke dreje af for lige at nå finalen over Buchberg for at lande igen i et lavt hasarderet drej.

Men i dag går det. De første turister sidder allerede i solen på terrassen ved bjerghotellet på Breitenstein i 1200 meters højde. Jeg suser forbi deres kaffekopper og forbavsede nok hilser folk med et stort smil.

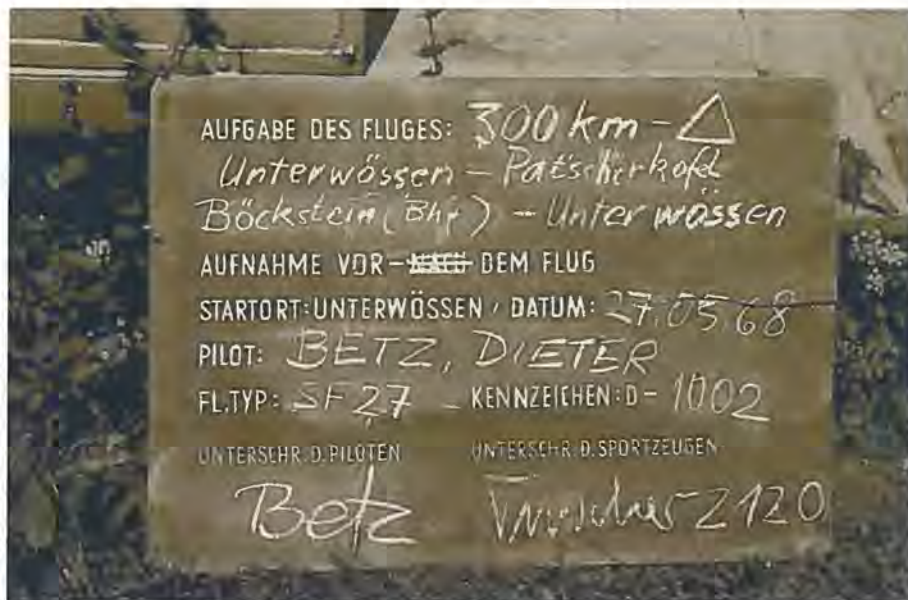
Herfra kan jeg nå »Wilder Kaiser«, et hesteskoformet bjergmassiv, som delvist er dækket af sne. Midt i hestekoens holder et kongeørnepar til, med unger i reden. Jeg har flere gange fløjet i tæt formation med de gamle ørne i samme termikboble. På en bjergryg foran mig får jeg øje på en gemse. Jeg dykker ned mod den på tværs af bjergkammen indtil jeg i samme højde kommer brusende mod den.

Løb! Men i stedet vender den sig mod mig og stejler i det øjeblik, jeg er et par meter over den. Jeg tager hatten af for dens mod og lader den være i fred - tænk at den ville forsvare sig mod en kæmpefugl med 15 meters vingspand!

DEN VILDE KEJSER

Indgangen til Kejsermassivet går henover en lav sadel med selvlysende grønt græs og en lille indbydende træhytte. Man kunne få lyst til at lande ved siden af og spise sin medbragte madpakke. Der er altid god lift et eller andet sted i hestekoens, men i dag har jeg svært ved at finde den. Snart er jeg under sadelhøjde og fanget i hestekoens.

En udelanding her ville gøre ondt. Jeg søger desperat frem og tilbage meget tæt langs klippevæggene, men resultatet af synk og stig er lig nul. Jeg kan holde højden og hver gang vi stiger lidt, hopper hjertet af glæde, men sekunder efter er alt tabt igen, selv om jeg næsten »po-



Et strækflyvningsdokument fra oldtiden.

lerer« de lodrette klipper, hvor bjergtrolde og ørne bor side om side.

Troldene er usynlige, men ørnene synes ikke om min tilstedeværelse. Begge ørne er på vingerne og holder sig tæt op ad mig. De vil forsvare deres unger, hvis det skulle blive nødvendigt! Det er helt tydeligt, at de synes jeg kommer for tæt på deres rede gang på gang i mine desperate forsøg på at overleve.

Så vis mig dog, hvor det går opad! Så jeg kan komme ud af dette hul! Jeg tænker på den østrigske pilot, som kom hjem med to brede ridser på hutten af sin Ka6. Ingen ville tro på, at det var en ørn, indtil han fik fremkaldt fotografierne, hvor ørnen kommer imod ham med udklappet understel og klørerne strakt frem!

Nu ligger den ene kongeørn lige foran mig. Det er hunnen. Jeg kan se, hun drejer hovedet for at holde øje med mig, og nu begynder hun at dreje rundt imod mig - jeg er lige ved at dreje af - men hun fortsætter i et meget snævert drej og begynder at stige. Det er det, som eksperterne kalder »at flyve i en skorsten«, højkantsdrej lige opad bjergsiden. Forbeholdt de erfarne, men det er min eneste chance. Jeg stiger ikke nær så hurtigt som ørnen, jeg har for meget fart på, men

jeg stiger. Jeg tror det må være en fremragende hjerte/lunge-massage at flyve sammen med en ørn i en imaginær skorsten få meter fra klippesiden. En stor tak til kongeørnen i Den Vilde Kejser.

NEDTUR

Jeg når til en sneklædt åbning i massivet, den såkaldte »Ellmauer Tor« og skyder jublende igennem ud i det fri mod syd. Men jublen kom for tidligt: på den sydvendte side, hvor det nu skulle brage opad med varm luft, skete det modsatte. Det føltes som et slag fra en kæmpehammer, der ramte flyet oppefra. Selv om jeg var spændt godt fast, bankede mit hovedet mod huttens plexiglas og flækkede det på tværs. Det resulterede i en nerveflænsende hyletone, som ikke just bidrog befordrende til den almene sindsstemning i cockpittet, især da det nu gik nedad med godt 10 sekundmeter. En skov foran mig - nej, ikke ned i en skov! Jeg begyndte instinktivt at trække benene til mig, et slag fra en gren, så ud i det fri grønne græs, et kontrolleret nedslag på en blomstrende skrænt, det høje græs fanger den ene vinge og drejer flyet, men så er inertien brugt op.

Stilhed. Stilheden er sjælens hjem. Dråbevis går det op for mig, at jeg er uskadt. At jeg har klaret den endnu engang. Først nu opfatter jeg den enorme torden-



Her bor trolde og ørne side om side.

sky over mig og forstår pludselig hvor al den varme luft er blevet af. CBén har simpelthen støvsuget området for al termik.

Det banker på flyet. Tunge regndråber trommer på vingerne i et tiltagende stakato og så er der en lyd som et jetfly der nærmer sig. Storm! Jeg springer ud og kaster mig ned over vingen for at holde på flyet og bliver gennemblødt på sekunder. Nu begynder dråberne at springe på vingen som små hvide bolde. Hagl! Jeg kravler tilbage til cockpittet og gemmer mig under den flækkede boble. Et lyn næsten samtidig med et tordenskrald får mig til at hoppe i sædet. Tordenvejr i bjergene er virkelig imponerende!

Det er som at komme fra et sted i helvede til et andet. Få minutter senere er det ovre. Så er der stille igen. Solen og den krydrede duft af planterne omkring mig forstærker bevidstheden om at livet er herligt. Duften af paradys og et ny-skænket liv.

Skoven bag mig står som en mørk trussel. Jeg kunne have hængt oppe i træerne.

I stedet lå jeg nu fladt på ryggen og kiggede op i himlen, mens jeg tænkte på, hvordan i alverden jeg skulle komme i kontakt med flyveskolen. Jeg havde ingen radio og mobiltelefonen var ikke blevet opfundet. Der var nok ikke andet at gøre end at vandre ned fra bjerget til den nærmeste gård eller landsby.

Den sidste chokolade var spist og den lille vandflaske, jeg havde med var for længst tømt.

DEN GODE FE

Mens jeg lå og lyttede halvsøvnig til insekternes summen, hørte jeg nogen nærme sig gennem det høje græs. En sirlig stemme nærmest sang et "Goddag" på ægte bayersk, hvor man siger: "Grüss Gott, der Herr!" Og et venligt, »Hallo, Segelfieger, hallo!«

En lille kvinde på min bedstemors alder med et hovedklæde og et dug af samme farve over armen. Hun bar på en kurv og et smil som varmede langt inde i hjertet.

Jeg tænkte, at den gode fe har mange forklædninger, men nu havde hun fundet mig! Kurven, hun bar på, viste sig at være intet mindre end det rene overflø-

dighedshorn med hjemmelavede oste og pølser, frisk mælk og nybagt brød.

Hun bredte leende klædet ud på jorden mens hun med sin gammelkvinde-kvidrende latter bemærkede, at jeg jo nok var sulten efter en anstrengende flyvetur. Velkommen og spis! Sandelig! Den gode fe havde fundet mig.

Den lille engel med det grå hår sad i græsset og snakkede løs om sit liv, uden at glemme sine jævnlige opfordringer: »Spis nu, min dreng!« Selv om jeg var 28, gift og havde to børn.

Hun fortalte, at hun hele sit liv har boet på en gård i nærheden og at hun godt kendte til svæveflyvere, som tit fløj henover stedet – men betydelig højere end mig. Og at hun havde fået øje på mig lige fra jeg kom dykkende ned fra Den Vilde Kejser, som om jeg ville ende i skoven.

Hun fortalte, at hun som pige måtte vandre en time ned ad bjerget til landsbyen og skolen og at det tog næsten to timer at gå hjem igen. En gang i mellem blev hun hentet i sin fars hestevogn.

Det var den samme hestevogn, jeg blev kørt til landsbyen med - til den eneste telefon på egnen – på posthuset.

Mine kammerater på flyveskolen var mildest talt en smule forstemte over at høre, hvor jeg var landet. Det betød knokkelarbejde med at bære flyets dele til den nærmeste vej, hvor vi kunne komme til med transportvognen. Men det gode var, at de vidste, at alle deres besværligheder og bekymringer vil blive druknet og glemt i godt bayersk øl bag efter. Også mine sorger blev skyllet bort af den samme væske. Jeg kan dårligt huske hvordan vi kom hjem.

FOR 70 ÅR SIDEN

Af Ingrid Muus

I 1939 sendte FLYV's redaktion en medarbejder på en mission, som dengang var både eventyrlig og overkommelig, nemlig at følge med på British Airways' ruter og skildre disse ture i artikler til FLYV. Et drømmejob!

I januar-nummeret beskrev medarbejderen turen Kastrup-London, og i februar-nummeret gælder det turen fra London til Glasgow i Skotland. Denne medarbejder har en evne til at forene det poetiske i flyvningen - læseren husker måske titlen på artiklen Kastrup-London: "Med British Airways i Skyernes Fêrige", med en meget faktuel beskrivelse af flyveturen, tidsplanen, vejret, medpassagerernes reaktioner, og han krydrer det med en tør humor, som får én til at glæde sig til beskrivelsen af turens næste ben.

Overskriften på turen til Glasgow er ret så dramatisk, hvis man tager tidspunktet år 1939 i betragtning: "I Snestorm Over Skotlands Bjerge." Jeg ser for mig de gamle postflyvere, som stred sig gennem hvad som helst slags vejr og landede hvor som helst i lyset fra en staldlygte, sådan omtrent. Den flyvende medarbejder har dog noget at ha' sin overskrift i, synes jeg; hvem har ikke helt fra begyndelsen lært, at is på et fly ikke fremmer de aerodynamiske egenskaber.

Maskinen er efter planen mellemlandet i Doncaster, og post og passagerer skal videre til Glasgow i en De Havilland 89A Rapide fra North Eastern Airways. Nu får medarbejderen ordet: "Det blæste hårdt i Doncaster, sorte Skyer trak op over Himlen, af og til dumpede Maskinen ned i Lufthuller, saa man havde paa Fornemelsen, at Sædet under En pludselig forsvandt. Vi duvede fra den ene Side til den anden som et Skib i en Storm, men den konstante regelmæssige Snurren fra de to Gipsy-Motorer virkede beroligende. Sky-

dækket hindrede al Udsigt. Kun nu og da fik man et Glimt af Landskabet, naar en forreven, graa-sort Sky i en Brøkdæl af et Sekund fo'r forbi Ruderne. To af Passagererne havde af gode Grunde ikke den ringeste Interesse for Landskabet under os - de var ivrigt optagne af at benytte de tykke brune Poser, som fandtes foran hver Plads...Luftsnygen havde meldt sig! Det skal dog indrømmes, at de ikke saa saa lidende ud som Folk, der har Søsye, almindeligvis gør. Men hver Gang Maskinen gjorde et Bump ned i et "Lufthul", greb de straks til Posen. Tyggegummi og stærkt Lugtesalt, som Flyveselskabet ogsaa sørgede for til Passagerernes Afbenyttelse, kom frem. Vi duvede og huggede os frem efter. Opmærksomheden koncentrerede sig uvilkaarligt om Kabinens Indre, nu, da der ikke var noget at se udenfor. Paa Endevæggen meddelte et Skilt kort og godt: "No Smoking - not even Abdullas!" Ingen daarlig Reklame. I Modsætning til Indretningen i andre Luftfartøjer var Førerrummet i North Eastern Airways' Maskine ikke adskilt fra Passagerkabinen, og lige bag Piloten sad Radiotelegrafisten, som stadig havde Forbindelse med baade Doncaster og Glasgow Radiostationerne. Af og til tikkede han paa Afsendernøglen, lyttede og modtog meteorologiske Meldinger. Det begyndte at sne udenfor. Ruderne duggedes hurtigt, men viskede man dem klare, saa man tydeligt, hvordan Forsiden af Vingerne og de stærke Bærere lidt efter lidt isede til, d.v.s. Isen satte sig paa det brungule Anti-Frysestof, som var smurt paa alle de udsatte Steder - "Kilfrost", som Englænderne benævner det. Vi dumpede ned i "Lufthuller". Skyerne fo'r forbi. Sneen tog til, og gennem Motorernes Larm hørte vi tydeligt Stormens Hysten. Maskinen duvede, faldt og steg, løftet af usynlige Kræfter, mens Pilot'en roligt sad og fulgte alle Instrumenterne. Islaget voksede hurtigt og dannede efterhaanden en hel Kam paa Forsiden af Vingerne. Det frøs



14 Grader. Radiotelegrafisten vendte sig et Øjeblik ind mod Passagererne, tog den ene Klap væk fra Øret og sagde: "Vi er kommet ind i en Snestorm." Det var egentlig lidt overflødigt at bemærke - med altfor stor Tydelighed kunde Passagererne selv konstatere det. Men det var sagt i den bedste Mening, og vel sagtens for at virke beroligende - for et Øjeblik efter tilføjede han: "Vi ændrer Kurs og om lidt er vi ude af Snestormen".

I samme Øjeblik dumpede vi ned i et "Lufthul", netop som Maskinen styrede mere Vest. En af Passagererne greb uvilkaarligt til Armlænet, men der var ingen Grund til at være nervøs - støt og roligt gled vi nedad, under Snestormen, til rolligere Luftlag. (...) Vi strøg over Bjergtinderne saa nær, at man havde paa Fornemelsen, at Maskinen styrede lige mod Fjeldet. Nede i den lave Højde gik Maskinen mere støt, selv om Stormen stadig rasede og der af og til kom en Snebygge. Men da Radiostationen i Glasgow meldte Regn og vi kun havde en halv Time tilbage, steg den store De Havilland, og fortsatte, efter at have forandret Kurs igen, direkte mod Skotlands største By. For fuld Fart, med ca 200 km i Timen, drøned vi gennem Regntykningen, der ikke tillod nogen Udsigt fra Kabinen. De firehundrede hestekræfter brummede deres egen Melodi: fremad, fremad, fremad... hvad betyder Sne og Regntykning for os. Vi er uovervindelige (...) Trods Storm, Regn og Snetykning landede den store De Havilland 89A Rapide Maskine Kl. 14.35, kun ti Minutter forsinket, paa Rensfrew Flyveplads - Glasgows Flyveplads. Paa mindre end fire Timer havde vi tilbagelagt den lange Strækning fra London til Glasgow, en Strækning, der med Tog eller Autobus vilde have taget smaa atten Timer."

OSCAR YANKEE

RETTELSE OG TILFØJELSE

Februar 2008: OY-CON blev til VH-TYR

August 2008: OY-NYX blev til D-8315

Af Lars Finken

TILGANG

OY-	Type	Bygget	Fabr.nr.	Reg.dato	Ejer/bruger	Ex
OY-EXN	Diamond HK 36TC Super Dimona	2008	36.826	26.1.2009	Silkeborg Flyveklub, Silkeborg	
OY-HKJ	Robinson R44-II	2008	12605	13.1.2009	Karsten Kjærulff, Odense	
OY-NBS	Cirrus SR 22	2008	3351	20.1.2009	Air Bos ApS, Frederiksberg	N582CP

SLETTEDE

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-DGX	Scheibe Bergfalke II/55	21.1.2009	Hjørring Svæveflyveklub, Hjørring	Solgt til Litauen
OY-DRS	Cessna F.172K Skyhawk	29.1.2009	Christer Ødlund, Rockneby, Sverige	Solgt til USA
OY-MRC	Boeing 737-7L9	13.1.2009	Sterling Airlines A/S, Dragør	Returneret som N280AG
OY-SON	Lindstrand LBL 77A	27.1.2009	Sonofon Partner A/S, København	Hugget op
OY-TXY	Diamond HK 36TC Super Dimona	30.1.2009	Svævefly, Nykøbing M.	Solgt som SE-URG
OY-XTF	Rolladen-Schneider LS4-b	21.1.2009	Aviator-Aalborg Svæveflyveklub, Aalborg	Solgt til Østrig

EJERSKIFTER

OY-	Type	Dato	Ny ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-AGL	Cessna F.172H Skyhawk	26.1.2009	Boch & Bjerre ApS, Esbjerg	Boch & Bjerre Produktion, Esbjerg
OY-BIJ	Cessna 182P Skylane	15.1.2009	Aarhus Luftfoto ApS, Hasselager	Kelly Nikolaisen, Tasiilaq
OY-CMZ	Rand-Robinson KR-2	15.1.2009	Jens Gert Jensen, Nysted	Jens Gert Jensen, Nysted (+)
OY-FOL	Lindstrand LBL 77A	30.1.2009	Henrik Vedel Jørgensen, Frederikssund	Dff-Fonden (Dansk Folke Ferie), København
OY-GOP	Lindstrand LBL 77A	30.1.2009	Henrik Vedel Jørgensen, Frederikssund	Dff-Fonden (Dansk Folke Ferie), København
OY-MRF	Boeing 737-7L9	27.1.2009	Sterling Air A/S, Sønderborg	Sterling Airlines A/S, Dragør
OY-TDX	Hoffmann H 36 Dimona	26.1.2009	Finn Tindal Christensen, Nordborg (+)	Tønder Flyveklubs Motorflyveafdeling
OY-XFN	Schleicher Ka 6CR Rhönsegler	21.1.2009	Niels Ebbe Gjørup, Viborg	Dieter Betz, Hbeltoft

— så er du opdateret!

ORGANISATIONSNYT

KDA REPRÆSENTANTSKABSMØDE

Kongelig Dansk Aeroklub afholder det ordinære repræsentantskabsmøde søndag den 26. april kl. 1030 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 11. marts 2009. Eventuelle spørgsmål kan rettes til generalsekretær Anders Madsen eller KDA's formand Hans Havsager. Se også www.kda.dk.

KDA'S SPORTSPOKAL

På KDA's repræsentantskabsmøde uddeles KDA's Sportspokal til en person, der ved konkurrencer i 2008 eller gennem en periode har opnået gode resultater. Motiverede skriftlige forslag skal være KDA-huset i hænde senest den 11. marts 2009.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til generalsekretær Anders Madsen eller KDA's formand Hans Havsager. Se også www.kda.dk.

NY RADIOBOG FRA KDA

Rune Balle har skrevet en ny bog om radiokommunikation

Bogen International Radiokommunikation for Piloter er skrevet for flyveelever, der ønsker begrænset radiocertifikat (BEG). Bogen er opbygget efter samme princip som den populære Radiokommunikation for piloter af samme forfatter.

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.

Foruden at tjene som redskab for nybegyndere, vil bogen være glimrende 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.



Pris: kr. 225,00 inkl. moms, men ekskl. forsendelse.



FLYV

82. årgang nr. 1 · januar 2009

KALENDER

KDA (www.kda.dk)

6-7/3	KDA - Unionsbestyrelsesseminar, Idrætshøjskolen, Vejle
26/4	KDA Repræsentantskabsmøde kl. 1100, KDA-huset, Roskilde
24/10	KDA Formandsmøde kl. 1000 i KDA-huset, Roskilde

Ballonflyvning (www.ballonunion.dk)

22/2	Materielkontrollantseminar
22/2	Generalforsamling
6-13/6	World Air Games, Mondovi, Italien
30/7-2/8	2009 LUXGSM – World Balloon Trophy, Luxembourg
7-12/8	DM, Svæveflyvecenter Arnborg
21-29/8	EM, Brissac-Quinc, Anjou, Frankrig

Svæveflyvning (www.dsvu.dk)

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)
26/7-8/8	WGC 2009 for kvinder, Szeged, Ungarn
27/7-6/8	SAC, DM 18 m og DM Klubklasse*, Arnborg (*DM Klubklasse kan blive flyttet til den ordinære DM-periode)

Motorflyvning

7-8/3	General Meeting i EPFU (European Powered Flying Union), Luxembourg
25/4	DMU og DMU Sport Repræsentantskabsmøde, Odense Lufthavn
16/5	SLV og GAP Fly-in, Viborg Flyveplads
6-7/6	DM Præcisionsflyvning, Skive
12-14/6	Int'l Weekend 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
3-5/7	NM Præcisionsflyvning, Elverum, Norge
19-26/7	VM Præcisionsflyvning, Torun, Polen
29/8	Sirius Rally, Randers Flyveplads
5/9	SLV og GAP Fly-in, Lolland-Falster Airport (Maribo)
6-12/9	EM Rallyflyvning, Castellón, Spanien

MØDER

Dansk Flyvehistorisk Forening

Den 18. marts	Hvordan fløj Gloster Meteor F.Mk.8 i Flyvevåbnet? Foredrag ved B.W. Andersen (WAN)
---------------	--

Alle møder holdes på Svanemøllens Kaserne, bygning 75 kl. 19.30.

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)

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

498,75 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 eksp.



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 – 15.30
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. 09.00 – 15.30

	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, Gjel, 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

FRITFLYVINGS-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

Fmd.: Hans Havsager
Tlf. 4648 0608
Sekretariat: Dagmar Skov
Gl. Kirkevej 1, Tiset, 6510 Gram
Mandag og tirsdag kl. 17.00 – 19.00
Onsdag og fredag kl. 13.30 – 16.00
Telefon 7482 2021, fax 7482 2400
E-mail: dagmar@dbmail.dk
www.dulfu.dk

DULFU Havarigruppen	Telefon
Niels Gregersen	2144 2497
John Carlsen	4042 1247
Edvard Braae	2485 6712
Preben Kjeldsen	4019 0753
Philip Nathansen	4019 8297

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 udfærdiget en retningsvisende

vejledning til medlemmerne. Vejledningen er generel, men det skal understreges, at der kan være grænseområder og tilfælde som vejledningen ikke dækker, og der kan være områ-

der som KDA og SKAT ikke fortolker ens. Regler og det fælles grundlag for fortolkningen af reglerne kan læses på www.kda.dk -> Brændstofafgifter.

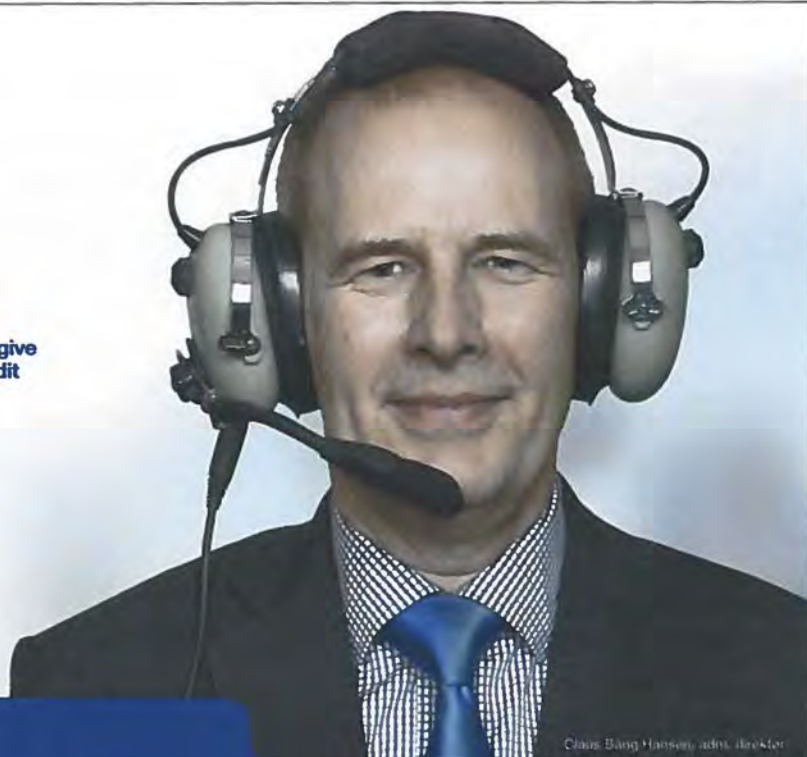


Forsikringsfolk der forstår dig

Overblik og sikkerhed kommer ikke uden erfaring. QBE er gennem 120 år vokset til at være et af verdens 25 største forsikringselskaber med aktiviteter i 45 lande.
- det er vores kunders garanti for sikre produkter.

Som specialister i luftfartforsikring kan vi også rådgive dig, så vi sammen finder den løsning, der dækker dit forsikringsbehov.

Kontakt QBE - din solide partner!



www.qbenai.com

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

Claus Bång Hansen, adm. direktør

NEDSAT 50.000 kr.

Cessna F-172-H

Nu kun 249.000 kr.

Aldrig skadet - autopilot - ny propel mv.

Se mere på www.abeluftfoto.dk
eller ring 2172 4462

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

Annoncer: 2172 5939

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

Vi forsikrer også Balloner Svæve- og Motorsvævefly

Flyver du ballon, svæve- eller motorsvævefly, kan vi tilbyde en række forsikrings kombinationer som gør, at du kun betaler for den forsikring du har behov for.

Vælger du f.eks. en højere selvrisiko eller har de 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

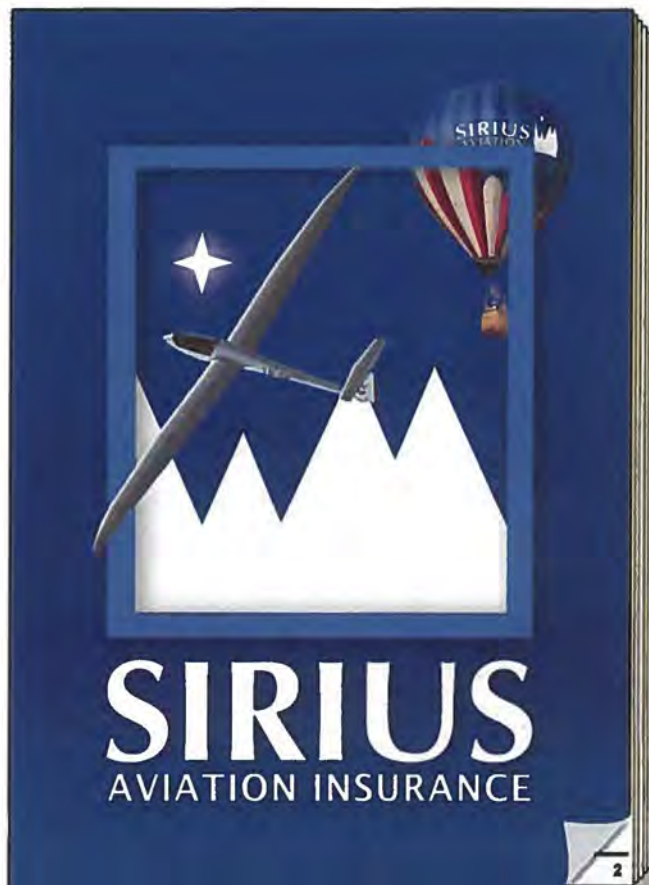
Ved forsikring af balloner kan du blandt andet vælge, at kaskoforsikre hylsteret alene, få meddækket værdien af traileren eller højere selvrisiko på ansvarsforsikringen.

Ring til os og få et prischeck på din flyforsikring.



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



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 Turbo-prop

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

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

- ATPL(A) Integreret
- Individuelle MCC kurser
- Type Rating på B737 NG/CL og A320 incl. MCC
- PC/Dif. 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, IR(A), CRN(A)SPA, IR(A)

DanFly Aviation ApS, Vojens Lufthavn
Lilholtevej 8 - 6500 Vojens
Web: www.danfly-aviation.com
Mail: mail@danfly-aviation.com
Tlf. 7454 5480 - Fax: 7454 5487

CASA



CASA AIR HELIKOPTER FLYVESKOLE

- Privat og kommerciel (PPL/CPL)
- Teori (Bridge & PPL)
- Instrumentbevis - IR(H) MESPL
- Instruktøruddannelse FI(H)
- Typekursus R22/R44/MD902

CASA Air A/S • www.casa-as.dk • Tlf.: 75627999

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 (ATPL) & DMC
- ✓ 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
tele: 7020 6390

- ATP (A) Integreret Trafikflyver
- FI (A) Flyveinstruktør
- FAPT II, Dn-42 med Garmin 1000
- ATPL (A) Teori - Distance Learning
- PPL (A) Privatflyvercertifikat

Flyveåbnetts
Bibliotek



392000304765

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
Tågholtevej 170
DK-9670 Sindal
Tlf. +45 96965633

Skive Lufthavn
Lufthavnsvej 1
DK-7840 Højelev
Tlf. +45 97524037

ver-certifikat. B=Træningsflyvercertifikat af II klasse. I=Instrumentbevis. VFR=Sigtflyvning. PFT=Periodisk flyvetræning. TWIN=Tomotors. BEG=Begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist.
GEN=Generelt certifikat som luftfarts-radiotelefonist. INSTRUKTØR=Flyveinstruktøruddannelse. OMSKOLING=Typeomskoling. PPL=Private Pilot License. CPL=Commercial Pilot License
ication=Rettiliggende til VFR-nat. Class Rating=Klassenetlighed. FI=Flight Instructor. MCC=Multi Crew Cooperation Course. Proficiency Check=Praktisk prøve for forlængelse af rettiliggende.

FLYV

APRIL 2009 NR. 4

ET 210 på Edwards AFB



MAYDAY-MAYDAY

Læs også...

NYT UL-FLY:

EKOLOT EK-05 JUNIOR





Forsikringsaftale 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
mægler@simons1.dk • www.simons1.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

CESSNA FORHANDLER NORDEN

FLYTEKNISK.NO
FLYTEKNISK AS, MERDEVEIEN 18B, 3676 NOTODDEN - NORWAY

NÅ OGSÅ C... LER

SKYHAWK

NY NETTSIDE!
WWW.F...
Tlf: +4...

Cessna
A Textron Company

GIRO

NYTT • BRUKT • KOMMISSJON • EASA VERKSTED



Lederskab forpligter

At forsikre sig er en tilkøbsag.
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 • Tlf: +45 33 46 03 00 • e-mail: info@qbenai.com



« 6

Det stille fly

»Støjen fra motoren er naturligvis meget ringe, når denne er i gang. Kun en sagte summen fortæller, at motoren arbejder.«

10 »

Mayday - mayday

»Pludselig lyder det som et godstog, der bremser på en station - det skriger, der lyder et brag og den forreste motor står stille!«



« 16

ET 210 på Edwards AFB

»Et af flyvevåbnets F-16 fly, tosædet F-16B reg. ET 210, er i øjeblikket stationeret på Edwards AFB i Californien, USA, sammen med en dansk pilot og en tekniker.«



26 »

Ekolot JK-05 Junior

»Magen til godmodighed skal man vist lede længe efter. Der var hverken Bocian eller Puchasz over de stallegenskaber, så fabrikanten behøver nu ikke at være så forsigtig i håndbogen.«



KORT SAGT

Kort sagt 4

SVÆVEFLYVNING

Det stille fly 6
Havarier og hændelser DSvU 21
Brand i Holstebro Svæveflyveklub 22

MOTORFLYVNING

Mayday - mayday 10
Sæsonbegrebet for motorflyvere 34

MILITÆRFLYVNING

ET 210 på Edwards AFB 16

HISTORIE

Historiske vingesus 23

ULTRALET

Ekolot JK-05 Junior 26

ALMEN

Holstebro svæveflyveklub 29
Det italienske luftvåbenmuseum 30

OSCAR YANKEE

Oscar Yankee 37

ORGANISATIONSNYT

Organisationsnyt 40
Unionskalender 43



Piperjet.



Thomas Cook Airlines Scandinavia.

KORT SAGT

BRÆNDSTOF

Thisted Kommunes overtagelse af brændstofanlægget i Thisted Lufthavn fra Shell er ved at falde på plads.

Således skulle lufthavnen pr. den 20. marts 2009 være leveringsdygtig i såvel jet-brændstof som AVGAS til glæde for både lokale og tilflyvende kunder.

BRITISH AIRWAYS OG SUN-AIR

SUN-AIR of Scandinavia og British Airways kan i år fejre 12-års jubilæum for franchisesamarbejdet, og kontrakten er netop blevet forlænget med yderligere fire år.

»De sidste 12 års samarbejde med British Airways har været med til at sikre den stærke position, vi har i dag,« siger Kristian Tvergaard, underdirektør i SUN-AIR.

Franchisesamarbejdet mellem SUN-AIR og British Airways indebærer, at alle SUN-AIR's fly og uniformer fremstår i British Airways' farver og design, og flyvningerne sker i BA-regi.

SUN-AIR flyver fra Billund, Århus og Aalborg til 12 udenlandske destinationer i Storbritannien, Sverige, Norge, Finland, Frankrig, Belgien og Tyskland samt indenrigs i Norge fra Oslo til Stord. SUN-AIR har fra 19. januar 2009 udvidet med en ny rute direkte fra Billund til London City lufthavn.

NYT KOLDKRIGSMUSEUM

En del af den tidligere RAF/U.S. Air Force flyvestation Bentwaters nordøst

for Ipswich i det østlige England er blevet indrettet til koldkrigsmuseum. »War Operations Room« og »Battle Cabin« er restaureret helt inklusive de originale afrensnings- (Atom-, Bakterie- og Chemicalie-forurening) bruserum og luftsluser, hvorved offentligheden har mulighed for at se disse en gang tophemmelige militære installationer i detaljer.

Andre rum er indrettet til udstillinger dækkende Bentwaters historie fra Anden Verdenskrig til lukningen i 1993.

Udstillingerne åbner den 12. april. Entre voksne GBP 4. Se mere på www.bcwm.org.uk og www.bentwaters-as.org.uk.

SPAREKNIV I DET HVIDE HUS?

I 2005 besluttede præsident Bush at anskaffe nye helikoptere til præsidenttransport. Det var en kontrakt på 6 mia. USD, der pga. ændringsønsker nu er løbet op i 11 mia. USD. Augusta/Westland vandt konkurrencen foran Sikorsky Helicopters til stor fortrydelse for sidstnævnte. Den nye præsident Barack Obama har kigget lidt i penge-kassen og muligvis vil det medføre at de nuværende Sikorsky VH-3D (S-61) i stedet bliver modificeret med ny fembladet hovedrotor og andre ændringer til en pris af kun 1,25 mio. USD pr. helikopter. Ud over præsidentflåden menes det, at kundegrundlaget er ca. 350 militære og 80 civile S-61 stadig i drift. Sikorsky producerede 800 af typen i perioden 1959 til 1980.

GA PRODUKTION NEDGANG

I lighed med Cessna, Beech og andre producenter af general aviation fly er Pi-

per blevet nødt til afskedige 40% af de ansatte som svar på en nedadgående salgskurve. Piper forventer at producere kun 110 fly i 2009, heraf vil 100 være af den bedst sælgende model PA-46 i varianterne Meridian, Mirage og Matrix. Jetflyprojektet PiperJet fortsætter og forventes salgsklar i 2011.

THOMAS COOK AIRLINES

Nordens største charterflyselskab, Thomas Cook Airlines Scandinavia, der har hovedkontor i Dragør, har for ottende år i træk et overskud, der denne gang er på 104 mill. kr. før skat (78 mill. kr. efter skat). Omsætningen blev på 2,9 mia. kr. (på grund af omlægning af regnskabsåret, gælder tallene blot en 11 måneders periode). Samtidig kan selskabet glæde sig over, at man har slået sin egen verdensrekord, når det gælder udnyttelsen af flystolene om bord. Hele 94 pct. af stolene var således besatte mod 93 pct. året før. Til sammenligning sidder der i gennemsnit kun gæster i ca. 65 pct. af stolene på rute-flyene.

Thomas Cook Airlines Scandinavia havde i sidste regnskabsår ca. 860 fuldtidsansatte – heraf de ca. 400 i Danmark. Antallet af passagerer blev på ca. 1,9 millioner – fordelt med halvdelen i Sverige, 25 pct. i Norge, 20 pct. i Danmark og resten i Finland.

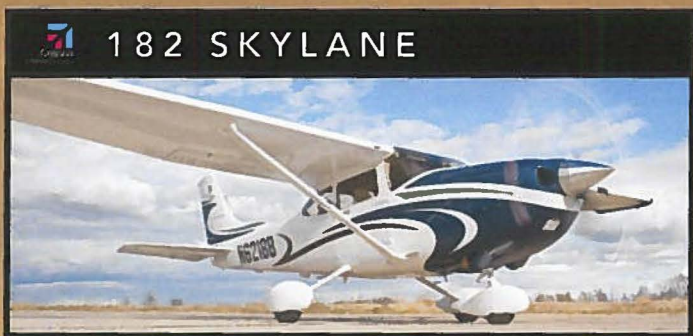
FLYTEKNIISK.NO

FLYTEKNIISK AS. MERDEVEIEN 18B. 3676 NOTODDEN - NORWAY

NÅ OGSÅ CESSNA CARAVAN FORHANDLER



CESSNACARAVAN



NY NETTSIDE!
WWW.FLYTEKNIISK.NO

Tlf : +47 90 78 44 78 - mail : runar@flyteknisk.no





Næsten lydløs under anflyvning.

DET STILLE FLY - TAURUS MED EL-MOTOR

Af Ludwig Haslbeck (Oversættelse: Ebbe Lohmann)

Indtil nu er el-drevne svævefly ikke rigtig slået an, men Antares tilbyder dog et effektivt el-motordrevet svævefly, og nu flyver Taurus også med denne miljøvenlige driftsform.

Da jeg for et år siden havde lejlighed til at flyve det tosædede Taurus UL-svævefly i Avdovscinja med en Rotax 5 opklappelig motor, løftede ejeren af firmaet Pipistrel, Ivo Boscarol, sløret for nogle interessante nye udviklingsprojekter, bl.a. en version af Taurus med el-motor.

Siden da er Taurus'en blevet væsentlig bedre kendt i svæveflyvekredse – ikke mindst fordi Klaus Ohlmann har fløjet dette fly i nogen tid og har været meget tilfreds med det. I Tyskland er godkendelsen imidlertid ikke sket i efteråret 2008 som planlagt, men den skulle nu være umiddelbart forestående. Derimod

er det gået hurtigt med et andet projekt: El-Taurus flyver – den første flyvning blev allerede foretaget i december 2007! Dette projekt, som universitetet i Nova Gorizia har arbejdet med på, er imidlertid også blevet skubbet godt i gang af EU-midler med et tilskud på 360.000 €.

KUN LILLE SYNLIG FORSKEL

Jeg havde lejlighed til at bedømme prototypeflyet. Det havde været ca. 20 timer i luften og adskilte sig, bortset fra elmotoren, ikke fra Rotax-versionen: Det står i hallen på de tre hjul, et nydeligt bygget, handy, tosædet svævefly – et bredt og rummeligt side-by-side cockpit og den relativt korte krop, som giver et udseende, man lige skal vænne sig til. Ved nærmere iagttagelse opdager man så forskellen mellem Rotax- og el-versionen: Åbningen i kroppen er blevet ca. 20 cm større for at give plads til den større

propel med en diameter på 204 cm, nødvendiggjort af det relativt lave omdrejningstal på 1.750 o/min.

Den større åbning er ikke noget problem for stabiliteten af kroppen, da den ikke berører nogen strukturelle dele. Forskellen bliver større ved udklappet motor, der sidder som en lille tromle bag propelnavet. Konstruktionen virker slank grundet den store propeldiameter.

Også instrumentet på instrumentbrættet ser anderledes ud, end det plejer. Det viser de nødvendige informationer for drift og energiforsyning i siderne. Et separat instrument viser batteritemperaturen. Motorydelsen indstilles ved hjælp af et »gashåndtag«, der ikke som sædvanlig skal skubbes og trækkes, men drejes.

El-motordrivsystemet er af fabrikatet Sineton, et firma for specialmotorer fra Maribor. El-motoren vejer 14 kg og yder 30 kW, altså 7 kW mindre end den sædvanlige Rotax. Motorstyringen kommer fra det slovenske firma Piktronik, som normalt producerer styreenheder til motorbåde. Flyversionen blev modificeret af Pipistel og vejer nu godt fem kg. Energien til motoren fås fra LiPolymer-batterier, hvis 52 celler kan afgive en effekt på ca. 7 kWh. Med denne effekt kan der vindes ca. 2.000 meters højde eller også foretages tre starter på 600 m, hvilket kan siges at være en rimelig ydelse.

Under ren strækningsflyvning rækker batterikapaciteten vel til cirka en times flyvning. Batterierne har en forventet levetid på omkring 3.000 opladninger, de er indbygget i motorkassen, hvorved vingerne holdes lette og enkle at montere. Et ladeapparat er integreret, og tilslutning til en 220 V-stikkontakt i cirka tre timer giver igen fuld ydelse.

Vægten er altid et problem ved el-drevne fly: Også på dette punkt overrasker den el-drevne Taurus. Hele den el-drevne maskine vejer det samme som den fuldt optankede Rotax-version, altså ca. 325 kg, hvoraf de 46 kg er batterivægten, og de 14 kg er vægten af motoren. Vægtfordelingen er imidlertid et problem for godkendelsen i Tyskland: Ganske vist bliver den maksimale startvægt ikke overskredet med batterier, hvilket imidlertid gælder ved en begrænsning på 300 kg tomvægt. Ved en tomvægt på 274 kg plus 46 kg batterier er grænsen overskredet. Godt nok kan man argumentere for, at batterierne ikke hører med i tomvægten, da dette ved en forbrændingsmotor ville betyde, at også brændstoffet skulle regnes med i tomvægten.

EN SAGTE SUMMEN

Flyveegenskaberne er interessante. Desværre er det i øjeblikket kun testpiloten, der må gå i luften med El-Taurus'en, hvorfor jeg kun kan bedømme disse fra jorden i sammenligning med motorversionen. Støjen fra motoren er naturligvis meget ringe, når denne er i gang. Kun en sagte summen fortæller, at motoren arbejder. Taxi og startløbet adskiller sig ikke fra motorversionens, den går i luften



Den meget kompakte drivenhed på El-Taurus.

efter cirka den samme rullestrækning. Pipistrel oplyser, at det er el-motorens karakteristisk, der udligner den noget lavere nominelle effekt i forhold til Rotax-versionen. Officielt angiver man en stigning på 2,7 m/sek., imod 2,9 m/sek. for benzinversionen.

Testpiloten laver nogle overflyvninger med efterfølgende stigning. El-Taurus'en høres ganske svagt, kun en sagte summen høres under forbyflyvningen. I følge testpiloten er støjen også meget svag i cockpittet, svarende til støjen fra en vaskemaskine, og vibrationer mærkes ikke.



El-udgaven må pt. kun flyves af testpiloter.



Ukompliceret cockpit.



Projektet blev støttet af EU.

Headsettet tjener kun til bedre forståelse af den modtagne tale, den lave motorstøj gør det egentlig overflødigt.

MILJØVENLIG

Udviklingen af dette fly fortsætter stadig: Der flyves kun med udklappet motor for at optimere flyets egenskaber ved fuldlast, og de tilhørende parametre, f.eks. for temperaturen, bliver netop konstateret og registreret ved testflyvninger. Yderligere optimering skal også foretages af propellen for at kunne flyve endnu mere stille. Ikke desto mindre har Pipistrel planlagt de første afleveringer allerede i 2009. Der foreligger allerede bestillinger, og den første godkendelse sker formodentlig i USA. En ombygning af de hidtil leverede Taurus'er til el-drift er også

mulig. Prisen for el-versionen vil være den samme som for Rotax-versionen.

Hvad taler så for Taurus med el-motor? Ivo Boscaro nævner fordelene: Enkel betjening, ubetydelige driftsomkostninger, ingen vedligeholdelse, samme effekt i alle højder, og frem for alt så er systemet næsten 100% driftsikkert. Endelig må man ikke glemme, at el-driften er meget miljøvenlig. Den eneste ulempe er, at dette system har kortere rækkevidde.

Konklusion: Allerede El-Taurus'ens nuværende stude giver et meget »modent« indtryk, de kendte gode flyveegenskaber er blevet kombineret med en innovativ driftsform, der har mange fordele og få ulemper.

I nærmeste fremtid vil Pipistrel søge godkendelse til EADS-drift, forberedelserne er i gang. Med en sådan godkendelse kan Taurus også tænkes som et decideret svævefly – i Australien flyver der allerede et eksemplar. Rotax-versionen fik den tyske godkendelse i august 2008.

SÆSONSTART 2009
- på den sjove måde

*Classic & Aerobatic flying
For Serious Fun*

Tlf. 2990 0037
www.LENAIR.dk





I højre sæde Oliver Edwards-Niel, og Troels Hansen i venstre inden afgang fra Plymouth, Massachusetts. (Foto: Niels Löhde Nielsen via Troels Hansen)

MAYDAY - MAYDAY

Troels Hansen tog til USA for at hente sit fly, men det gik ikke efter planen

Tekst: Knud Larsen

Troels Hansen havde i sit flyværksted brug for et fly, der bl.a. kunne rumme en flymotor eller en propel. Han vidste at en Cessna 337 Skymaster passede på jobbeskrivelsen. Efter nogen søgen fandt han i sommeren 2008 en Skymaster på Internettet. Den stod i Ohio, USA, og han drog af sted til »Staterne«. At dollarkursen også var lav på det tidspunkt var også OK!

Flyet var der. Det var en 1966-model. Det havde afisningsudstyr og gode mo-

torer, og prisen var 70.000 USD. Der var en del komponenter, eftersyn og andre ting der skulle ordnes inden det kunne forvente en europæisk EASA-godkendelse. Det kunne sælgeren sagtens ordne - men ting tager tid!

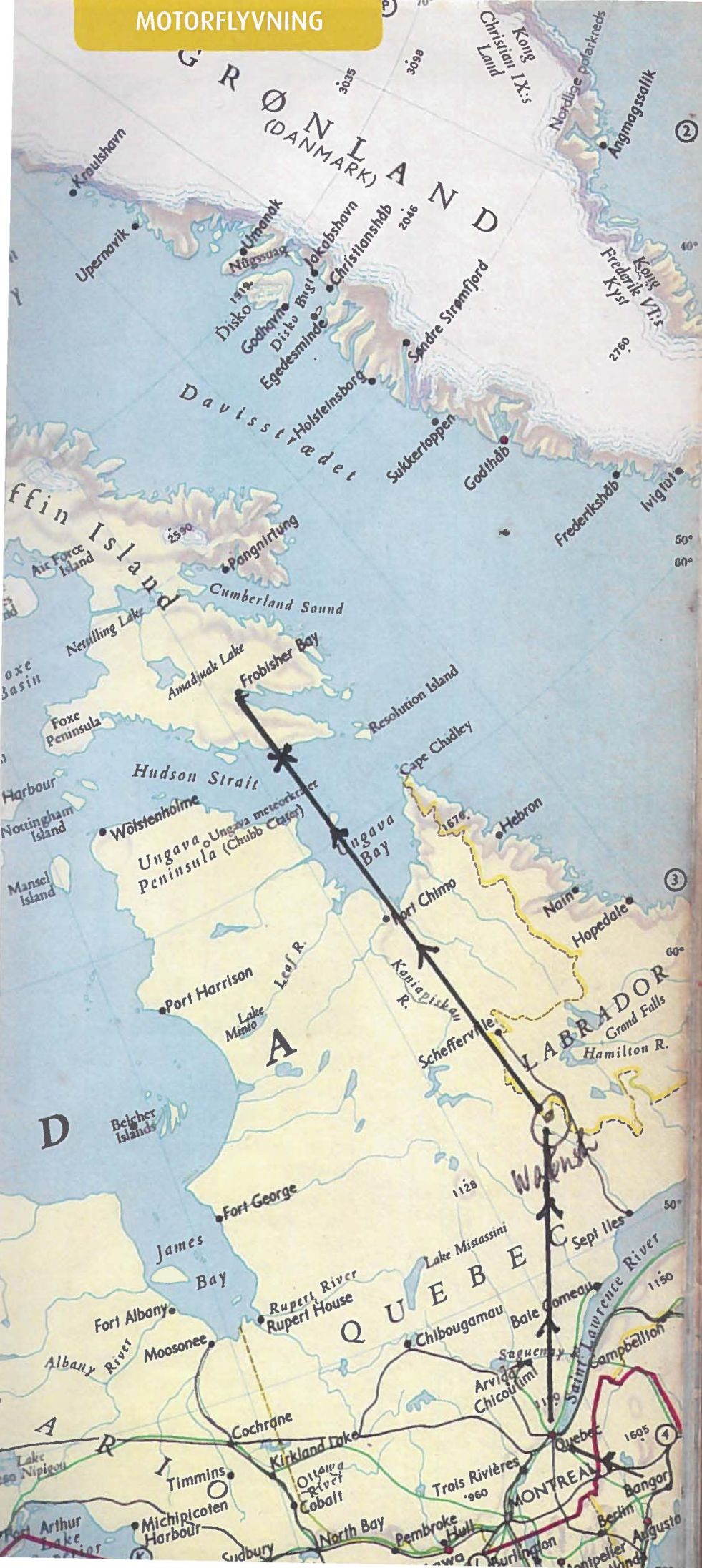
I ventetiden valgte Troels Hansen at få flyet registreret på svensk register, få udstedt eksport luftdygtighedsbevis, tilladelser fra FAA og EASA samt at få forsikringen i orden hos QBE Nordic Aviation Insurance i København.

FAKTA



TROELS HANSEN

- Erhvervede PPL og CPL certifikat i Plymouth, USA sidst i 1980-erne
- Fløjet taxaflyvning med mindre propelfly
- Ansat hos Conair/Premiair/MyTravelAirways/Thomas Cook Airlines i 18 år, for tiden som deltids- kaptajn
- Fløjet Airbus A300, DC-10 og Airbus 320/321
- 9.000 flyvetimer på Airbus 320
- Bosat i Göteborg, gift med en stewardesse
- Ejer et flyværksted på Säve Flyveplads, Göteborg



Når et udenlandsk registreret fly skal flyve i USA skal det have en flyvetilladelse fra TSA (Transportation Safety Agency). Da Troels Hansen og Oliver, hans australske medarbejder på værkstedet i Göteborg, kom til Ohio den 1. december 2008 for at flyve flyet hjem, var tilladelsen ikke klar, og der kunne gå en uge mere, fik de at vide.

Endelig fredag den 5. december kl. 1600 kom den, og der var straks afgang med kurs mod Plymouth, Massachusetts (nær Boston). Troels Hansen havde sidst i 1980-erne lært at flyve her og havde også arbejdet på flyveskolen/flyværkstedet en periode. Han havde aftalt med en bekendt, der bor i Plymouth, at hente nødudstyret (gummibåd, pyroteknik, redningsveste mm.) der. Vandtætte overlevelsdragter var medbragt fra hjemmefra.

Flyets ene NAV-modtager var ikke så god, men der var to GPS-mottagere ombord samt en helt ny 406 MHz ELT og en Mode S-transponder. Selv på de længste ben havde de altid 2-3 timer brændstofreserve.

Lørdag var der afgang mod Bangor, Maine - en tur på 1½ time - for at tolde ud af USA og give meddelelse til det canadiske toldvæsen om deres planer. Han fik at vide at han skulle flyve til Quebec for at tolde ind, selvom det var en omvej. Der var ikke andre steder i nærheden af hans ønskede rute, hvor toldvæsen havde åbent om lørdagen. I Quebec var det minus 15 C, men de medbragte motorvarmere til 110 Volt blev koblet til FBO's netforsyning og blev der sat overtræk på flyet. Motorskærmene blev åbnet for at kontrollere om motoren var tæt for olie - alt i orden.

Næste morgen var det snevejr og så koldt at sneen hæftede ikke på flyet. Vingernes gummiforkanter blev sprøjtet med anti-ismiddel. Overlevelsdragterne blev taget på. Indenunder »Jens Lyn«-undertøj og en fleecetrøje, på fødderne støvler.

Start fra Quebec med stigning til 11.000 ft, hvor det var minus 26° C. Flyet havde fast ilt-anlæg monteret, og de medbrag-

te Anti Noise Reduction headset var rigtig gode at have på. Efter 2½ times flyvning var der mellemlanding i Wabush, Labrador for at tanke. På næste stop i Iqaluit køber man brændstof i tromler á 200 liter, så man prøver at tilpasse tankningen så der kan være hele tromler. Hvis ikke så er det bare ærgerligt - du betaler for de tromler du har taget hul på!

Kursen sættes nu mod Iqaluit (tidligere Frobisher Bay) 4½ time væk. Vejrudsigten lover CAVOK. Det går fint. 180 kts i ground speed med lidt rygving og uden-dørstemperatur på minus 31° C. Flyets varmeapparat fungerer fint, og der er en god kabinetemperatur. Fort Chimo passeres med jordsigt, men snart går solen ned i alle tiders flotte farver.

Men det bliver ikke rigtig mørkt. Der er halvmåne, og det er skyfrit. Uden for kontrolleret luftrum er der ingen andre på radioen.



Den bagerste motor er startet. Der er kun dør i højre side af kabinen. Vingerne har gummi-forkanter. (Foto: Niels Löhde Nielsen via Troels Hansen)

Troels fortæller: »Pludselig siger Oliver: »Olietemperaturen går ned!« Er det mon instrumentfejl? eller sikringer? Lidt efter siger han: »Olietrykket falder!« Men motoren går stadig jævnt, propellerhåndtaget flyttes frem og tilbage - der virker

fint. Pludselig lyder det som et godstog der bremser på en station - det »skriger«, der lyder et brag og den forreste motor står stille!«. Så siger Oliver: »This is not good!«



Helikopter til salg

Robinson R-44 clipper

530 airborn timer

Registrering: OY-HDF

Godkendt til NAT-VFR

Nyregistreret: DK feb. 2006, 1 ejer

Pris: 270.000 EUR.

Henvendelse:

Hans Poul Petersen

Tlf: +45 5136 0444

zappelin@msn.com





En Cessna Skymaster har en trækkende motor foran og en skubbende motor bagi. Kabinen har seks sæder.
(Foto: Niels Löhde Nielsen via Troels Hansen)

Kabinen fyldes med røg - men der er ikke brand, da røgen kortvarigt kommer ind igennem varmeapparatet.

Jeg får indstillet nødfrekvensen 121,5 MHz og kalder op: »Mayday, mayday, mayday - all stations this i SE-MBT«. Straks svarer et fly fra luftfartsselskabet KLM med kaldesignalet KLM 11 på nødopkaldet. Rutefly i området skal lytte på nødfrekvensen. Puha - det var dejligt at høre, at der er nogen. Jeg forklarer at vi har mistet en motor, går ned i 7.000 ft og fortsætter mod destination 126 nm og 45 minutter væk. OK - KLM 11 vil underrette kontrolcentralen.

Det går nedad med 500 ft/min. Fem minutter senere i ca. 9.000 ft sker der nøjagtigt det samme for den bagerste motor: Olietemperaturen falder og lidt efter falder olietrykket også - motoren stopper med et brag! Automatisk trækker jeg propeller- og blandingshåndtag tilbage - måske lidt overflødigt da begge motorer står stille!

Nu er vi et svævefly. Alvoren går op for os. Jeg kalder KLM 11 igen og siger at nu har vi mistet begge motorer. »What do

you need?« siger KLM 11, og i forvirringen siger jeg noget i retning af »Just send the guys out and get us!« »What are your intentions?«, siger KLM 11. »I don't know yet, we are too high up to see the surface.« Vi ved, at vi er i nærheden af eller over Hudson Strædet, men det er svært at se noget i mørket.

Vor position må vi hellere gi' ham. Garmin's 430 Nav/GPS holder styr på vor position - men hvor f... er det lige den vises? I forvirringen er flere års brug af 430'eren ikke nok. Men jeg finder positionen og sender den til KLM 11, og slutter med at opgive at vi har 100 nm til Iqaluit på heading 030.

Forvirringen over den uvante situation stiger. Nå, ja, men vi skal jo også have lukket halsåbningen i overlevelsdragterne med den store lynlås rundt om halsen, have dragtens neoprenhue på og gummihandskerne også. Sikkerhedssejlerne må af for at vi kan få redningsvesten på plads. Oliver tager gummibåden fra bagsædet og placerer den på knæene sammen med nødradioen og signalpistolen. De piloter der flyver uden at have taget overlevelsdragten på vil ikke

have én chance for at få den på under en nødsituation - ikke en chance!

Vi er nu nede i 5.000 ft, og vi føler os ligesom klar til landingen. Har vi vand eller land under os? Uvist, og vi ved jo ikke hvordan det vil være at lande på denne måde. En Cessna Skymaster er højvinget med skroget nærmest bådformet. Kan vi komme ud ad flyet for vingerne, hvis det synker? Skal man lande med hjulene oppe eller nede? Lutter ubesvarede spørgsmål. Vi må foretage os et eller andet. Et forsøg på at genstarte motorerne medfører kun brug af strøm fra batteriet.

Skal vi lande på isflagerne? Nej, de er for små, kan vi se. Så må vi lande ved siden af en isflage. Isen er lys og vandet mørkt - det giver ligesom et perspektiv - hold vingerne vandret under landingen. Med nogle sving til højre og venstre får jeg rettet kursen ind til noget jeg tror passer.

Nu er vi i 3.000 ft. Hov, vi må have tændt min nye ELT. Og straks høres den karakteristiske fløjtende lyd. En 406 MHz ELT udsender flyets identifikation og position, der opfanges af SAR-satellit-



NORTH EUROPEAN
AVIATION RESOURCES AS

Pilotutdanning!

DIN MULIGHET TIL Å BLI PROFESJONELL PILOT I DANMARK OG EUROPA

Søk før 14 april!



SU - Support
Apply online

www.neia.no

Email: post@neia.no

Telefon + 47 70 18 93 00

Fax +47 70 18 93 01

Inkludert i utdanningen

- Europeiske og Amerikanske pilot lisenser
- Loss of Licence forsikring i studietiden
- Opp til 2000 flytimer
- Leilighet i USA
- Hybelhus i Norge
- Muligheter for jobb i NEIA som pilot eller instruktør

**ER DRØMMEYRKET FORTSATT EN DRØM ?
- NEIA GJØR DRØMMEN TIL VIRKELIGHET -**

100 % av de uteksaminerte studentene i 2007 og 2008 har gått rett i jobb

Samtlige studenter har i denne perioden hatt 2 - 3 jobbtillbud. De to siste studentene fra 2008 hadde fått jobb før de hadde sin oppflygning i desember.

-Du trener ikke bare til en pilotlisens, du trener til en karriere-

Opptaksprøve er den 21-23 april 2009. Søk nå og bli med på neste opptaksrunde, og du har tatt det første steget mot å bli profesjonell pilot i Norge og andre land i Europa! Testene som gjennomføres tar en dag. Trafikkflygerutdanningen ved NEIA er den eneste integrerte som gir studentene praksis under selve utdanningen, noe som medfører at de fleste kan gå direkte over til de beste pilot jobben rundt i Europa etter at utdanningen er avsluttet. Vi vil derfor invitere deg til NEIA. Skolen dekker dine reisekostnader om du starter i juliklassen 2009. Når du kommer på opptaksprøve vil du også få en tur i vår flysimulator.

Bli en del av den beste pilotutdanningen som tilbys i Europa!

Ole Pedersen, Accountable Manager



NORTH EUROPEAN
INSTITUTE OF AVIATION



Starten fra Plymouth mod Bangor. Dette er det sidste foto af SE-MBT. (Foto: Niels Löhde Nielsen via Troels Hansen)

systemet. Transmissionen fra ELT blokerer 121.5 MHz, og jeg kan ikke mere tale med KLM 11.

Vi synker med 1000 ft/min. Døren i højre side åbnes, og fartvinden høres. Jeg kan svagt se fartmåleren (batteriet er næsten fladt for strøm nu), fornemmer at farten er ca. 70 miles, flaps kører ud. Jeg er bange for at hænge fast i sikkerhedsselen, når jeg skal ud, så den har jeg taget af. Rattet i venstre hånd og højre på overkanten af panelet (det viste sig at være en dårlig idé).

- Og så ta'r vi vandet og chocket! Da flyets næse går under vand smadrer isflager begge forruder og venstre siderude - og vandet vælter ind! Det gør ondt i min højre hånd. Da flyet ligger stille råber jeg til Oliver: Åbn døren og kom ud! Vi sidder i vand til halsen - Oliver arbejder febrilsk med døren, men kan ikke få den op pga. vandpresset. Vandet stiger over vores hoveder, og vi kan ikke sidde her ret længe. Vinduet i min side er smadret af isen, og jeg får mig klemt ud ad åbningen og kommer op under vingen. Jeg finder udløseren til redningsvesten og trækker til. Pop, siger det og jeg kommer op til overfladen. Det var koldt i vandet!

Venstre vinge ligger ind over en isflage. Jeg får fat i vingen og følger den hen til

isflagen, hvor jeg får trukket mig op. Hvor er Oliver? Pludselig dukker han op. Han har nok været under vand i et 1-1½ minut. Jeg kan hurtigt se at han ikke har hverken gummibåd, nødradio eller signalpistol med.

Og jeg kan godt forstå hvorfor - han har måttet kæmpe for sit liv med at komme ud! Han kravler op på flyet, hen over vingen og ind på isflagen. Vi er begge OK. Jeg må prøve at hente gummibåden, men isflagen bevæger sig faretruende, og jeg må opgive.

Kort efter synker flyet. Det sidste er halebommen med firmaets bomærke som en anden Titanic, der majestætisk forsvinder i det kolde hav.

Nu er vi her. Isflagen er ca. fem gange 10 meter. Hvis den forsvinder er vi i vandet, der er ca. minus 2° C. Det klarer vi ikke ret mange minutter. Vi må orientere os, men det er vanskeligt at skelne de hvide isflager fra det snedækkede terræn, der var 4 nm væk (viste det sig).

Vi gennemgår hvad vi har gjort. Vi har givet vor position, vi har aktiveret ELT osv. »Om lidt kommer de jo og henter os«, siger jeg med håb i stemmen. Det er ca. minus 20° C og blæser 10 kts. Klok-

ken er ca. 16 lokal tid. Vi fryser og klapper på hinanden for at give varme.

DE KOMMER!

Der går ca. 1 time inden vi ser det første fly. På flyvemønstret kan vi se at de søger efter os, men det er nok på den position vi opgav. Derefter svævede vi en del mil til landingen. Vi opdager at lyset i vores redningsveste ikke tænder. Pokkers også, det er det eneste lys vi håbede på. Senere kommer et andet fly med flere motorer, kan vi høre. Endnu senere et stort fly, formentlig en C-130 Hercules, der heller ikke opdager os. En anden lyd hører vi derefter, to helikoptere med projektører, den ene kommer hen imod os, er måske 100 meter væk. Og vi råbte og skreg (selv om vi godt vidste at de ikke kunne høre os) og så drejede den også af og forsvandt. Så blev der stille! Det var nu blevet overskyet med sne. De kan ikke findes os!

Tiden og natten går. Man gør status. Skal vi dø her? Skal du aldrig se dine børn igen? Alle spørgsmål farer gennem hovedet på dig. Nej, de kommer jo om et øjeblik og henter os!

Vi prøver at varme hinanden, skærme for vinden og sove lidt lænet op ad hinanden.

HÅB

På et tidspunkt fornemmer vi ligesom en bræmme af lys oppe i skyerne. Det går op for os, at det er dagslyset! Håbet steg til store højder, og vi kunne begynde at orientere os og se land. Nu må de da snart komme?

Vi hopper fra isflage til isflage i retning af land. I horisonten ser vi pludselig en lyskegle der fejer rundt. Er det et fyrtårn? eller et skib, måske en færge. Det kommer nærmere - og nærmere og pludselig fikses lyskeglen på os. Det er en stor trawler.

»We are being rescued«, siger jeg. »I know«, kommer det stille fra Oliver.

Vi står ved iskanten. Rejsetrawleren lægger til 20 m fra os, og en redningsbåd sænkes ned. Vi kravler ombord og bliver hejst op. Hva' siger man til fremmede folk her på kysten - og på hvilket sprog? Der er både canadier og inuitter ombord lyder det til. Det er helt uvirkeligt - for

en halv time siden var vi helt alene i verden - nu er vi pludselig reddet!

De hjælper os af med dragterne og tøjet, og her ser jeg mine fødder: Tæerne er godt nok blevet blå, men det bliver de vist inden de falder af! I løbet af natten kunne jeg godt mærke at fødderne var kolde, men senere mærkede jeg intet. Olivers fødder havde det værst, da han kun havde haft almindelige sko på i stedet for støvler.

Vi kommer under behandling, får serveret kaffe og kager og bliver tilbudt et bad. Ja tak. I mens står der en mand i »campinghabit« og taler til mig - på dansk - oven i købet på bornholmsk!? Hva' er det her for noget? Midt i Hudson Strædet står der en og snakker til mig på bornholmsk, hvad sker der?

»Jeg er Bo fra Bornholm - jeg er kaptajnen her på Atlantic Enterprise.« Bo Basse's far, som jeg kender, havde haft flere fly med en reje på halefinnen.

Vi du ringe?, spørger Bo. Vi har satellittelefon på broen. To minutter inden mit opkald hjem til konen har Udenrigsministeriet i Stockholm ringet og sagt at vi er i live, så der var gråd og følelser i telefonen og i huset.

Senere bliver vi hentet af en redningshelikopter og fløjet til hospitalet i Iqaluit, hvor vi bliver checket igennem. Min puls var 162 og åndedrættet stakato. Canadisk fjernsyn dukkede op for et interview.

Hjemvejen går via Ottawa, hvor vi bliver mødt af både den danske og svenske ambassadør i Canada. Med Air France på business class og champagne går det hjem.

Hvad der er den egentlige årsag til de to motorstop vides ikke, da det ligger på 113 meter vand i Hudson Strædet.



FLYV TIL DEJLIGE LÆSØ

www.havets-dag
Pinsesøndag d. 31. maj

www.jomfruhummerfestival.dk
Lørdag d. 8. august

www.madens-dag.dk
Lørdag d. 5. september

Læsø er altid et besøg værd. På de tre dage sker der noget ekstra, se hjemmesiderne.

HAVETS DAG afholdes i Vesterø Havn med telte, aktiviteter og udstillinger.

JOMFRUHUMMERFESTIVALEN afholdes på Østerby Havn. Her vil 4 dygtige kokke dyste om at tilberede den bedste ret med Læsø Jomfruhummere og vinde "Den gyldne Jomfruhummerklo".

MADENS DAG afholdes omkring det smukke, gamle tanghus "Hedvigs Hus" ved Østerby.

Alle steder vil der være mulighed for at købe smagsprøver og drikkevarer.

Yderligere oplysninger Læsø Turistbureau 98499242

www.laesoe.dk



ET 210 taxier ind efter ankomsten til Edwards AFB den 29. oktober 2008.

ET 210 PÅ EDWARDS AFB

Tekst: Jan Jørgensen

Foto: Lockheed Martin, Flyvevåbnet og Jan Jørgensen

Et af Flyvevåbnets F-16 fly, tosædet F-16B reg. ET 210, er i øjeblikket stationeret på Edwards AFB i Californien, USA, sammen med en dansk pilot og tekniker. De er der for at deltage i F-35 Joint Strike Fighter (JSF) test programmet, men hvorfor er de egentlig der når nu Danmark endnu ikke har valgt hvilket jagerfly der skal afløse F-16, og hvad laver de der?

Som bekendt er Danmark midt i processen med at evaluere forskellige kampflytyper til afløsning af F-16. Typerne der skal vælges imellem er Lockheed Martin F-35A Lightning II, Boeing F/A-18E/F Super Hornet og Saab Gripen NG. Der er tale om en meget grundig og kompleks beslutningsproces, som omfatter både militærfaglige, økonomiske og politiske udvælgelseskriterier. I henhold til gældende planer vil der blive peget på en

»vinder« af udvælgelsesprocessen medio 2009, hvorefter man går ind i en forhandlingsfase med den flyproducent man har valgt, hvilket skal lede frem til underskrivelse af en kontrakt om køb af ca. 48 fly medio 2012. De nye kampfly forventes leveret til Flyvevåbnet i perioden 2016-2021.

Sideløbende med udvælgelsesprocessen for nyt kampfly har Danmark valgt at



ET 210 og C-172 under mellemlanding i Las Vegas, sidste stop før ankomst til Edwards AFB.



ET 210 over det centrale USA på vej til Edwards AFB.

deltage i udviklingen af F-35 JSF, ligesom et antal andre lande. Dette for at få indsigt i projektet og for at give dansk industri adgang til at få ordrer i JSF produktionen. At deltage i udviklingen af JSF betyder ikke at Danmark dermed favoriserer JSF i udvælgelsesprocessen, og der indgås i øvrigt lignende aftaler med producenterne af de øvrige kampfly kandidater.

Danmark deltager således i Systems Development & Demonstration (SDD) fasen af JSF projektet i henhold til en aftale indgået mellem Forsvarsministeriet og Lockheed Martin den 28. maj 2002. Nationer som deltager i SDD-fasen omfatter indtil videre USA, England, Itali-

en, Holland, Tyrkiet, Canada, Australien, Norge og Danmark. Man kan deltage i SDD-fasen på forskellige niveauer, som koster forskelligt og giver forskellige muligheder. Danmark er en såkaldt niveau 3 partner, hvilket koster ca. 2 milliarder kroner. Faktisk deler Danmark og Norge en niveau 3 plads i SDD-fasen, så Danmarks deltagelse i JSF projektet har egentlig kun kostet ca. 1 milliard kroner.

Af disse har dansk industri betalt ca. 200 millioner kroner, og de resterende ca. 800 millioner kroner er finansieret ved forskellige ydelser som Danmark har tilbudt Lockheed Martin. En af disse ydelser er at Danmark skal stille et *chase-fly*

med pilot til rådighed for JSF Test & Evaluation flyvningerne som skal gennemføres på Edwards AFB. Dette *chase-fly* er ET 210.

Det er aftalt at ET 210 skal være på Edwards AFB i fire år, og fungere som JSF-projektets primære *chase-fly*. Det forventes at ca. 80% af alle JSF testflyvninger skal gennemføres under ledsagelse af et *chase-fly*, og derudover skal ET 210 fungere som *mål-fly* for JSF's avancerede sensor-systemer. Til at operere med ET 210 har Flyvevåbnet udstationeret pilot OL Casper Børge Nielsen (PEL) og tekniker SSG Lars Jutzler på Edwards. PEL er en meget rutineret testpilot, og har bl.a. deltaget i den operative evaluering



ET 210 poserer for kameraet inden afrejsen fra Danmark.

af de forskellige kampfly kandidater til afløsning af F-16.

PEL fløj selv ET 210 fra Danmark til Edwards AFB, en noget speciel tur der involverede mange mellemlandinge da det ikke var muligt at få stillet et tankfly til rådighed. Total flyvetid på turen var 17 timer, og efter starten fra Skrydstrup den 23. oktober gik det via Lossiemouth, Keflavik, Søndre Strømfjord, Goose Bay, Dover, Offutt, Las Vegas til Edwards AFB, hvor ET 210 landede den 29. oktober 2008. En Bombardier Challenger fra Eskadrille 721 var med på turen som følgefly i tilfælde af problemer.

På Edwards AFB er PEL og Lars Jutzler sammen med ET 210 tilknyttet 461 FTS (Flight Test Squadron) som er en JSF test enhed. 461 FTS har endnu ikke modtaget nogen JSF, men den første F-35A forventes leveret til Edwards medio 2009, og totalt skal enheden operere otte JSF i Test & Evaluation rollen. Edwards AFB er en dedikeret USAF/NASA test-base, og stedet har en lang og imponerende historie indenfor testflyvning. Stort set alle nye amerikanske militære flytyper siden Anden Verdenskrig er blevet testfløjet på Edwards, og desuden har basen været hjemsted for adskillige X-projekter gennem tiderne som har flyttet

grænserne for hvad der var muligt indenfor flyvning.

Da forfatteren mødte PEL på Edwards AFB i februar 2009, havde han netop været på NAS Patuxent River i Maryland (en US Navy test-base) med ET 210, for at få flyets radar/varme-profil kortlagt. Dette som en form for kalibrering, således at man ved præcis hvad det er JSF »kigger på« med sine avancerede sensor-systemer.

PEL fortæller: »Indtil der kommer JSF-fly til Edwards flyver vi chase (følgefly, red.) for projektets CATB (Corporate Avionics Test Bed, en Lockheed Martin-ejet Boeing 737 modificeret med forskellige JSF systemer, også kaldet CatBird), og gennemfører testflyvninger med diverse pod-baserede JSF systemer. Pt. flyver vi ca. 20 timer om måneden med ET 210 herovre, men i henhold til aftalen kan flyet udnyttes af JSF-projektet op til 28 flyvetimer pr. måned. Udover jeg selv kan andre testpiloter fra 461 FTS også flyve med ET 210. Jeg er den eneste ikke-amerikanske pilot tilknyttet 461 FTS, og det giver en helt unik indsigt i JSF-projektet at være her på Edwards.

Lars Jutzler er tekniker på ET 210 herovre, og derudover har vi et hold af ame-

rikanske teknikere som hjælper med vedligehold af flyet. ET 210 er et standard MLU-fly, men vi var nødt til at udskifte Flyvevåbnets normale F100-PW-200 motor med en -220 motor, da USAF ikke længere anvender -200 motorer i deres F-16 og derfor ikke kunne supportere denne type. Heldigvis kunne vi låne en F100-PW-220 motor i Belgien, som blev indbygget i ET 210 hjemme på Skrydstrup. Et par andre små-modifikationer er blevet udført på ET 210 for at flyet kan fungere optimalt i chase-rollen, bl.a. har den fået nyt threat warning (trusselsadvarsel, red.) display og opgraderet JHMCS (hjelmbaseret sigte) fra Terma.«

Et oplagt spørgsmål er jo, hvad der sker med ET 210 hvis nu Danmark beslutter sig for at vælge en af de andre kandidater end JSF til afløsning for F-16? Ja, da udstationeringen af ET 210 kører uafhængigt af udvælgelsesprocessen vil flyet alligevel være forpligtet af SDD-aftalen til at fungere som chase-fly på Edwards indtil 2012, men spørgsmålet er om amerikanerne er specielt interesserede i at håndhæve denne aftale, hvis Danmark ikke bliver en JSF kunde?



ET 210 under en brat optagning over FSN Skrydstrup.



461 FTS hangar på Edwards AFB indeholder mange forskellige testfly, bemærk ET 210 i baggrunden til højre.



F-35A no. 1 med en USAF F-16 over Edwards Air force Base.



F-35A no.1 under et tidligt besøg på Edwards AFB.



PEL og Lars Jutzler med ET 210 i 461 FTS hangar på Edwards AFB i starten af februar 2009.

HAVARIER OG HÆNDELSER MED SVÆVEFLY 2005

- Fortsat fra sidste nummer

Af Helge Hald, DSVU

B05-04 - Hændelse

26.05.05	OY-VXC	ASK 13	
Luftfartøjschef:	S-certifikat / FI		
Formål:	Uddannelsesflyvning / HI-kursus		
Timer / starter:	625 / 2589	På typen: 3 / 22	
Træningsbarometer:	Grøn		
Personskade:	Ingen		
Skader på fly:	Ingen		

Under øvelser i flyslæbet fik aspiranten slapt tov, og fartøjschefen udkoblede slæbetovet inden der ville ske brud på sprængstykket. Imidlertid lykkedes det ikke at frigøre svæveflyet fra slæbetovet, og via radio blev slæbepiloten instrueret i at flyve tilbage til flyvepladsen og foretage en udkobling på anvisning fra fartøjschefen på svæveflyet. Det blev herefter foretaget en landing med slæbetovet fastgjort til svæveflyet.

Den efterfølgende undersøgelse viste, at kovskyen ved sprængstykket havde kilet sig fast i et beslag på næsen af flyet, som var beregnet til fastgørelse af flyet på en transportvogn. Ved at montere en spændskive af tilstrækkelig størrelse på dette beslag, vil denne situation kunne undgås.



B05-05 - Hændelse

17.09.05	OY-XXMH	ASW 19 b	
Luftfartøjschef:	S-certifikat		
Formål:	Anden flyvning		
Timer / starter:	583 / 1265	På typen: 143 / 135	
Træningsbarometer:	Grøn		
Personskade:	Ingen		
Skader på fly:	Ingen		

Efter at have samlet sit fly og foretaget DT incl. positiv rorkontrol, blev fartøjschefen opmærksom på at højderoret manglede mylartætningen. Han demonterede højderoret og forsynede højderoret med mylartape, hvorefter han genmonterede det. Under denne genmontering blev han distraheret, og foretog ikke fornyet DT og/eller rorkontrol.

På sin første flyvning med flyet denne dag, bemærkede fartøjschefen, at flyet ikke reagerede normalt på input fra styrepinden, og han havde svært ved at få flyet i den egentlige stigning, men at han dog havde en vis kontrol over flyet. Han valgte at fortsætte spilstarten for at vinde tid, men i ca. 6-700 fod var kræfterne fra spillet så stærke, at han valgte at koble ud. Fartøjschefen overvejede at forlade flyet i sin redningsskærm, men besluttede sig for at fortsætte ligefrem i vindretningen, hvor der var landbart område. Det lykkedes ham at lande flyet på en mark uden der opstod skader på det. Efterfølgende konstateredes det, at forbindelsen mellem højderoret og stødstangen i halen ikke var blevet samlet.

Kommentar:

Er vist aldeles unødvendig!



HOLSTEBRO SVÆVEFLYVEKLUB

Tekst og foto: Ove Hillersborg

Natten mellem den 4. og den 5. marts nedbrændte Holstebro Svæveflyveklubs hangar ved en påsat brand, samtidig nedbrændte der to af stedets weekendhytter, en tredje hytte var også forsøgt nedbrændt, men ilden gik ud af sig selv.

Hangaren er totalt udbrændt med indhold; værksted og klublokaler blev kraftigt beskadiget og må antageligt rives ned.

Der brændte følgende fly: ASK 21 OY-XLY, Astir CS Jeans OY-CHX, LS 1 F OY-PXJ, LS 4 OY-ZLX, DG 400 OY-CEX (D-KBAS), H36 Dimona OY-HOX samt et helt nyt ultralet fly. Alle klubbens flytrailere er også ødelagte.

Samtlige campingvogne, to Campletter og to veteranbiler blev ligeledes ildens bytte.

ASK 21 OY-XLY blev for en del år siden kraftigt beskadiget ved hangarbranden på Gørløse Flyveplads. Den gang udbrændte kroppen, mens vingerne overlevede. Der blev senere på fabrikken bygget en ny krop, hvorefter Holstebro Svæveflyveklub overtog flyet. Denne gang overlevede kroppen, til gengæld er haleplan og begge vinger brændt.



Her ses tydeligt de ultra-korte vinger, der kom til præge konstruktionen af Lockheed's F-104 Starfighter.

HISTORISKE VINGESUS DOUGLAS X-3 STILETTO

Af Wilhelm Willersted

Den amerikanske flyindustri har sine egne »X-faktorer« – i denne forbindelse dækker betegnelsen nu ikke håbefulde TV-amatør-stjerner, men er betegnelsen for eksperimentale test-fly, der afprøver avanceret flyteknik.

»X«-betegnelsen begyndte efter afslutningen af Anden Verdenskrig med Bell X-1, der den 14. oktober 1947 som det første fly gik gennem lydturen med Chuck Yeager ved pinden.

Siden kom Bell X-2 med tilnavnet »Starbuster«, der skulle flyve op til to og over tre gange lydens hastighed.

Denne måneds Historiske Vingesus er Douglas Aircraft Corporation X-3, der lige som X-2'eren fløj første gang i 1952. De to fly lignede slet ikke hinanden. X-2 var som X-1 et projektil med korte, lige vinger, X-3 havde en lang sylspids kropskonstruktion med ultrakorte, brede vin-

ger (der i øvrigt i nøjagtig samme form en del år senere blev benyttet til Lockheed F-104 Starfighter!).

X-3 test-flyet fik navnet »Stiletto« – altså »Stiletten«, dvs. en tynd, spids kniv. Douglas X-3 skulle starte fra jorden og ikke som X-1 og X-2 bæres op til operationshøjde af en special-udstyret B-29. Der blev først bestilt to eksemplarer af X-3, men det andet fly blev senere afbestilt. Der var nemlig mildt sagt store problemer med motorkraften. X-3 skulle have haft to af den kraftige Westinghouse J46 motor, men deres diameter gjorde at de ikke kunne indpasses i skroget, så man måtte anvende to mindre J34, der ikke var nær så kraftige selv med efterbrændere.

Stiletten halsede for første gang den 20. september 1952 ud ad startbanen på Edwards AFB i Muroc-ørkenen og brugte næsten hele den udtørrede saltsø for at

komme i luften. Det var testpiloten William (Bill) Bridgemann, som fløj X-3 under den første flyvning der kun varede 18 minutter.

Starthastigheden lå faktisk helt oppe på 482 km/t - landingshastigheden ligeså, men tophastigheden var til gengæld ikke noget at skrive hjem om. Hurtigste flyvning foregik den 28. juli 1953, hvor X-3 under 20 graders dyk nåede Mach 1,21. Planerne om at udstyre X-3 med raketmotor blev opgivet.

Til trods for den skuffende hastighed var man trods alt tilfreds med flyet. I den lange næse var der plads til diverse testudstyr og via over 800 mini-huller i skroget kunne man – som i øvrigt også i Douglas Skyrocket – foretage varme- og trykmålinger af luftstrømmen.

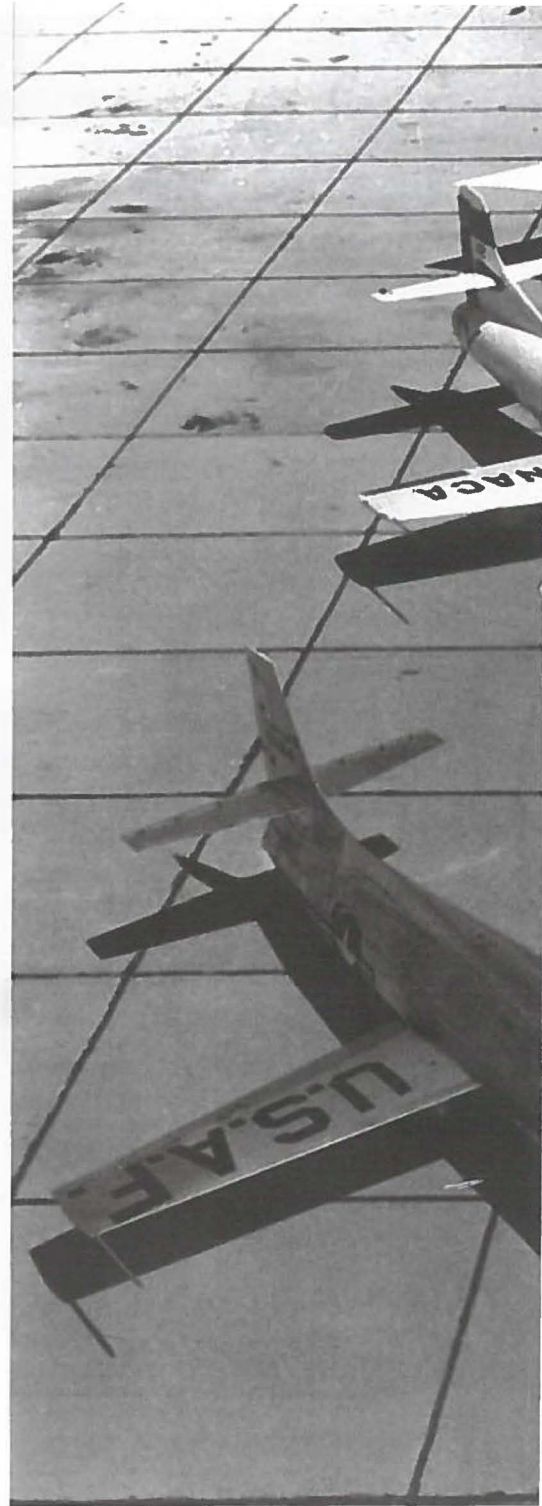
I oktober 1954 gennemførte Joseph A. Walker en række vellykkede rulninger og



Fra denne vinkel virker X-3's ultrakorte vinger og meget lange krop jo ret harmoniske.



Et sjældent foto af det tætpakkede cockpit i »Stiletten«. Der var jo ikke plads til at brede sig ret meget, men testpiloterne var jo nok heller ikke så tykke.



X-3 flyet med sin sylespidse 20 meter lange krop.

diverse såkaldte »længdestabilitets-registreringer«, der skulle benyttes i de kommende militære jet-jager flykonstruktioner. Blandt andet foretog Walker i 9.000 meters højde en række rulninger i længderetningen ved overlydshastighed. X-3

reagerede med bl.a. voldsomt at droppe næsen. Men han klarede det, og hans erfaringer med X-3 var senere med til at løse problemerne for andre flykonstruktioner.

Joe Walker foretog fra september 1955 til maj 1956 en række af disse avancerede »rullestabilitets-prøver ved overlydshastighed i stor højde«. X-3's meget høje start- og landingshastighed var i øvrigt også med til at forbedre dækteknologien for kommende overlydsjagerfly,



Syv X-fly fotograferet på Dryden Flight Research Center i Californien. Douglas X-3 ses i midten omgivet af fra venstre Bell X-1, Douglas Skystreak, Convair XF-92A, Bell X-5, Douglas Skyrocket og Northrop X-4.



og så var Stiletten i øvrigt et af de første fly, der blev bygget delvist i titanium.

X-3 gennemførte i alt 51 flyvninger. Den sidste fandt sted 23. maj 1956.

Den imponerende store, blank-hvide Douglas X-3 Stiletto er nu udstillet på U.S. Air Force Museet i Dayton, Ohio.

DATA

DOUGLAS X-3 STILETTO

Motorer: To westinghouse J34 med efterbrænder

Spændvidde:	6,9 m	Fuldvægt:	10.810 kg
Længde:	20,3 m	Max.hastighed:	1.125 km/t
Højde:	3,8 m	Tophøjde:	11.600 m
Tomvægt:	7.310 kg		



Flyet er udstyret med standard analoge instrumenter, men der er ingen radio eller lignende for tiden. Bemærk styrepinden i midten med betjening af trim og flaps på hver side af tasteknappen. Startknappen til motoren er anbragt således, at der skal være åbnet for benzinbanen, for at man kan bruge den.

EKOLOT JK-05 JUNIOR

Tekst og foto: Ole Gellert Andersen, Uddannelseschef i DULFU

Dulac Aircraft ApS i Haderslev er den danske repræsentant for flere moderne UL-fly. Jora'en, som var et af de første UL-fly bygget delvist i komposit, var det første fly, der indgik i firmaets program, og senere kom også den lavvingede Zephyr 2000 fra Atec-fabrikken med. Dette fly er blevet meget populært i danske UL-kredse pga. at sin høje rejsehastighed kombineret med den lange rækkevidde. Seneste skud på stammen er det polsk byggede Ekolot JK-05 Junior, som er et højvinget UL-fly, der er bygget i glas- og kulfiber.

Ib Hauge Nielsen fra Dulac Aircraft ApS havde venligt tilbudt DULFU's uddannelseschef en prøveflyvning af Junior'en og havde på forhånd – som det hører sig til – sendt flyets håndbog pr. mail, så den spændte pilot kunne sætte godt sig ind i hastigheder og andre karakteristika ved

flyet. For godt nok må en UL-instruktør omskole sig selv på en ny flytype, men det kræver naturligvis, at håndbogen er læst godt igennem. Og håndbogen er meget detaljeret. F.eks. beskriver håndbogen meget nøje de enkelte faser af landingsrunden med præcise hastigheder og flapsstilling. Det var måske lidt for meget af det gode, men – grundighed er nu en god ting indenfor flyvning. Som noget helt særligt foreskriver håndbogen, at stall alene må udføres for at vise, hvad et stall er og for at øve udretning af det. Ikke noget med bare at stalle for sjovt. Lå der monstro en skjult advarsel i denne formulering?

Prøveflyvningen skulle foregå fra Haderslev Flyveplads den 14. februar, og det var vejrguderne helt indforstået med. Vejret kunne simpelthen ikke være bedre. Let frost og en skyfri himmel med en

sigtbarhed så langt øjet rakte. Ganske vist var der sne på banen, men det var nu ikke noget problem. Sporene i sneen viste, at der højst var brug for 200 meter af flyvepladsens 800 meter lange bane for at komme i luften.

Junior'ens vingeprofil stammer fra et polsk svævefly og er ret godmodigt, påstod Ib Hauge Nielsen. Men nu kan forfatteren jo godt huske sine mange spindøvelser i polske svævefly af typerne Bocian og Puchasz, og profilerne på disse fly er absolut ikke godmodige. De kan nærmest betegnes som spindlystne. Men det måtte prøveflyvningen jo vise, og bemærkningen i håndbogen om stall blev helt nærværende igen.

FLYET

Vingen har en nydelig overflade, og flyet har flaperon – dvs. kombinerede krængror



Det er nemt at stige ind i flyet – også selv om cockpitkanten godt kunne være lidt lavere. Der god plads i cockpittet – også mere end sædvanligt for UL-fly.



Foruden de store døre, som også danner forruden, er der plexiglas i hele cockpittaget, og der er et godt udsyn fra flyet – både på jorden og i luften.

og flaps i én rorflade. Der er stræbere under vingerne. Det er rør i rustfrit stål beklædt med et kulfiberprofil. Cockpittet er noget bredere end det sædvanlige for UL-fly, og man oplever umiddelbart god plads i flyet, når man sidder der. Cockpittet er 120 cm bredt. I begge sider er der store plexiglasdøre, som kan slås op, således at det er relativt nemt at sætte sig ind i flyet. Man kunne måske godt ønske sig, at kanten var lidt lavere, men forfatteren kunne fint svinge bagdelen ind førersædet og derefter banke sneen af flyvestøvlerne, inden benene fulgte resten af kroppen ind i flyet. Udsynet på jorden – frem og til siden – er helt perfekt.

Flyet er udstyret med en Rotax 912 UL motor med 80 hk, og ejeren havde varmet denne op, da forfatteren ankom til flyvepladsen. Motorcowlingen har flere luftindtag og ser en smule kantet ud, men på den næste udgave af flyet, som er lige på trapperne, er dette rettet, og der er også taget hensyn til behovet for at reducere kølingen på en Rotax-motor, når vejret er koldt.

Vægten er den store udfordring på alle UL-fly, der højst må veje 450 kg MTOW. Det har også været et problem på Junior'en, men ved at skifte batteriet, udskiftning af hjulene og andre ting var det lykkedes at reducere tomvægten ned under 275 kg, som er kravet i Danmark, og dermed kunne flyet godkendes af DUL-

FU's materielkontrollant. Flyet er lake-ret, men Ib Hauge Nielsen fortalte, at den næste version af flyet har en overflade af gelcoat, som sprøjtes i formen, inden krop og vinger støbes. Denne ændring giver en vægtbesparelse på 9 kg i sig selv. Alle beslag og befæstigelses er udført i rustfrit stål, og selv sideroret er styret med en stødstang i rustfrit stål i stedet for wirer.

Vejret var koldt, og forfatteren var noget spændt på, om motoren nu ville starte, selv om den havde været varmet op. Det ville den. Med standardproceduren for start af en varm Rotax-motor – dvs. ingen choker og 2 mm gashåndtag – sprang den straks i gang, og medens olietemperaturen arbejdede sig op på de krævede 50 grader, og medens en Zenair 601 fra Vamdrup kom fri af banen, kunne forfatteren nu mentalt forberede sig på snart at skulle i luften.

Ventetiden blev brugt til at øve lidt i brugen af trimmet og flaps, der begge er elektrisk drevne via kontakter i styrepinden. Flapsindikatoren sidder i et glasrør oppe under cockpitloftet og er let overskueligt. Under rejseflyvning med høj hastighed har flaps et negativt udslag – dvs. udslag opad – med 6 grader. Det samme finder man på UL-flyet CT2K og på svævefly i 15-meter klassen og i åben klasse. Et negativt flapsudslag giver mindre luftmodstand.

Hjulbremsen sidder i styrepinden og fungerer også som parkeringsbremse. Bremsen er hydraulisk. Der er kun én styrepind, der sidder i midten. Til gengæld er der to gashåndtag, som sidder i højre og venstre side af cockpittet.

I LUFTEN

Bortset fra sneen var banen nu fri, og flaps i første hak og med jævn gas rullede flyet ned ad bane 28 i Haderslev og kom i luften på forbløffende kort tid – på trods af sneen. I fuldstændig loyalitet overfor håndbogen foregik de første 200 fod med 87 km/t, hvorefter hastigheden blev forøget til ca. 100 km/t. Det fungerede fint, og inden jeg så mig om, skulle jeg koncentrere mig om at holde flyet under 1500 fod for ikke at stige op i Skrydstrup TMA. Der var nemlig ingen radio i flyet, så der var ikke rigtig nogen mulighed for at kalde flyvekontrollen i Skrydstrup for tilladelse til at stige højere op.

Men nord for TMA'et kunne jeg komme højere op og prøve flyets stallegenskaber. Magen til godmodighed skal man vist lede længe efter. Der var hverken Bocian eller Puchasz over de stallegenskaber, så fabrikanten behøver nu ikke at være så forsigtig i håndbogen. Det var stort set umuligt at få flyet til at falde igennem. Flyet er meget behagelig på rorene og reagerer særdeles hurtigt. Jeg glemte faktisk at måle tiden på overgang fra et 45 graders drej til et 45 graders drej til den



Hjulskærmene er taget af hovedhjulene på grund af sneen. Luftindtagene på oversiden af motorhjelmens forsvinder på den næste udgave af Junior'en.



Haleplanet er traditionelt placeret. Junior'en fås for tiden alene med en 80 hk motor, og flyet kan ikke bruges som slæbefly, som er almindeligt ved mange andre UL-fly.

modsatte side, men det gik hurtigt. I det tyske blad Fliegermagazin har der været en anmeldelse af storesøsteren Topaz'en, og i denne artikel angives flyets rullehastighed til 1,5 sekunder fra 45 grader til 45 grader. Det skal nok passe, for det gik hurtigt.

Det store vindue i cockpittaget gjorde, at der var god udsigt ind i drejet, hvilket ellers godt kan være en udfordring i et højvignet fly.

På trods af håndbogens nøje beskrivelse af hastigheder og flapssetting i landingsrunden valgte jeg – sådan lidt på trods – at fortsætte rundt i landingsrunden uden brug af flaps med en hastighed på 100 km/t. Der var stort set ingen vind. Først på finalen kom flaps i første hak og senere i hak nr. 2 med 28 graders udslag. Hastigheden blev holdt nede på 90 km/t, da flyet nu var så godmodigt, og det blev sat lige på tærsklen med godt løftet næse. Efter bare 100 meter var flyet løbet ud af energi, og det var nødvendigt at støtte med gassen for at komme hen til frakørs-

len og taxie flyet ind på forpladsen. Junior'en kan virkelig lave korte landinger.

De elektriske flaps virker virkelig fint. Det elektriske trim virker lidt mere upræcist og kører langsomt. Ib Hauge Nielsen oplyste, at den næste version af Junior'en får en anden trimmotor, der kører noget hurtigere. Det vil være rigtig godt for flyet. Ligesom andre fly med Rotax-motorer har Junior'en en tendens til at trække ud til venstre – især i starten, og det er derfor nødvendigt at støtte godt med højre pedal. Under vandret flyvning havde flyet en tendens til stille og roligt at krænge lidt til venstre. Også denne tendens vil blive rettet på den kommende version. Der indbygges et krængrorstrim, der vil sørge for at flyet flyver vandret, uden at der er behov for at støtte på styrepinden.

På trods af disse små skønhedsfejl var mødet med Junior en fornøjelse. Den er nem at flyve, men kan også flyve hurtigt og langt. På trods af én styrepind i midten vil flyet fint kunne anvendes som skolefly i UL-klubberne. Dulac Aircraft ApS oplyser, at prisen på den næste udgave af flyet bliver ca. kr. 353.000 incl. standardinstrumenter, men uden radio osv. Forfatteren glæder sig til at prøve den nye version.

DATA

EKOLOT JK-05 JUNIOR

Spændvidde	10,68 meter
Længde	5,95 meter
Max. vægt	450 kg
Tomvægt ca.	273 kg
Startstrækning til 50 fod fra græsbane	280 meter
Max. hastighed	216 km/t
Rejsehastighed ved 4700 omdrejninger	170 km/t
Max. manøvrehastighed . .	156 km/t
Stallhastighed med flaps i landingsstilling 28 grader . .	64 km/t
Glidetal ca.	1:13



Denne Macchi M.39 vandt Schneider-trofæet i 1926.

DET ITALIENSKE LUFTVÅBENMUSEUM

Tekst og foto: Søren Dalsgaard

Når man besøger Rom ligger tanker om fly og luftfart sikkert én fjernt: den Evige Stad forbinder man oftere med kunst, kultur og historie. Imidlertid vil det være en skam ikke at besøge det italienske luftvåbens museum i Vigna di Valle, på Bracciano-søens bred, 25 km nordvest for Rom. I en tidligere søflybase råder museet over hele 12.000 kvm overdækkede haller med en imponerende samling på ca. 60 fly og talrige andre effekter fra italiensk militærflyvnings historie.

Samlingen er udstillet i fire hangarer, ekstremt velholdte og uden et støvfnug på jorden. Man fornemmer tydeligt den militære disciplin i museet, fra man træder ind af hovedporten, hvor en uniformeret kustode står vagt.

Museets første udstillingshal har en interessant historie bag sig. Den er østrigskbygget, leveret til Italien som krigsskade-

erstatning efter Første Verdenskrig. Et Bleriot XI-II monoplan - nogenlunde samme model som dét, der først fløj over den Engelske Kanal i 1909 - er ophængt over indgangen til hangaren. Det var et af de første fly i vore dages typiske konfiguration, med motor i front, krængeror på vingerne, og haleplan med side- og højderor. Oktober 1911 gennemførte italienske Bleriot-fly verdenshistoriens først krigsflyvninger. I Libyen-krigen udførte man ikke blot rekognoscering, men kastede også 2-kg-bomber ned på de lokale ørkenstammer.

Fra Første Verdenskrig har vi det største fly i salen: et Caproni Ca.3-bombefly fra 1916. Man lægger specielt mærke til, at agterskytten stod helt ubeskyttet i et trådnetsstativ ophængt bag den øverste vinge. Det må have været koldt på de lange missioner over Alperne imod Østrig-Ungarn! Den kendte poet og vovehals Gabriele D'Annunzio fløj med

Caproni-bombere på flere togter, og blev inspireret til krigsforherligende digte af den glørværdige dyst han oplevede langt over skyttegravene. Også New Yorks senere borgmester, Fiorello La Guardia, amerikaner af italiensk afstamning, fløj med Caproni-flyene, der var de første bombefly i amerikansk tjeneste. Max. rækkevidde var omkring 600 km, som tilbagelagdes med en tophastighed på 135 km/t.

Et SPAD S.VII-jagerfly med et drabeligt dødningshoved på siden repræsenterer de italienske jagerstyrker. SPAD-flyene var designet i Frankrig, men blev også produceret i Italien. Udstillingseksemplaret blev fløjet af Ernesto Cabruna, der opnåede otte luftsejre. Små lærredslapper dækker over skudhuller i fuselagen.

Et sidste fly, der skal nævnes i denne sal, er noget af et unikum, nemlig et spinkelt-udseende Lohner L - søfly bygget i 1915.



FIAT C.29 med Macchi M.39 i baggrunden.



FIAT CR.42 havde ikke stor succes i Slaget om Storbritannien.



Macchi MC.205 med en FIAT G.212 i baggrunden

Den gjorde tjeneste i den kejserlige østrig-ungarske flåde, og var i 1918 udstationeret på den kroatiske kyst. En morgen besluttede to matroser af italiensk afstamning sig for at kapre det. De lettede, satte kursen mod vest og overgav flyet til utvivlsomt overraskede italienerne på den anden side af Adriaterhavet! Lohner-maskinen er nu et flot restaureret krigsbytte, med store kors på vinger og hale, ophængt midt i hangaren.

Italiensk luftfarts storhedstid var mellemkrigsårene, som den store Velo-hangar er tilegnet. I tyverne og trediverne imponerede man hele verden med dumdristige og storslåede flyvninger. Flyvevåbnet var den militærgren, der gav Mussolini de bedste muligheder for at propagandere for Italien og fascismen.

To nordpolsflyvninger i luftskeib, foretaget af Umberto Nobile i 1926 og 1928, mindes i en udstilling med en række effekter og fotos fra ekspeditionerne. Ved siden af indeholder enorme glasmontrer et utal modellfly af typen Savoia-Marchetti S.55: et besynderligt udseende søfly med to skrog, motorer i en højt placeret gondol og cockpittet i den fortykkede midtervinge. I tredivernes start fløj disse fly i masseformationer over Atlanten til både Syd- og Nordamerika, under ledelse af fascisthelten Italo Balbo. Togterne var så verdensberømte, at »balbo« i trediverne blev en gængs betegnelse for masseformationer af fly.

Velo-hangarens flotteste udstillingsgenstande er tre knaldrøde søfly: veritable kunstværker, der emmer af fart, 1920'erstil og italiensk elegance. De blev alle bygget til Schneider-Cuppen, en international søflykonkurrence der løb fra 1913 til 1931, hvor eneste parameter - som alt andet blev underlagt - var maskinernes tophastighed. Hvis man ser bort fra de store pontoner, ligner flyene i deres former allermost jagerfly fra Anden Verdenskrig. De må have lignet en futuristisk fremtidsvision for de hundredetusindvis af tilskuere, der fulgte kappestriden sidst i tyverne.

De tre søfly er ikke alene flot Ferrari-røde, men bærer også et Dannebrog på halen. Det er da lidt overraskende... - men holder heller ikke stik, for i virkelig-



Lohner L, østrig-ungarsk krigsbytte.

heden er det flaget fra regionen Savoyen, hvorfra det italienske kongehus stammede.

Macchi M.39 vandt Schneider-konkurrencen afholdt i USA i 1926. Ved siden af står verdens ældste, endnu eksisterende FIAT-fly, et C.29-søfly fra 1929. I konstruktørernes higen efter fart fik flyet så elendige manøvreegenskaber, at det måtte opgives.

Endeligt er der kulminationen på udviklingen af de italienske søfly, en Macchi-Castoldi MC.72. En ekstrem konstruktion med to V-12-motorer i tandem, der drev to kontraroterende propeller, og således neutraliserede det voldsomme vridningsmoment fra ikke mindre end 3.000 hestekræfter. Fuselage, vinger og pontoner var dækkede i et netværk af vand- og olieklærør. MC.72'eren kunne ikke forhindre, at Storbritannien i 1931 vandt Schneider-trofæet til evig arv og eje med et Supermarine-søfly designet af Reginald Mitchell, som også stod for den senere Spitfire. Til gengæld tog den i 1934 den absolutte søfly-hastighedsrekord på 709 km/t, en hastighed der stadig ikke er overgået af propeldrevne søfly.

Trediverne var desværre også kendetegnet ved mindre fredelig kappestrid, nemlig mellem kommunisme og fascisme. I

Spanien ledte det til borgerkrig, og Italien bidrog med mange krigsfly, deriblandt FIAT CR.32, et dobbeltdækkerjagerfly der i museet optræder i de spanske Franco-nationalisters bemaling. Museets eksemplar er licensbygget i Spanien, og blev doneret af det spanske luftvåben i 1955.

De sidste jagerfly i salen, en FIAT CR.42 og en Macchi MC.200, er eksempler på, hvorledes Italiens flyindustri »toppede« for tidligt. Da Anden Verdenskrig oprandt havde Italien en række flytyper, der nok havde været top-moderne midt i trediverne, men ikke stod mål med de nyeste tyske og britiske fly. Til RAF-piloters store overraskelse stødte de på nogle af disse italienske biplaner i Slaget om Storbritannien. CR.42'ernes krappe loops og rulninger kom dog til kort overfor Spitfires, der fløj 150 km/t hurtigere, og italienerne måtte indse, at teknologiske forspring kun holder, så længe man ikke hviler på laurbærrerene.

Alt for sent, og i for små tal, begyndte man i 40'ernes start at producere moderne lavvingede jagerfly; monoplaner med optrækkeligt understel. De få Macchi MC.202/205 og FIAT G.55 var ganske på højde med andre landes fly, men forslog ikke overfor de vestallieredes overmagt. Mere eller mindre originale

udgaver af de tre typer kan ses i den imponerende hangar, med flot udsigt over vandet.

Større indflydelse i Anden Verdenskrig havde det tre-motorede bombefly af typen SIAI S.79 Sparviero (»Spurvehøg«), især i rollen som torpedobomber. I lav højde terroriserede det Royal Navy i Middelhavet under næsten selvmorderiske angreb, der kostede mange modige piloter livet. Et smukt restaureret eksemplar er udstillet med en torpedo under bugen.

SIAI byggede også tre-motorede transportfly, S.82, der gjorde tjeneste i Middelhavet og på Østfronten. Museets eksemplar er udstillet i maltesiske farver af en helt særlig grund: det var nemlig kun ved, at donere flyet til Malta, at det undgik skrotning, efter våbenstilstandsbestemmelserne ved krigens slutning.

Tre motorer har tilsyneladende altid været moderne i italiensk flydesign, for også det store søfly CANT Z.506 - 7½ meter høj fra pontoner til haleror - er udstyret med tre Alfa Romeo-motorer. CANT-flyet, der først fløj i 1936, er en klassiker i italiensk luftfartshistorie og virkede i søredningstjenesten helt frem til 1960. Typen spillede også hovedrollen i en bizar episode i Anden Verdenskrig.



FIAT G.91 i Frece Tricolori-bemaling



Macchi MC.202, SIAI S.79 og FIAT G.55

Tre nedskudte britiske piloter var i deres redningsflåde blevet opsamlet af italienske styrker nær den græske kyst. Dagen efter blev de gennet ombord i en CANT Z.506, der skulle transportere dem til krigsfangelejren. Da deres vagt imidlertid undervejs blev luftsyg, lykkedes det piloterne at overmande ham, og tvinge besætningen til, at flyve til Malta i stedet! Ved en hurtig landing på havet og ivrig viften med hvide flag, undgik man at blive beskudt af de engelske styrker på

øen, som nok gjorde store øjne, da sammenhængen gik op for dem!

Luftvåbenmuseets samlinger rundes af med en række efterkrigsfly, hovedsageligt jettfly, i Skema-hangaren, der er en lidt trist, lukket betonhangar. En række italiensk-byggede fly suppleres af en hel del amerikanske, såsom Starfighter, Thunderjet, Thunderflash, Thunderstreak, m.fl.

FIAT G.91 vandt i 1957 NATO-konkurrencen om en *Light Weight Strike Fighter*, og markerede dermed, at italiensk militærflydesign igen var med helt fremme. Frankrig og Storbritannien foretrak at udvikle deres egne Étandard- og Hawker Hunter, men G.91 tjente i stort tal i Tyskland, Portugal og Italien. Flyet findes i to eksemplarer på museet, ét i klassisk camouflagemaalning, og et andet i opvisningsholdet Frece Tricolori's («de trefarvede piles») farver.



Vigna di Valle-museet ligger smukt ved Bracciano-søens bred.

Med Panavia Tornado bringes vi helt op til nutiden, da det jo er et fly, der stadig gør tjeneste i det italienske luftvåben. Dette *Multi Role Combat Aircraft* var resultatet af et forsvarssamarbejde mellem Tyskland, UK og Italien, og blev brugt i kamp af det italienske luftvåben i Kosovo og under den første Golfkrig, hvor ét fly gik tabt til antiluftskyts.

PRAKTISK INFORMATION

Der er gratis adgang til »il Museo Storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle«. Museet er åbent alle ugens dage undtagen mandag. Fotografering er tilladt, og der er en bar hvor man kan købe varme drikke og sandwiches. Hjemmesiden er www.aeronautica.difesa.it/Museo-storico

Informationer på engelsk forefindes ikke overalt i museet, så medmindre man er velbevandret udi det italienske, kan det anbefales at købe det tosprogede udstillingskatalog, der indeholder en omfattende beskrivelse af samlingerne.

Det er ikke helt enkelt at komme til museet med offentlig transport, men det kan lade sig gøre. Toget fra Rom til Vigna di Valle (der nærmest blot er et trinbræt) tager en time, hvorefter der er ca. en halv times gang gennem marker og skov, før man når til det idyllisk placerede museum ved søbredden. Der er ikke ordentligt skiltet, så man bliver nok nødt til, at spørge om vej! - Når man først er nået frem, fortryder man imidlertid ikke besøget i dette flotte museum med mange unikke flytyper.



SPAD S.VII fløjet af Ernesto Cabrera

Zephyr og Ekolot U.L. fly

- Radio
- GPS
- Transponder
- Props

www.dulacaircraft.dk

Tlf. 74521605



SÆSONBEGREBET FOR MOTORFLYVERE

- en måde at få mere valuta for pengene

Af Lennart Wahl

Nu kommer foråret snart og lysten til at få gang i motoren og komme op i luften igen trækker mere og mere. Det er det samme hvert år – men i år er det dyrere. Benzinafgiftsfritagelsen forsvandt den 1. oktober sidste år og satte en stopper for sæsonen for mange, hvis da ikke vejret allerede havde gjort det.

Nu er det snart sæson igen – jah, men vi motorflyvere kan da flyve hele året rundt! Joh, i teorien, men hvad med i praksis? Skal man have noget ud af sin nu ekstra dyre flyvning, så kan det godt være at det vil være en god ide at indføre »sæson«-begrebet i motorflyvning.

Sæson-begrebet giver mange fordele

- Bedre vejr
- Større mulighed for gennemførelse af en planlagt tur
- Bedre træningsform fra gang til gang
- Ingen dårlig samvittighed om vinteren

SÆSONPLAN

En god plan for sæsonen kunne være at starte med en »rust-banker«. Få fat i en god instruktør og tag en time med ham. Husk at du kan godt starte på fornyelsen efter »12 timer-reglerne« med en time med instruktør, som det første.

I timen med instruktøren kan du komme helt ud i hjørnerne – så du føler dig godt tilpas når du bagefter skal ud og flyve med familie, venner og bekendte.

Læg mærke til hvert år at starte sæsonen med en instruktørtime – ikke kun hvert andet år som fornyelsesreglerne kun kræver.

INDHOLDET I »TIMEN«

De helt oplagte ting er landinger, træning af nødsituationer, navigation etc. Det er helt fint, men hvorfor ikke gøre lidt mere ud af den slags flyvning som er lidt på grænsen – f.eks. langsom flyvning nær stall, stall under drej eller hvorfor ikke gå hele vejen og træne spind.

Find dig en erfaren instruktør du er tryk ved og find et fly som kan udføre de – måske for dig – grænseoverskridende manøvrer. De mere almindelige discipliner kan du så efterfølgende udføre selv med større fortrolighed.

FLYEJERE

Hvis du selv er flyejer vil indførelsen af sæsonbegrebet være en kærkommen måde at spare penge på.

- Du kan reducere forsikringen til »stilstandsforsikring«
- Du kan vinterkonservere motoren

DE DYRE DRÅBER

Mange piloter flyver rundt med blandingshåndtaget i stilling »fed«. Man kan altid udmagre under rejseflyvning og endda under stigning på visse betingelser. Det eneste tidspunkt, hvor blandingshåndtaget altid skal være i stilling »fed« er under start.

Procedureerne står i flyets håndbog, men som tommelfinger regel kan man ikke gøre noget forkert ved 65% ydelse på motoren eller mindre – check flyets papirer for nøjagtige oplysninger. Om motoren i mit fly angives at man skal udmagre til max. EGT ved 75% eller derunder – det gælder også under stigning. Ved at reducere fra fuld gas til 75% og udmagre falder brændstofforbruget fra 55 liter/time til 33 liter/time – prøv lige at gange det med 16 kr. per liter!

Det skal samtidigt påpeges at motoren fra fabrikantens side er bygget og testet til dette, og at den på mange måder har bedre af korrekt brændstof/luft blanding herunder bl.a. for at undgå tilsodning af tændrør. For både private flyejere og flyudlejere kan det anbefales at installere en brændstofforbrugsmåler; med en sådan kan man hurtigt og præcist udmagre til det rette forbrug. EGT kan bruges, men de fleste er usikre på brugen.

VINDEN

Mod og medvind giver en forskel i hvor hurtigt man flyver. Hvis man betaler for tachotid kan man kort sige at i modvind skal man flyve stærkt f.eks. 75% motorydelse, medens det ikke har den store betydning i medvind. Så hvis man ønsker timer, skal man flyve langsomt, medens du skal flyve hurtigt hvis du har travlt – prisen er ca. den samme.

Hvis du selv betaler benzinen er rådet det samme i modvind – f.eks. 75%. I medvind vil en fart helt ned omkring bedste glidefart eller mere præcist mindste brændstofforbrug give dig færrest dråber benzin for turen.

VINDEN OG HØJDEN

Når du flyver er du til dels herre over vinden selv – den varierer nemlig med højden. Hvis du f.eks. skal til EKBI fra EKRK og der er en østlig vind, så bed TWR om at stige til f.eks. 3000 fod lige efter start. Det betyder at du skal op i TMA'et. Jah. Men det er helt fint – mindre snak på radioen (RK APP), ingen udflyvningspunkter, ingen risiko for ulovlig indtrængen i TMA'et (et populært emne for tiden), ofte mindre turbulens, sikrere flyvning pga. større glidehøjde og bedre udsyn – kort sagt kun fordele. Somme tider kan ATC ikke give tilladelse til at stige op i TMA'et – men spørg dog.

Tilsvarende hvis du kommer fra Jylland til Sjælland – spørg APP om lov til at blive i højden hvis du har medvind. Oplysninger om vinden i højden finder du på DMI's VMC-udsigte.

FLYVEGLÆDEN

Med de efterhånden rigtigt høje priser på flyvning er indholdet ikke ligegyldigt. Rigtigt lange ture er vanskelige at retfærdiggøre – lavprisselskaber flyver dig og konen/kæresten til en brøkdel af prisen. Kortere ture indenfor Danmark eller det allernær-

meste udland kan være OK. Du kan komme steder som ellers kan være vanskelige at nå, f.eks. en ø.

Men alligevel koster det ofte det samme at flyve en weekend til en ø, som en weekend til Paris eller Rom med at lavprisselskab.

Tilbage er de helt korte ture – en tur rundt om flagstangen kan være meget sjovt, men er måske lidt kedelig i længden, men – og for de som kender forfatteren er det følgende ikke nogen overraskelse – en kort tur med heftige manøvrer er faktisk en billig og fantastisk oplevelse – kort sagt kunstflyvning.

Lav en plan

Et program for sæsonen kan være følgende:

Sæsonstart:

»Rustbanker« med instruktør

I løbet af sæsonen:

Planlæg nogle ture som indeholder:

Airwork, indledende og avanceret.

Navigation

Midt på sæsonen:

En tur med avanceret airwork med en instruktør

Slut på sæsonen:

Større tur, måske til Sverige

Brug den gratis forberedelse som en fornøjelig del af flyvningen, måske sammen med en makker.

Når du planlægger en tur med airwork, så lav en mini-nav-tur til stedet hvor du laver dine øvelser og tilsvarende nav-tur hjem igen (husk lige på BL5-61 for resten). Find en makker – I får dobbelt så meget flyvning for de samme penge – og så er der en og dele oplevelsen med.

KONKLUSION

Med Sæsonbegrebet som udgangspunkt og en struktureret anvendelse af flyvetimerne får man langt mere fornøjelse og sikrere flyvning for de samme penge. God fornøjelse!

BLIV GODT OG BILLIGT FLYVENDE

CESSNA 150 OY-DHG

Årgang 1962 · Pæn og velholdt
En meget velflyvende klassiker

Pris. kr. 75.000,-

Henvendelse tlf. 2985 1568



KALENDER 2009

Dato	Begivenhed
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)
12-14/5	EBACE, Geneve, Schweiz (www.ebace.aero)
22-24/5	HeliExpo, Letnany/Kbely (Prag) (www.expo.aero)
23/5	Czech AF 90th Anniversary Airshow, Cáslav AB, Tjekkiet (www.afbcaslav.cz)
30-31/5	Airshow Aérien de la Ferté Alais, Frankrig (www.ajbs.fr)
5-7/6	EAA fly-in, Kungsängen, Norrköping
6/6	65th D-Day Anniversary Airshow
7-13/6	FAI World Air Games, Turino, Italien (www.worldairgames.org)
11-14/6	KZ Rally, Stauning Lufthavn
12-14/6	HeliExpo, Wycombe Airpark (www.expo.aero)
14/6	Royal Danish Air Force Airshow, FSN Skrydstrup
15-21/6	Paris Air Show, Le Bourget (Paris), Frankrig (www.paris-air-show.com)
20-21/6	Dansk luftsport fejrer 100 år, flyvning og fest i Skive Lufthavn
11-12/7	Flying Legends Air Show, IWM Duxford, England
17-19/7	Tannkosh-Fly-In, Flugplatz Tannheim/EDMT (www.flugplatz-tannheim.de)
27/7-2/8	EAA AirVenture, Oshkosh, USA (www.airventure.org)
7-9/8	Kräftstjärtsvängen, Siljansnäs, Sverige (www.siljansnasfk.com)
8-9/8	Flygfesten i Dala-Järna, Sverige (www.flygfesten.com)
15-16/8	Borås Air Show, Borås, Sverige (www.airshow.nu)
22-23/8	Roskilde Air Show, Roskilde (www.airshow.dk)
22-23/8	3. International Bücker Fly-In, Kestenholz, Schweiz
29-30/8	Göteborg Aero Show, Säve, Göteborg, Sverige
4-6/9	Oldtimer-Fliegertreffen, Hahnweide bei Kirchheim (www.oldtimer-hahnweide.de)
5-6/9	The Duxford Air Show, Duxford, England
16-20/9	46th Reno Air Races and Air Show, Reno Stead Field, Nevada (www.airrace.org)
11/10	Autumn Air Show, Duxford, England
20-22/10	NBAA, Orlando, Florida (www.nbaa.org)
20-25/10	Seoul Air Show, Seoul, Sydkorea
20-25/10	MAKS, Zhukovsky, Moskva
15-19/11	Dubai Air Show, Dubai, UAE

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.

EAA's on-line kalender giver meget detaljerede oplysninger om arrangementer (www.eaa.org/news/).

Red Bull Air Races foregår i 2009 ved disse byer: Abu Dhabi, San Diego, Windsor (Canada), Budapest, Porto og Barcelona. Se tidspunkter på www.redbullairrace.com.

Shuttleworth Collection, Old Warden: se program på www.shuttleworth.org

Oversigten bringes uden ansvar for ændringer, aflysninger etc.



RETTELSER OG TILFØJELSER

December 2008: OY-XMC blev til D-6006

TILGANG

OY-	Type	Bygget	Fabr.nr.	Reg.dato	Ejer/bruger	Ex
OY-HJE	Robinson R44-II	2008	12435	9.2.2009	JJH Mink ApS, Odense	G-CFFI
OY-HYG	Robinson R44-II	2008	12430	3.2.2009	Erwin Andersen A/S, Middelfart	
OY-KFC	Bombardier CL-600-2D24 Series 900	2009	15218	24.2.2009	SAS Danmark A/S, Kastrup ("Bertil Viking")	
OY-OTX	DG-808C	2008	8-399B298X60	16.2.2009	Ole Gellert Andersen, Haderslev (+1)	
OY-SXA	Schleicher ASG 29E (ASW 27-18E)	2008	29507	20.2.2009	Svend Andersen, Holbæk	
OY-XFB(2)	DG-1000T	2008	10-128T46	18.2.2009	Flyvestation Skrydstrup Svæveflyveklub, Vojens	D-KKFB
OY-XVU	Schempp-Hirth Ventus 2cT	1996	8	18.2.2009	Ole Fjord, Silkeborg (+1)	G-CHVE

SLETTEDE

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-BXL	Schleicher Ka 7 Rhönadler	16.2.2009	Kolding Flyveklub, Kolding	Havareret 13.9.2008 ved Tilst
OY-GAJ	Grumman AA-5A Cheetah	18.2.2009	Peter Wendelboe, Grenå (+1)	Havareret
OY-MAE	Boeing 737-5L9	25.2.2009	Sterling Airlines A/S, Dragør	Overført til Indonesien
OY-SED	Boeing 737-8Q8	13.2.2009	Sterling Airlines A/S, Dragør	Overført som N813SY
OY-SEM	Boeing 737-8BK	9.2.2009	Sterling Airlines A/S, Dragør	Overført som YR-BIC
OY-SXD	Diamond HK 36R Super Dimona	12.2.2009	Sønderjysk Flyveklub, Tinglev	Solgt til Tyskland
OY-TZS	Cessna T206H Turbo Stationair	23.2.2009	Flying High ApS, Hobro	Solgt til Rumænien
OY-XDN	Grob G-102 Astir CS	3.2.2009	Vestjysk Svæveflyveklub, Esbjerg	Solgt til Tyskland
OY-XIA	Grob G-102 Astir CS 77	6.2.2009	Glenn Bille Carstensen, Kastrup	Solgt til Ungarn

EJERSKIFTER

OY-	Type	Dato	Ny ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-MRH	Boeing 737-7L9	18.2.2009	Sterling Air A/S, Sønderborg	Sterling Airlines A/S, Dragør
OY-TOF	Piper PA-28-140 Cherokee Cruiser	10.2.2009	Christian Petersen, Holbæk (+2)	Per Hjalmar Nielsen, Tønder (+1)
OY-XZG	Scheibe SF 25C Falke	17.2.2009	Viborg Svæveflyveklub, Viborg	Falkeklubben Viborg, Viborg

ORGANISATIONSNYT

KDA Repræsentantskabsmøde

Kongelig Dansk Aeroklub afholder det ordinære repræsentantskabsmøde søndag den 26. april kl. 1030 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.

UL flyvning på EKHK

Der er på Holbæk Flyveplads som forsøgsordning i begrænset omfang åbnet for UL-fly. Åbningen gælder kun for klasse B-fly med 4-taktsmotor. Flyet skal kunne opfylde støjklasse 2.

Se nærmere på klubbens hjemmeside: www.ekhk.dk.

Som det fremgår har kommunen stillet en række krav som betingelse for ordningen. Disse krav fremgår af hjemmesiden og er i øvrigt indarbejdet i et tilladelsessystem, som klubben har lavet. Vi går ud fra, at ingen UL-piloter overtræder de krav, der er opstillet, og at ingen UL-pilot beflyver pladsen uden den krævede tilladelse.

Muligheden for at flyve til Holbæk skulle gerne gøres permanent.

Hans Havsager
fmd, DULFU

Dansk Modelflyve Veteranklub

JUBILÆUMSSTÆVNE PÅ EREMITAGE SLETTEN

Mandag den 18. maj markerer vi 71 årsdagen for det første modelflyvestævne i Danmark arrangeret af dagbladet Berlingske Tidende. Bladet bragte flere store artikler om denne nye friluft sport i rivende udvikling, samt solgte i 1938 tegning til modellen Super W-12 for 6,00 kr.

I 1988 markeredes 50 års jubilæet med et stævne der igen blev arrangeret af Berlingske Tidende's kendte flyvejjournalist Wilhelm Willersted. Flere hundrede fulgte den spændende konkurrence, og der blev uddelt hele 55 diplomer.

Modellen til dette års stævne er A 1 modellen »FIDUSIA« konstrueret af Fritz Neumann i 1948, men andre typer er også velkommen.

Skulle en eller anden, junior eller senior, få lyst til at deltage i stævnet er man meget velkommen, og et komplet byggesæt til en »FIDUSIA« kan endnu købes til kr. 200 plus forsendelse ved henvendelse på tlf. 8692 7876.

Vel mødt ved indgangen til Eremitage Sletten, P-pladsen ved Hjortekærhus mandag den 18. maj kl. 13.00.

DANSK MOTORFLYVER UNION

TEGN ET NYT LOGO

...OG VIND EN SPÆNDENDE FLYVEOPLEVELSE OG ET GAVEKORT!

Har du lyst til at deltage i konkurrencen om en spændende flyvetur og et gavekort. Dansk Motorflyver Union (DMU) ønsker sig et nyt logo og tilbyder en flyvetur og et gavekort på 2.000 kr., hvis dit logo bliver valgt.

Logo'et skal signalere flyvning, fly, sikkerhed, fællesskab og frihed og skal kunne bruges på alle tænkelige merchandise (tøj, tasker og kasketter) og brevpapir, kuverter, annoncer og lignende. Der er ingen fast krav til udformning og farver, men på grund af ønsket om mangfoldig anvendelsesmuligheder, er en vis enkelhed ønskelig. Forslaget

kan indsendes enten på papir eller digitalt.

Dommerpanelet er DMU's bestyrelse, som forbeholder sig ret til at afvise alle indkomne forslag. DMU's bestyrelse, suppleanter og sekretariat kan ikke deltage i konkurrencen. DMU forbeholder sig rettigheden til logo'et.

Indsend dit forslag senest 1. september 2009. En eventuel vinder bliver kontaktet direkte, senest 1. december 2009. Et eventuelt vinder-logo offentliggøres i bladet FLYV og på DMU's hjemmeside.

Gavekortet udstedes til KDA Pilotshop eller en forretning efter eget valg.

Du kan læse mere om DMU's aktiviteter på www.flyvdmu.dk.

Venlig hilsen

Dansk Motorflyver Union
Limfjordsgade 121, Gjørl
9440 Aabybro
dmu@mail.dk
Telefon 78 78 21 90



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 – 15.30
E-mail: kda@kda.dk

KDA HUSET

Anders Madsen, generalsekr.	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 PILOTSKOP

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
SE-nr. 63 66 28 28
Åbningstider mandag til fredag kl. 09.00 – 15.30

Svend L. Jensen, butiksleder	Telefon 4614 1507	E-mail pilotshop@kda.dk
Telefax	4619 1316	

KDA'S BESTYRELSE

Hans Havsager (formand)	Telefon 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

MODELFLYVNING DANMARK

Fmd: Allan Feldt
Tlf. 86134140
Sekretariat: Karen Larsen
Rugmarken 80, 8520 Lystrup
Telefon 8622 6319, fax. 86226867
www.modelflyvning.dk
sekr@modelflyvning.dk

DANSK UL-FLYVER UNION

Fmd.: Hans Havsager
Tlf. 4648 0608
Sekretariat: Dagmar Skov
Gl. Kirkevej 1, Tiset, 6510 Gram
Tirsdag og torsdag kl. 17.00 – 19.00
Onsdag og fredag kl. 13.30 – 16.00
Telefon 7482 2021, fax 7482 2400
E-mail: dagmar@dbmail.dk
www.dulfu.dk
Bestyrelse:
Hans Havsager, formand... 4648 0608
John Carlsen, materielchef og næstfmd. 5767 4947
Ole Gellert Andersen, uddannelseschef..... 7453 1456
Niels Gregersen, flyvechef. 8754 0248
Henrik Feldt-Rasmussen, miljø
Bjarne Ross Pedersen, kasserer 7589 7488

HAVARIGRUPPEN.....Telefon

Niels Gregersen 2144 2497
John Carlsen 4042 1247
Edvard Braae 2485 6712
Preben Kjeldsen 4019 0753
Philip Nathansen 4019 8297

Møder

DANSK INGENIØR FORENING

Flyveplanlægning - tung luftfart
Onsdag den 22. april 2009, kl. 19.30 – 22.00 i Ingeniørhuset,
Kalvebod Brygge 31-33, 1780 København V
Foredragsholder Keld Larsen, Operations Manager, SAS Flight
Planning/Flight Dispatch.

Før enhver flyvning udarbejdes der en driftsflyveplan indeholdende en lang række beregninger om flyets vægt, lastens art og fordeling samt mængden og forbruget af brændstof. Disse forhold holdes op imod vind- og vejrforhold på ruten, og på dette grundlag udregnes den præcise rute, flyet skal følge.
Tilmelding på tlf. 33184818

DANSK FLYVEHISTORISK FORENING

Onsdag den 15. april kl. 19.30 på Svanemøllens Kaserne byg. 75
Hvordan fløj KZ II og Airspeed Oxford? Foredrag ved Aage Dolleris.

FLYVEMUSEETS VENNER

»Foreningen Flyvemuseets Venner holder ordinær generalforsamling torsdag den 23. april 2009 på Danmarks tekniske Museum hvor der serveres den traditionsrige forlorne skildpadde med madeira.

Flyvehistorikeren Carsten Petersen kommer og fortæller om Blohm & Voss 138 i Danmark og flyets rolle i Luftwaffes samlede organisation. Verdens eneste overlevende BV-138 kan ses på museet. Carsten Petersen er kendt for at grave ny viden frem fra sine mange arkivbesøg og er samtidig en rigtig god formidler, så vi kan se frem til en rigtig spændende aften hvor vi får

historien om dette specielle fly som folkeviddet i Danmark døbte »Anders And«.

Læs mere på www.flyvemuseum.dk. Tilmelding nødvendig på tilmelding@flyvemuseum.dk eller på 38881664 senest søndag den 20. april 2009.«

Bredde konsulent til DHPU

På repræsentantskabsmødet lørdag den 7. marts besluttede DHPU at oprette en stilling som breddekonsulent. Formålet er bl.a. at få en bedre integration mellem de forskellige grene under forbundet og på sigt en mere synlig sport.

Stillingen slås op inden for kort tid.



LÆSERBREV

KDA med et menneskeligt ansigt

INDTRYK FRA ET MØDE MED EN 100-ÅRIG

Idrættens Hus i Brøndby er stort, - så stort at KDA's jubilæumsreception med over 100 deltagere kun var til at finde, fordi Christoffer Mundt (golffiore) havde draperet en rød ballon hen over indgangen med den røde løber.

Igennem hallen og langt nede ad gangen stod formandskabet ved de åbne fløjde og tog imod strømmen af pæne herrer (og nogle få endnu pænere damer), - mange klubslips og jakkesæt. Et stort gavebord, en KDA-flagprydet talerstol og midtfor en laaang buffet med noget lækkert at spise og drikke.

De fleste fremmødte var unionernes repræsentanter og SLV og forsikringsbranchen. Prins Henrik kom lidt efter, og talerækken kunne begynde. Mellem godbidderne faldt ordene i korrekt hierarkisk orden: Generalsekretærens velkomst, formandens festtale, de skandinaviske broderorganisationer, formelt opstemte, men alligevel skinnede drengedrømmen om at flyve klart igennem og alle fik ansigter og smil på.

For vi var jo alle til stede med en og samme interesse. Og synet af helt anderledes klædte og yngre medlemmer, der fik modellfly til at svirre rundt under loftet fik ligesom støvet til at drysse af de store vægbilleder, der på skift fortalte 100 års historie, fortiden i sort/hvid, nutiden i farver og fremtiden lys.

Under de officielle taler drev tankerne på afveje. Jeg kom til at tænke på mine egne år i klubben. Den meget skiftende opbakning, som KDA har haft igennem et århundrede, kender jeg godt, - fra drengene i »Aeronautisk Junior Klub« og gennem voksenårenes individualisme har jeg bestemt ikke altid været en fan af KDA; i en årrække som formand for ballonklubben kunne det være svært at skabe interesse for KDA. Men igen som gammel er jeg glad for, at KDA hele tiden har eksisteret som bannerfører for den private flyveinteresse.

Drengene under Anden Verdenskrig. »Flyv« var i sort/hvid, passende farver for reklamerne fra Messerschmitt, Heinkel og Focke-Wulf. Mere jordnære var FamilieJournalens arbejdstegninger til modellsvæveflyet F1-ingeniør Prytz foredrag på Polyteknisk læreanstalt gav os drenge en forståelse af, hvorfor vores primitive byggeprojekter løftede sig - og vore tanker - fra jorden. De Havilland Mosquito-angrebet på Shell-huset i 1944: Illegale billeder blev til arbejdstegninger for modeller, der blev snittet i brædestumper med stjalne tyske bajonetter, malet spinatgrønne og hængt op på drengeværelset. Fredstid, koldkrig og vi genopfandt ballonerne - KDA's første klubfartøj - og genopdagede KDA. Fandt vores historiske rolle, luftsport i dens reneste form. Ringen sluttet.

Toni vækkede mig til lyden af en medrivende ordstrøm. På talerstolen stod et lysende ansigt og udtrykte den begejstring for flyvning, som havde bragt os alle sammen på denne særlige dag. FAIs Alvaro de Orleans Borbon leverede dagens bedste bidrag til festlighederne - helt ude i poesiens overdrev.

Der var tak for gaverne, for talerne, for lysshow, udstilling og modellflyvning og ikke mindst til ballonfolkene, der sammen med et enkelt udstillet svævefly ude i den kolde blæst havde været alene om at vise, hvad KDA stod for - og stadig gør det. En god tradition: Der var balloner i år 0, ved 60-året i Karup, ved 75-året fra SAS-hotellet, i 100-året - og i fremtiden.

Tillykke med jubilæet og tak for en god dag!

Venlig hilsen
Toni og Kai Paamand
Græse

DANSK LUFTSPORT 100 ÅR

TIL ALLE UNIONER UNDER KONGELIG DANSK AEROKLUB

Vær med til at fejre dansk flyvnings 100 år - oplæg til stort arrangement med flyvning og fest for Danmarks flyvende folk.

Under overskriften »Dansk luftsport fejrer 100 år« ønsker Kongelig Dansk Aeroklub i tæt samarbejde med klubbens unioner at markere, at det i år er 100 år siden, flyvningen i Danmark blev organiseret via Det Danske Aeronautiske Selskab – forløberen for KDA. Det sker efter den foreløbige plan med et arrangement med flyvning og fest i weekenden 20-21. juni i Skive Lufthavn.

Selve fødselsdagen den 20. januar blev markeret på dagen med en reception i Idrættens Hus i Brøndby, men da januar ikke er ideel til netop flyvning i Danmark, har flere udtrykt ønske om et arrangement, hvor alle piloter og flyveinteresserede holder en rigtig fødselsdag med både flyvning og fest. Og her er tiden omkring Skt. Hans umiddelbart bedre egnet – selv om det selv sagt kan være vanskeligt at stole fuldt og helt på det danske sommervejr...

Denne udfordring omkring ikke mindst det praktiske har en kreds af aktive flyveentusiaster taget op med dette foreløbige oplæg til alle KDAs unioner med invitation til at bidrage aktivt til såvel flyvning som fest – med KDA som officiel arrangør i samarbejde med unionerne.

HOVEDPUNKTER I ARRANGEMENTET – OPLÆG:

Lørdag den 20. juni:

Kl. 8-11: Ankomst og morgenkaffe i Skive Lufthavn for flyvende deltagere og gæster.

12.00: Officiel åbning. (En række officielle gæster inviteres – velkomst ved bl.a. formand for KDA, Hans Havsager.)

12.30– ca. 18.00: Hver union får ca. en halv time af eftermiddagens program til at demonstrere, hvad man kan byde på af interesse for andre piloter og interesserede. Indholdet bestemmes i videst muligt omfang af den enkelte union – dog uden at der bliver udført egentlig opvisning, idet hele arrangementet har karakter af et flyv-ind/pilot-træf, hvor man i princippet viser alle andre, hvad man laver i det daglige/kan byde på af interesse for andre piloter og interesserede.

Kl. 19: Fælles spisning og fest med underholdning m.m. - overkommelige priser.

Mulighed for overnatning i lufthavnen eller i området – efter nærmere ønsker.

Søndag den 21. juni:

Kl. 8-11: Mulighed for morgenmad i lufthavnen. Hjem-/vide-flyvning for deltagere, der ønsker det.

11.00-14.00: Åbent hus med deltagelse af alle unioner. Offentligheden indbydes med mulighed for at demonstrere eller agitere for den enkelte unions fortræffeligheder – over for såvel gæster udefra som piloter og flyveinteresserede fra andre grene af flyvningen.

Det er muligt at opstille telte/boder, hvor repræsentanter for de enkelte unioner kan fortælle og udlevere materiale til interesserede. Denne mulighed kan benyttes både lørdag og søndag.

14.00: Arrangementet slutter.

Økonomi: Hele arrangementet er som udgangspunkt non-profit. Efter korrespondance med SLV har det vist sig, at der kræves tilladelse efter BL 5-3. Det indebærer en række udgifter til bl.a. læge- og brandberedskab, men det betyder også, at man kan tale om et flyvestævne og invitere offentligheden med mulighed for at kræve entre. Initiativgruppen ønsker dog at beslutning om de nærmere omstændigheder ved arrangementet træffes i samarbejde med de deltagende KDA-unioner. Udover mulige entreindtægter søges støtte fra sponsorer.

Arrangementet indebærer dog visse udgifter, som kan være vanskelige at dække ind i tilfælde af eksempelvis dårligt vejr. Derfor har initiativtagerne drøftet mulighederne for at dække risikoen af – eventuelt via en underskudsgaranti fra hver union i størrelsesordenen 3.000 kr. Det er dog et foreløbigt tal, idet der endnu ikke foreligger et budget, hvor arrangementet afvikles efter BL 5-3.

TOVHOLDER

I første omgang ønsker initiativtagerne og KDA dog, at hver union udpeger en 'tovholder', som er interesseret i at koordinere unionens 'halvtimes-program' sammen med de øvrige deltagere. Det vil ske med udgangspunkt i et fælles møde i den nærmeste fremtid.

Bag initiativet står: Kai Toft, Johannes Pedersen, Niels Krogh, Tommy Korsholt, Erik Gjørup Kristensen – alle Skive samt Vagn Jensen, Allan Hansen og Arne Panduro fra DMU Sport.

Kontaktperson i Skive Lufthavn:

Kai Toft, tlf. 4014 2122.

E-mail: kai-toft@vip.cybercity.dk

*Med venlig hilsen
Hans Havsager,
formand, KDA*

NAVNE

Karl Nielsen 70 år

En aktiv pilot, godsejer Karl K. Nielsen, Nørholm i Sig ved Varde fylder 70 år den 12. april.

Han har fløjet siden 1974, hvor certifikatet blev erhvervet - og det var både for fornøjelsen skyld og en praktisk foranstaltning - ved siden af pasningen af landbrugsbedriften på godt 800 hektar (det meste er i dag forpagtet bort) har han drevet en lille forretning med handel med fly. Han har beholdt en Cessna 180J fra 1975 og en Piper Cub J3 fra 1943, og godset har naturligvis egen landingsbane.

Karl Nielsen er en typisk iværksætter. Han tjente sine første penge som tallerkenskasser for ITT på Thulebasen i Grønland, kom hjem, giftede sig med Martha og købte en mindre gård i Grauballe på Silkeborg-egnen - og da det historiske Nørholm blev til salg i 1979 sprang de til. Nørholm daterer sig helt tilbage til 1397 - og har gennem flere hundrede år været ejet af et pænt udsnit af adelskalenderen.

Udover landbrugsbedriften startede Karl Nielsen et handelsselskab i Riga med landbrugsmaskiner og ditto varer og senere udvidet med konfektion, købte en kvægfarm i Paraguay, da han afvik-



Karl K. Nielsen foran sin Cessna 180 ved den hjemlige startbane, som også har haft eksklusivt besøg, nemlig af Mathias Rust, der blev verdensberømt på sin landing på Den Røde Plads i Moskva.

lede sit hjemlige malkekvæg og investerede i et olie- og gasselskab i Texas, som han i en periode har været formand for. De to førstnævnte aktiviteter er siden frasolgt, mens olie- og gasselskabet er en fortsat lønsom investering.

På det organisatoriske plan har Karl K. Nielsen været meget aktiv i arbejdet med

at få etableret flymuseet i Stauning. Han er desuden præsident for Rebildselskabet, der arrangerer den årlige 4. juli fest i Rebild Bakker.

Der er åbent hus på dagen fra kl. 13-17 - og landingsbanen er åben.

LÆSERBREV

Sikkerhedslanding på vand

For ca. fem år siden talte jeg med KDA/FLYV angående en idé om at redde mange menneskeliv ved at forme lidt om på store trafikfly, så de kunne lande på vand i nødsituationer. Det meste af jordkuglen er jo dækket af vand. Det ville give en større sikkerhed end at banke ned på jorden, og det ville mindske brandrisiko og havari. Kroppen skulle så kunne flyde indtil færger kunne hente passagererne, som sidder tørt og godt og drikker kaffe. På ydervingen ligesom flapsene kunne der bagud gå en slags ski ned som ville kunne holde vingen oppe, så den ikke slår ned i vandet mm.

Jeg sendte min ide til både Boeing og Airbus samtidig dengang. Gad vide hvad de nu tænker i lyset af situationen

med en Airbus 320 på Hudson River, hvor ingen blev dræbt efter en svævelanding på vandet.

Det kunne have været godt for piloten og passagerer at han kunne sige at den kunne flyde på vandet. Jeg forventede ikke at høre noget, men håbede at de kunne bruge det.

Venlig hilsen
Verner Jaksland (JAXI)
Holbæk



FLYV

82. årgang nr. 4 · April 2009

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)

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

498,75 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.

KALENDER

FAI (www.fai.org)

6-14/6	FAI World Air Games, Turino, Italien (www.worldairgames.org)
20-21/6	Dansk luftsport fejrer 100 år, flyvning og fest i Skive Lufthavn

KDA (www.kda.dk)

26/4	KDA Repræsentantskabsmøde kl. 1100, KDA-huset, Roskilde
24/10	KDA Formandsmøde kl. 1000 i KDA-huset, Roskilde

Ballonflyvning (www.ballonunion.dk)

6-13/6	FAI World Air Games, Mondovi, Italien
30/7-2/8	2009 LUXGSM – World Balloon Trophy, Luxembourg
7-12/8	DM, Svæveflyvecenter Arnborg
21-29/8	16th FAI European Hot Air Balloon Championship, Brissac-Quincé, Frankrig (www.europeans2009.org)

Svæveflyvning (www.dsvu.dk)

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
10/6	S-teoriprøve
15-19/6	SVEDANOR Strækflyvningskursus II, Arnborg
24/6	DSvU 75 år
27/6-11/7	FAI European Champ. 15m, 18m og Åben Klasse, Nitra, Slovakiet
10-19/7	13th FAI World Gliding Aerobatic Championship, Hosin, Tjekkiet
20-24/7	SVEDANOR Kunstflyvningskursus, Års (EKVH)
26/7-8/8	WGC 2009 for kvinder, Szeged, Ungarn
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 og DMU Sport Repræsentantskabsmøde, Odense Lufthavn
16/5	SLV og GAP Fly-in, Viborg Flyveplads
16-24/5	Fly and drive Rally for Charity i Sydeuropa (www.aeroclub.lu - efter 15. april)
21-24/5	GAP week-end Norge, Elverum (info: ors@nlf.no)
5-7/6	DM Præcisionsflyvning, Skive
12-14/6	Int'l Weekend 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
26-28/6	54th Jersey Air Rally, Jersey (www.jerseyaeroclub.org)
3-5/7	NM Præcisionsflyvning, Elverum, Norge
19-26/7	VM Præcisionsflyvning, Torun, Polen
21-23/8	Elverum Open Air Rally, Elverum, Norge (info: bobbo@hjulstad.org)
29/8	Sirius Rally, Randers Flyveplads
5/9	SLV og GAP Fly-in, Lolland-Falster Airport (Maribo)
6-12/9	EM Rallyflyvning, Castellón, Spanien

Ultralet

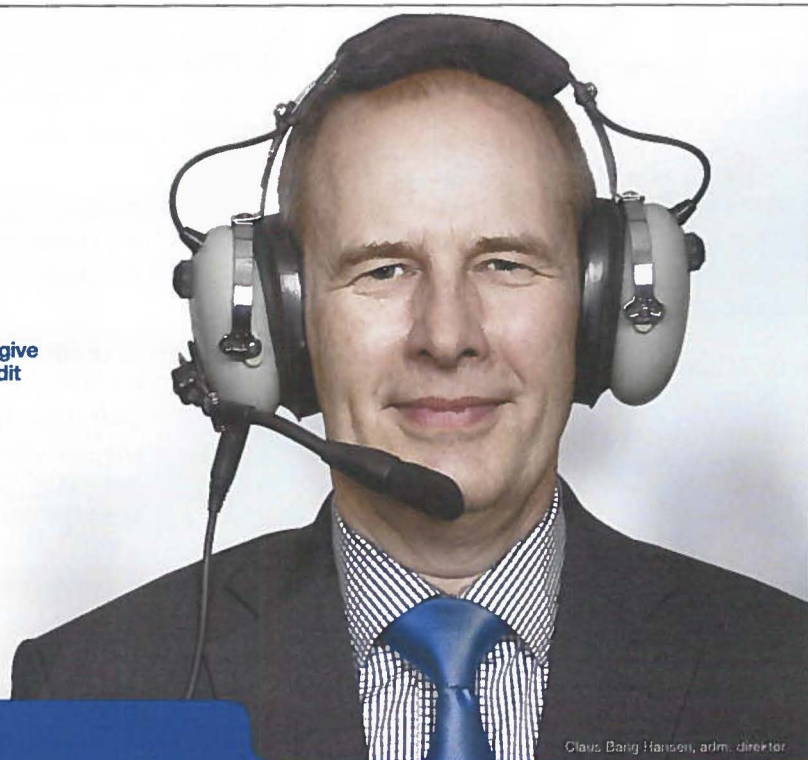
uvist	FAI World Microlight Championship, Jihlava, Tjekkiet
uvist	FAI World Paramotor Championship, Nove Mesto Nad Met, Tjekkiet

Forsikringsfolk der forstår dig

Overblik og sikkerhed kommer ikke uden erfaring. QBE er gennem 120 år vokset til at være et af verdens 25 største forsikringselskaber med aktiviteter i 45 lande.
– det er vores kunders garanti for sikre produkter.

Som specialister i luftfartforsikring kan vi også rådgive dig, så vi sammen finder den løsning, der dækker dit forsikringsbehov.

Kontakt QBE - din solide partner!

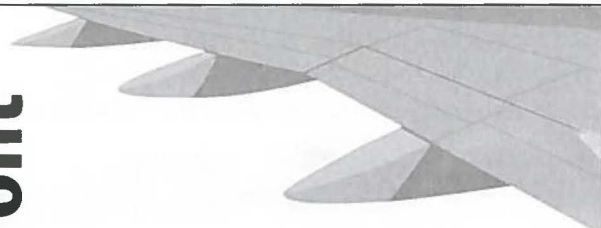


Claus Bang Hansen, adm. direktør

www.qbenai.com

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

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

www.aerocenter.dk

Beech F33A Bonanza, 1988, TT 1350 Hrs.....	135.000 EUR
Beech King Air C90, 1975, 660/2500 SMOH	695.000 USD
Cessna 182 P, 1973, Nylakeret, TT: 2600.....	575.000 DKK
Cessna TP206, 1970, Skydive Eq., Eng: 100 SMOH	109.900 EUR
Cessna 340A, 1982, N-reg, TT 3500 Hrs.....	295.000 USD
Piper Arrow IV, 1980, IFR, Eng: 750 SMOH.....	595.000 DKK
Piper ARCHER III, 1997, King IFR- 975 SMOH	109.900 EUR
Piper PA31-310 Navajo, 1975, TT: 7500 Hrs	135.000 EUR
Piper MERIDIAN, 2001, Meggit, TT: 1450.....	995.000 USD

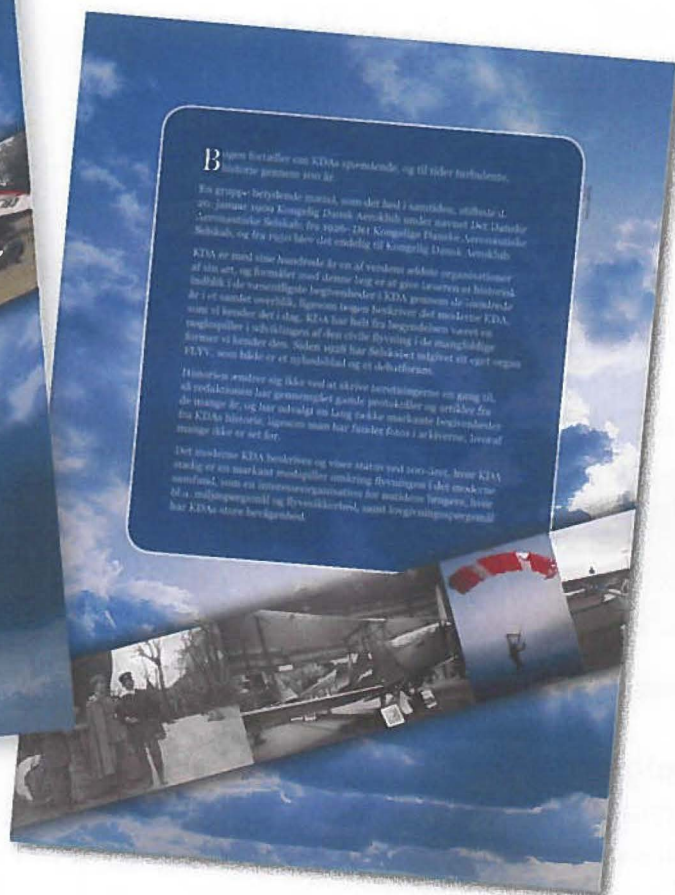
Tlf. 4036 2277 • airline@mail.tele.dk

NEDSAT 50.000 kr.

Cessna F-172-H
Nu kun 249.000 kr.
Aldrig skadet - autopilot – ny propel mv.

Se mere på www.abluftfoto.dk
eller ring 2172 4462

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.

LEVERANDØR TIL DET DANSKE UL FOLK

DIGIDAN APS

Tlf. 4390 6365
4015 6365

Se informationer, billeder og priser på www.digidan.dk

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

Roland Sky Jeep - STOL



CT2



Skyranger



Savannah



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

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

FLY UDLEJES EKKL/EKRK



OY-BLP • PIPER PA28-151 • ÅRGANG 1976 • VFR-NAT CERTIFICERET



OY-PTL • CESSNA F172P • ÅRGANG 1986 • IFR-CERTIFICERET

OY-BLP udlejes fra Kalundborg • OY-PTL udlejes fra Roskilde Lufthavn
Rabat kan gives!

Se priser på www.airwork.dk/flyudlejning.html

KALUNDBORG AVIATION

Mobil 4041 1326
aviation@mail.dk

AIRWORK

Mobil 6076 8031
airwork@mail.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

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,
xprdr 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

Nye udfordringer.

Vi har nu med tilfredsstillende resultat tilbudt forsikringer i et år. Det har bevirket at vi i dag har en væsentlig højere kapacitet og et meget større marked.

Sirius International har, ud over hovedkontoret i Stockholm, også kontorer i Hamburg, London, Liège og Zürich, så derfor er det naturligt at vi også tilbyder flyforsikringer i et større område.

Vores marked, som kun har bestået af de Nordiske og Baltiske lande, er i år udvidet til også at omfatte Polen, Tyskland, England og Irland.

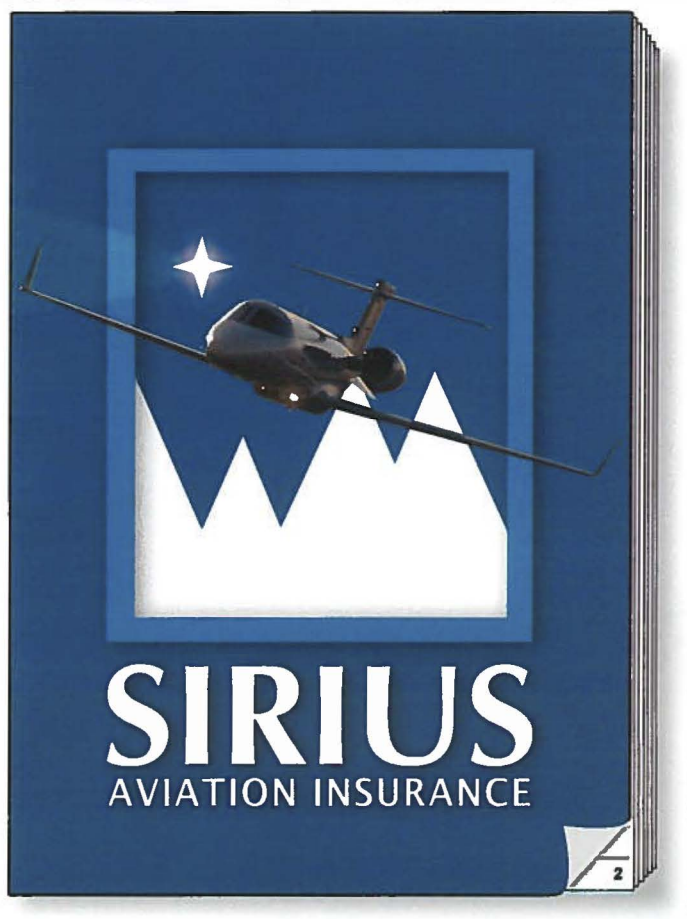
Ring til os og få et prischeck på din flyforsikring, det tager kun 5 minutter, også når det drejer sig om en ny business jet.

Mød os på AERO Friedrichshafen.



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



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.

Climb2

Vojens Lufthavn
Tlf: 5323 1060
www.climb2.dk

KoldingEgnens Lufthavn
Fax: 7353 3183
Mail: jas@climb2.dk

- ♦ PPL (A) Teori & praktik
- ♦ PPL (H) Teori & praktik
- ♦ N-Beg & Beg radio kursus
- ♦ Diff. Training & Proficiency check
- ♦ Night Qualification

CASA



CASA AIR HELIKOPTER FLYVESKOLE

- Privat og kommerciel (PPL/CPL)
- Teori (Bridge & PPL)
- Instrumentbevis - IR(H)MESPL
- Instruktøruddannelse FI(H)
- Typekursus R22/R44/MD902

CASA Air A/S • www.casa-as.dk • Tlf.: 75627999

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

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

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.

DANFLY AVIATION APS

- 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, IR(A), CRI(A)SPA, IR(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

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



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

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

Tågholtevej 170
DK-9870 Sindal
Tlf. +45 98985633

Skive Lufthavn

Lufthavnsvej 1
DK-7840 Højslev
Tlf. +45 97524037

Professionel pilotuddannelse



Lufthavnsvej 60
4000 Roskilde
tlf: 7020 8200

- ATP (A) Integreret Trafikflyver
- FI (A) Flyveinstruktør
- FMP1 II, DA-12 med Garmin 1000
- ATPL (A) Teori - Distance Learning
- PPL (A) Privatflyvercertifikat

Flyveabnets
Bibliotek



392000305761

H M K



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

FLYV

MAJ 2009 NR. 5

Margarita Cocktail

Plads i luftrummet
til sports- og
rekreativ flyvning

UL-piloter i
Friedrichshafen

Læs også...

OVER LAVALANDET





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



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 • Tel +45 33 45 03 00 • e-mail: info@qbenai.com

Forsikrings-
aftale med DMU,
Dansk Motorflyver
Bund

Er dine
forsikringer

Få svar
på tlf. 7020

Certifikatfor

Forsikring
på Roskilde Lufthavn

Hangar Keepers
Bygningsforsikring
Erhvervsforsikring
Professionelt Ansvar
Transportforsikring

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

Ny letvægtsmodel
- TT21



Kontakt ScanTech vedrørende priser og installation.

Scandinavian Aircraft Technologies A/S
Taagholtvej 178 • 9870 Sindal • 9678 0200 • parts@scantech.aero



« 6

Over lavalandet

»Jeg skæver til den islandske pilot ved siden af mig, mens vi bumper rundt i infernoet. »It's just a curtains, siger han med old-norsk accent og et kyndigt smil.«

16 »

Reserveskærms pakkekursus

»Skulle uheldet ske, at man bliver nødt til at trække reserveskærmen eller at man taber den, er man selv i stand til at pakke den igen uanset hvor at man er.«



« 18

UL-piloter i Friedrichshafen

»Synsindtrykket fra de mange udstillede fly var overvældende, og udløserknappen på digital kameraet, var til stadighed overophedet.«



31 »

Historiske vingesus

»I oktober 1964 foretog VJ-101C X2 to flyvninger rene VTOLer med fuld efterbrnder og mellemliggende overlydsflyvninger.«



KORT SAGT

Kort sagt 4

MOTORFLYVNING

Over lavalandet 6

ALMEN

Hvordan sikres plads i luftummet 12
Plads til forsvaret i luftrummet 34

PARAGLIDING

Reserveskærms pakkekursus 16

ULTRALET

UL-piloter i Friedrichshafen 18
Margarita Cocktail 24

HISTORIE

For 70 år siden 22
For 70 år siden 30
Historiske vingesus 31

OSCAR YANKEE

Oscar Yankee 37

ORGANISATIONSNYT

Organisationsnyt 38
Unionskalender 45

Forsidefoto: Dieter Betz



AirFrance nyeste Boeing 777 med nyt logo. Foto: Boeing

KORT SAGT

FLYVEVÅBNETS AIRSHOW AFLYST

Flyvestation Skrydstrup skal alligevel ikke danne rammen om årets Airshow, da det er blevet aflyst.

Oprindeligt har det været planlagt, at Flyvevåbnets Airshow skulle afholdes søndag den 14. juni ved Fighter Wing Skrydstrup, der plejer at have værtsopgaven hvert tredje år. Imidlertid er det inden for Forsvarets rammer ikke muligt at afholde Airshowet i år, da økonomien ikke er til stede. I løbet af de sidste år har især indsatsen i Afghanistan tæret voldsomt på Forsvarets ressourcer. Derfor gør den nødvendige prioritering, at det ikke er muligt at finde midler til at gennemføre arrangementet i år.

Flyvevåbnets Airshow er skiftevis blevet afholdt på Flyvestationerne i Skrydstrup, Karup og Aalborg. Planen er, at næste års Airshow bliver afholdt som planlagt på Flyvestation Aalborg.

FLYGVAPENMUSEUM

Det svenske flyvevåbens museum i Malmslätt vest for Linköping er lukket frem til juni 2010. Museet udvides med en stor afdeling om den kolde krig med udgangspunkt i den svenske DC-3 (reg. Tp 79001), der i 1952 blev skudt ned over internationalt farvand ved Gotland.

Museet har en omfattende samling af fly, der har været anvendt i det svenske flyvevåben gennem tiderne.

BOEING 777 MED NYT AIR FRANCE LOGO

Den 10. april overleverede Boeing fabrikken i Seattle den 777. Boeing 777 til luftfartsselskabet Air France. Selskabets nye 777 er af typen Boeing 777-300ER og er samtidig selskabets første fly med det nye logo og bemaling.

Air France har i mange år været storkunde hos Boeing, begyndende med Boeing 707 sidst i 50'erne. Til dato har 56 selskaber bestilt over 1.100 fly af typen 777.

BOEING OG SYSTEMATIC SAMARBEJDE

Den danske systemintegrations- og softwareudviklingsvirksomhed Systematic har indgået tre samarbejdsaftaler med den amerikanske flyproducent Boeing. Samarbejdsaftalerne skitserer fremtidige fælles forretningsmuligheder mellem de to virksomheder og understøtter de industrielle samarbejder og investeringer, som Boeing har lagt op til i sit tilbud på Super Hornet til Danmark. Super Hornet er en af de tre finalister i kapløbet om at blive Danmarks nye kampfly.

Michael Holm, koncernchef i Systematic, ser samarbejdsaftalerne som et solidt fundament for det fremtidige fælles samarbejde mellem Systematic og Boeing.

Den første af de tre nye samarbejdsaftaler handler om udvikling af software til de ubemandede fly, som Insitu, et datterselskab til Boeing, fremstiller. Systematic skal udvikle software til ScanEagle®- og Integrator™-flyene, som ifølge samarbejdsaftalen også kan gøre brug af Systematics kommando- og kontrolløsning SitaWare. Systematic kan samtidig tilbyde Boeings fly og services til egne kunder.

Den anden af de tre samarbejdsaftaler omhandler samarbejde mellem Boeing i Storbritannien og Systematics engelske afdeling. Samarbejdet vedrører både SitaWare og interoperabilitet, det vil forskellige systemers evne til at arbejde sammen for at løse en fælles opgave. Systematics produkt på området, Systematic IRIS, har over 100.000 brugere i mere end 30 lande verden over og betragtes som en standard inden for militære informationssystemer.

Den tredje samarbejdsaftale beskriver samarbejds mulighederne mellem Boeing i USA og Systematic. Aftalen giver Boe-

ing mulighed for at bruge Systematic EWare på sine overvågningsfly. Systematic har stor ekspertise på Electronic Warfare-området (elektronisk krigsførelse) og har med Systematic EWare et kraftfuldt værktøj til administration, lagring og analyse af værdifulde oplysninger om elektroniske »fingeraftryk« fra elektronisk udstyr. Samarbejdsaftalen udbygger også det eksisterende samarbejde mellem Systematic og Boeing, hvor Boeing anvender Systematic IRIS produktet på alle overvågningsfly, f.eks. NATOs AWACS (Airborne Warning and Control System) fly. Det største potentiale ligger i et strategisk samarbejde omkring Boeings anvendelse af Systematic SitaWare produkter i Boeings kommando og kontrol løsninger i USA såvel som internationalt.

- OGSÅ BOEING OG TERMA

Boeing Company og Terma A/S har underskrevet en samarbejdsaftale, der gør at Boeing vil placere mindst 30% af sine modkøbsforpligtelser (offset) hos Terma i forbindelse med tilbuddet til Danmark på F-18 Super Hornet-kampflyet. Super Hornet er en af tre finalister i konkurrencen om Danmarks nye kampfly.

»Boeing er i kraft af sin forretningsmæssige bredde inden for forsvarsområdet og som en førende producent af civile og militære fly en meget attraktiv samarbejdspartner for Terma«, siger adm. direktør Jens Maaløe, Terma. »Vi samarbejder med Boeing på en række projekter og ser frem til at udvikle dette samarbejde yderligere til gavn for begge parter«.

Som det første af en række projekter under denne brede samarbejdsaftale, har Boeing valgt Termas elektroniske selvbeskyttelsessystem (Electronic Warfare Management System - EWMS) som den anbefalede løsning til internationale kunder til CH-47F Chinook-helikopteren. Termas avancerede løsning tilbydes kunder, der stiller særlige krav til selvbeskyttelse af CH-47F-helikopteren. Selvbeskyttelsessystemet ALQ-213 Electronic Warfare Management System er installeret på mere end 1.700 fly verden over.



TERMA's udstilling på Paris Air Show 2007. Foto: Knud Larsen

Terma vil også drage fordel af aftalen på andre forretningsområder, herunder strukturdele og kompositter. Boeing vil desuden gennemføre et forstudie på at integrere Termas 3-D Audio-teknologi

og aktiv støjreduktion på F-18 Super Hornet. Terma producerer også radarsystemer, kommando- og kontrolsystemer og samt rumfartsudstyr.

FLYVEMUSEUMSTUR TIL ENGLAND

Turen er planlagt til begyndelsen af september 2009 i regi af Danmarks Flyvehistoriske Union. Arrangementet henvender sig til medlemmer i alle foreninger/klubber, der er tilsluttet DaFU.

Undertegnede er ved at undersøge interessen for et sådant arrangement, og jeg vil derfor gerne høre fra de der har lyst til at deltage. Deltagerantallet skal være på mindst 30 for at turen kan gennemføres.

Det meget foreløbige program kunne se sådan ud:

Fly t/r København - Stansted med EasyJet, overnatninger på mindre hoteller og leje af en turistbus til at køre os omkring under opholdet. Varighed ca. 6 dage.

En prisindikation for turen vil ligge på ca. 7.000 kr.

Programmet kunne f.eks. se sådan ud:

Besøg på Duxford (med stort flyvestævne), The Shuttleworth Collection (med flyvestævne), et kort besøg på Tempsford i nærheden (de hemmelige agentflyvninger under Anden Verdenskrig), de Havilland Heritage Centre, Royal Air Force Museet i Hendon, Science Museum, London og Brooklands i Weybridge samt shopping i London. Hjemtur fra Stansted til København.

Hvis dette interesserer dig, så send en e-mail senest den 15. maj 2009 til Carsten. cjd@mail.dk eller ring tlf. 4649 9360.

Carsten Jørgensen,
Dansk Flyvehistorisk Forening



OVER LAVALANDET

På kontinentalspalten i Nordatlanten – lige under polarcirklen – ligger vikingelandet med de mange flyvepladser

Tekst og foto: Maria Petri

Regnen pisker mod forruden i cockpittet – og overdøver næsten motorlyden i den lille Cessna 206. Sigtbarheden er lig nul. Vi er netop fløjet lige ind i det, der for lidt siden lignede en lodret hvidgrå mur foran os.

Jeg skæver til den islandske pilot ved siden af mig, mens vi bumper rundt i infernoet. »It's just a curtain« siger han med old-norsk accent og et kyndigt smil. Og ganske rigtigt. Efter nogen sekunder toner en ny verden frem på den anden side af regngardinet.

Sollyset spiller gennem hullerne i skyerne, og kaster store spotlights ned over højplateauet, der breder sig ud foran os. Bjerget Herdubreid knejser forude – og i det fjerne kan man skimte den store gletsjer og dens sølvglinsende smeltevandsfloder.

Uundgåeligt havde jeg, for lidt siden, stået på en lille flyveplads i Myvatn på det nordlige Island. Bare lige for at se – og

jeg var så heldig at få flyvemulighed med det samme. Efter nogle år som motorsvævepilot har jeg netop taget PPL(A) teorien, og undersøger i øjeblikket hvor jeg vil tage den praktiske del.

Vores flyverute går sydover – gennem lavaørkenen Ódadahraun – til vulkanen Askja – og videre ned til Islands største gletsjer. Herfra mod nord til vulkanen Krafla og de turkisblå sømråder ved Myvatn, hvor vi forventer at lande igen efter et par timers flyvning.

Vejret skifter hurtigt i Island. Dagens vejrudsigt er: Byger, sol, vind af forskellige styrker, varierende temperaturer og sandstorm!

SANDSTORM OG VULKAN TERMIK

Med sin placering på et »hot spot« på den Midatlantiske ryg er Island meget geotermisk aktiv. Da kontinentalpladerne her bevæger sig væk fra hinanden – brækkes øen midtover med 2-3 cm om året. Samtidig vokser den, da de mange

aktive vulkaner hele tiden tilfører nyt materiale. Det flade højplateau midt på øen har engang været isdækket og ligger nu som en fladstrakt lavaørken.

Der står en rødlig dis i horisonten, lavamarkens størknede former ligner et bølgende hav. Snart efter kan vi tydeligt se den store røde sky. Det er sandstormen. Vi styrer direkte mod den, mens vi stiger, og passerer ganske tæt henover de hvirvlende kaskader af lavasand. Det er tydeligt, at han har prøvet det før, den islandske instruktørpilot Ingvar.

Vi er næsten fremme ved gletsjeren, da vi når til vulkanen Askja. Vi tager en runde inde i den, i 45 graders krængning – parallelt med den indvendige side af krateret – og med den dybblå kratersø under venstre vinge. De termiske kræfter kan mærkes, vi bliver nærmest spyttet ud igen, op over kanten, og ud i 8 meter synk på den anden side, hvor vi glider ned over det faldende terræn med motoren på næsten fuld gas.

»Gletsjerens
smeltevandsfloder
glinser som sølv«

Her breder gletsjeren Vatnajökull sig under os. Man kan lugte isen. Vi kommer ganske lavt indover ismassivet, der med en udstrækning på størrelse med Sjælland, og op til en kilometer i tykkelse er imponerende, urgammel og furet, med fantastiske mønstre og formationer. Nogle steder kridhvid sne med afgrundsdybe turkisblå spalter, andre steder glaseret – og krakeleret, beskidt is, som glider udad i store tunger – og fossende smeltevandsfloder, der laver snirkelmønstre henover det flade land.

De mange aktive vulkaner under Vatnajökull har skabt store hulrum under isen, og her er ofte gletscherskred og sammenstyrtninger. Enkelte steder når vulkanerne op til overfladen. Lugten af rådne æg breder sig i cockpittet, da vi passerer en af dem. Det rødgyldne krater med varmt vand i midten stikker op, som en smeltedigel, midt i isen og sender store skyer af svovlslugtende damp i vejret. Hele landskabet er, som under ska-

belse, i konstant bevægelse mellem kulde og varme.

Vi flyver tilbage gennem ørkenen, og passerer igen Herdubreid, den store udslukte vulkan midt i det flade land. Den er oprindeligt dannet under gletsjeren, som var meget større under den sidste istid.

Foran os står regnbuen over Dimmiburgars sorte tinder. Det er som at flyve gennem et gudeland.

HVAD RAVNEN SÅ

En saga beretter om den norske Viking Folke, som i 800-tallet drog på landnamsfærd i sit skib.

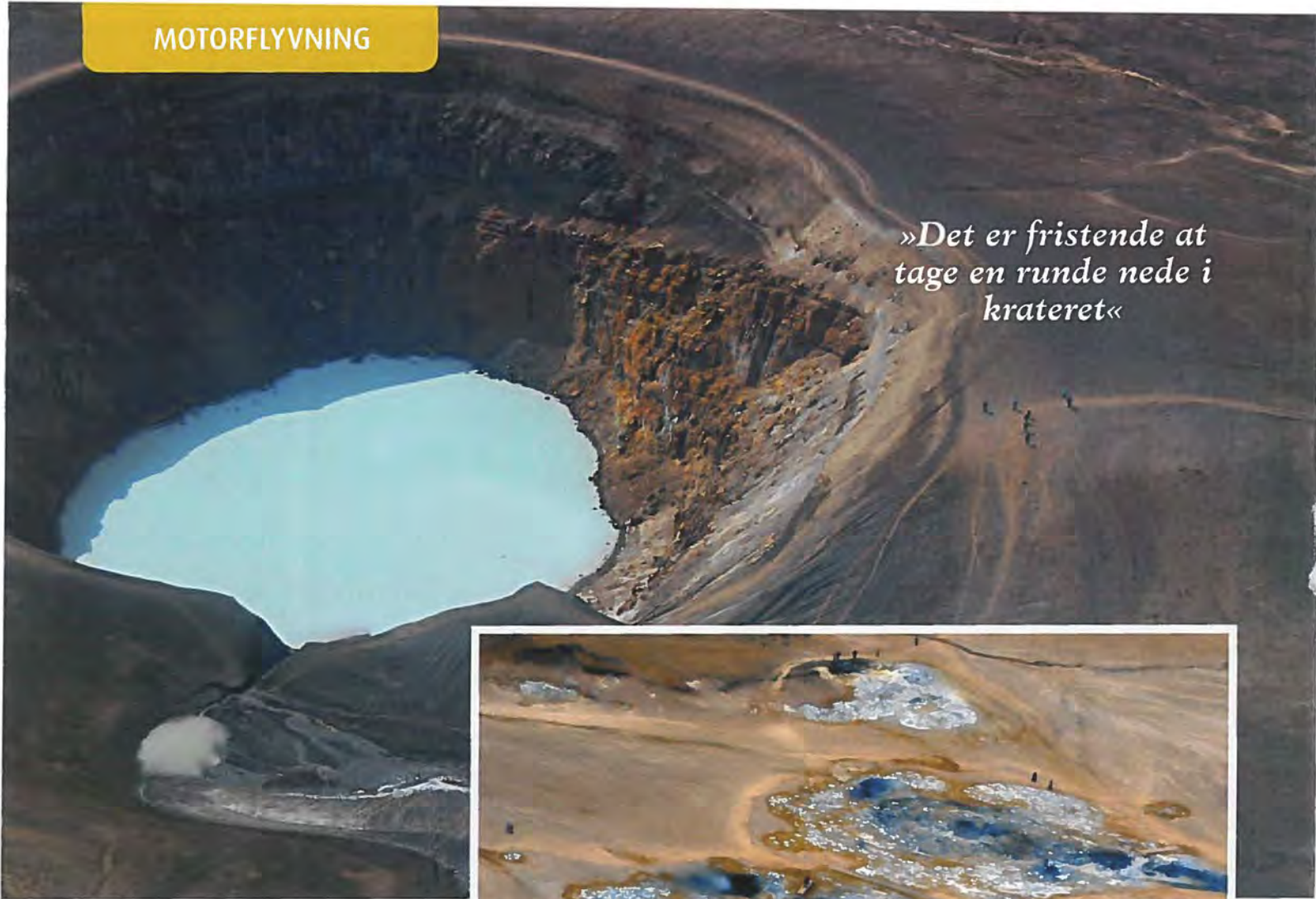
Med sig havde han tre ravne. Da han lå i farvandet vest for Norge, sendte han dem af sted én ad gangen; to af ravnene kom tilbage, men den sidste fløj mod vest, hele vejen til en grøn ø langt ude i Nordatlanten – og den fulgte han.

Sådan kom Folke og hans besætning til et vidunderligt og ubeboet sted, med uendelige grønne dale, varme kilder og glasklare smeltevandsfloder. Det var sommer, og han satte sine medbragte dyr på græs og begyndte sin bosættelse. Men han glemte at høste hør, og da polarvinteren kom, døde hans kvæg og han var tvungen til at forlade øen. Da han rejste, gav han i bitterhed øen navnet Island.

Hvad raven så var måske, at der ville komme mange flere vikinger til øen, som ville blive til islændinge – og en dag, efter mange hundrede år, ville de få vinger - og se den overordentlige skønhed af Island fra luften.

De første faste beboere kom til landet i slutningen af 800-tallet. Det var vikinger der i landnams-tiden drog ud fra Skandinavien for at tage nyt land i besiddelse. På en tid, hvor det var almindeligt at have trælle, og hvor høvdingene udøvede deres ret over landområderne, var nogen berygtede for at røve både rigdomme,

»Det er fristende at tage en runde nede i krateret«



Folk går ganske tæt på de kogende hotspots.

kvinder og land, mens andre var dygtige landmænd, der drog ud for at finde nyt og ubeboet land og lave bosættelse.

Vikingerne havde på den tid mange sejladser til de britiske øer – og både hestene på Island og de nuværende beboere kan genetisk føres tilbage til begge steder.

At bo i Island er ensbetydende med at leve med at der når som helst kan springe en geyser op midt i soveværelset – eller at en vulkan i udbrud udsletter hele byen i en lava strøm, som det senest er sket ved Krafla og på Vestmannaøerne.

Islændingene lever på vulkanerne. Gennem generationer har de bagt søde rugbrød »Geyserbraud« direkte i de varme klippespalter. De bader i de helsegivende »hot pots«, som er naturligt er dannet af opvarmet vand fra jordens indre, og de bygger veje ovenpå lavamarkerne, mens de endnu er dampende varme.

Siden halvfjerdserne har de gigantiske geotermiske kraftværker med borerer

direkte ned i de aktive vulkaners magmaophedede dampkamre udnyttet den termiske energi, og forsynet det meste af landet med billig varme – endda så godt, at hovedstaden Reykjavik har gulvvarme i fortovene – og ingen i Island nogensinde bekymrer sig om varmeregningen.

FLEST FLYVEPLADSER PR. INDBYGGER?

Bagved Dimmiburgars tågebjerge dukker Krafla frem. Den kulsorte lava viser tydeligt, hvortil det seneste udbrud gik. Igen breder lugten af rådne æg sig i cockpittet – denne gang fra det geotermiske kraftværk, som er placeret ganske tæt ved Krafla. Dampen og de mange metalrør fylder voldsomt i landskabet. Lige ved

siden af ligger »Helvedes køkken«, som eventyrlystne turister valfarter til, for at komme så tæt som muligt på de kogende hot pots. Fra luften ligner de myrer langs kanterne af de boblende huller.

De glasklare laksesøer ved Myvatn spejler himlen bag os, da vi går på finalen og lander på den lille plads ovenfor byen. »Myflug Air« har gennem tyve år har fløjet air tours, charter flyvning og ambulanceflyvning her fra. De opererer med to Cessna 206, en Piper Chieftain og den seneste anskaffelse: en Beech King Air 200.

FLYTEKNIISK.NO

FLYTEKNIISK AS. MERDEVEIEN 18B. 3676 NOTODDEN - NORWAY

NÅ OGSÅ CESSNA CARAVAN FORHANDLER



NY NETTSIDE!
WWW.FLYTEKNIISK.NO

Tlf : +47 90 78 44 78 - mail : runar@flyteknisk.no





»Høhøst ved Myvatn«

Da vi stiger ud af flyet samler en sværm af myg sig igen omkring os. Navnet »Myvatn«, erfarede jeg kort efter, at vi var ankommet dertil, betyder: Myggesøen!

Vi går i briefingrummet, og skriver min første islandske flyvning i min logbog.

TIL LEJE

Til snarlig overtagelse udlejes hangarpladser i Københavns Lufthavn, Roskilde.

**Månedlig leje eks. moms
kr. 1.700,-**

Henvendelse dagligt til:
Henrik Stagetorn
Tlf. 33 12 46 11
e-mail: tv@stagetorn.dk

Islændingene er jo verdensmestre i meget: flest forfattere pr. indbygger, flest biler pr. indbygger, flest berømte musikere pr. indbygger. Har de mon også flest piloter pr. indbygger? – flest flyvepladser pr. indbygger?

»Det er almindeligt at flyve i Island« fortæller Ingvar »Vi har omtrent 100 godkendte pladser plus alle de uofficielle. Vejnettet er først de senere år begyndt at blive udbygget, mange steder er det grusveje, og om vinteren er flere af dem lukket. Med de store afstande mellem byerne, så er det logisk at flyve«.

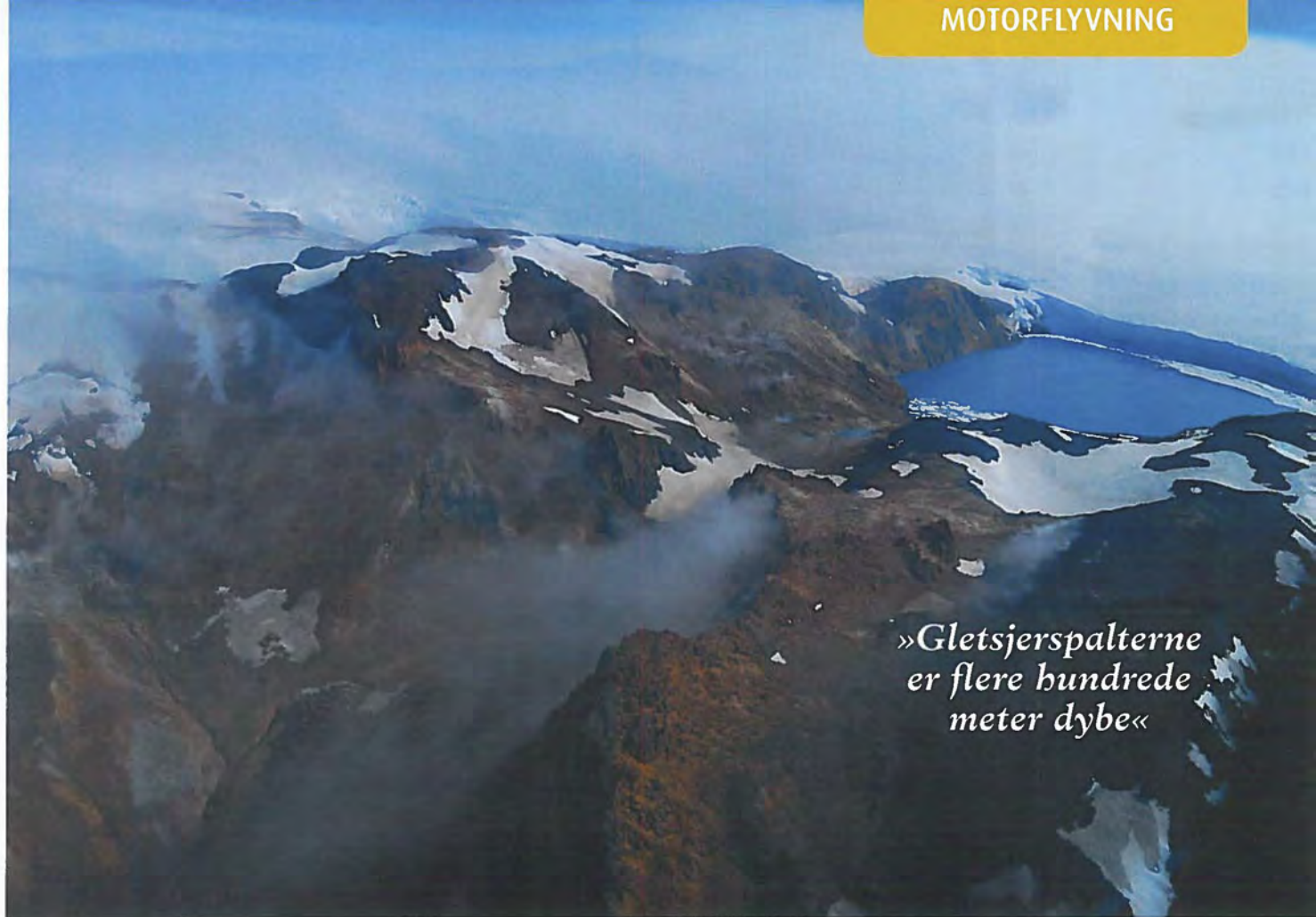
Omkring 100 godkendte flyvepladser i et land med knap 400.000 indbyggere... Det er jo ganske mange, sammenlignet med Danmarks cirka 100 pladser pr. fem mio. indbyggere. På trods af det til tider barske klima, så flyver islændingene meget. De har altid været gode til at dokumentere deres bedrifter, og på det flyvehistoriske museum i Akureyri, kan man opleve den islandske »Air Saga«, siden flyvningens begyndelse.

Det er i øjeblikket billigere end nogensinde at rejse til Island. Kun et par timer

med rutefly fra CPH er her fine muligheder for flyvning af alle slags. Island har et utal af flyveklubber, også svæveflyvning, hanggliding og paragliding. Her er mindst to gode flyveskoler med uddannelser i både privat- og trafikflyvercertifikat og her er flere steder hvor man kan leje fly.

Vinteren er måske ikke det bedste tidspunkt - med mindre det er for at se Nordlys, eller opleve kulturlivet i metropolen Reykjavik, hvor næsten halvdelen af befolkningen bor, og som i den mørke polarvinter må kunne ses, som en stor pulserende og lysende klat i det sydvestlige hjørne af øen.

Men om sommeren er her fuld aktivitet på de mange flyvepladser – og så er det lyst hele døgnet rundt.



»Gletsjerspalterne
er flere hundrede
meter dybe«



Som en smeltedigel midt i gletsjerisen.



HVORDAN SIKRES PLADS I LUFTRUMMET FOR SPORTS- OG REKREATIV FLYVNING?

FAI, Fédération Aéronautique Internationale's nye kommission for luftrum og navigationssystemer søger at forøge den offentlige og regulerede ansvarlighed, idet den nuværende udvikling har gjort luftrummet mere og mere uvenligt for den rekreative flyvning – et område, som er i større vækst end noget andet indenfor flyvningen.

I 1961 gav ICAO den prestigeombruste Edward Warner Award til Fédération Aéronautique Internationale. I teksten, der fulgte med prisen til FAI stod der bl.a.: »indsats for udviklingen af navigering i luften og fjernelse af barrierer for international flyvning... Ved at stimulere de konkurrenceprægede aktiviteter og arbejde for

fremme af kendskabet til aktiviteter i luften, har FAI fremmet den offentlige interesse for flyvningen«.

I de seneste 100 år eller mere, og siden FAI blev dannet, har verden gennemgået en kolossal udvikling. FAI har fulgt med udviklingen, men er stadig tro mod det oprindelige formål, at regulere og fremme udviklingen af luftsporten, overvåge exceptionelle begivenheder indenfor flyvningen overalt i verden, samt at gøre luftsportsaktiviteter let tilgængelige og interessante for publikum generelt. Stigende brændstofpriser og et stort antal andre faktorer er i dag medvirkende til at kølnе interessen eller endog direkte at vanskeliggøre mulighederne for flyvning

Denne artikel, der har været bragt i den civile luftfartsorganisation ICAO's blad (ICAO Journal, nr. 5), er skrevet af Fédération Aéronautique Internationale (FAI).

gen i hele verden. Det er derfor vigtigt, at alle kræfter nu sættes ind på at trække udviklingen i den rigtige retning. Interesseområdet for den kommercielle flyvning har i lang tid bevæget sig længere og længere væk fra dets rødder, sportsflyvningen, og dem, der nu flyver fornøjelses- og sportsflyvning, bliver nu generelt betragtet som irriterende folk, der blander sig i andres domæner (luftrum og lufthavne), domæner, som var tiltænkt den kommercielle flyvning.

Et biprodukt af denne tingenes tilstand er, at myndighederne ofte har en tendens til at tilgodese den kommercielle flyvnings interesser frem for dem, der udgør flertallet af luftrumets brugere. Som det ser ud på verdensplan i luften i dag, er hovedparten af al flyvning stadig sports- og rekreativ flyvning, og i én verdensdel, Europa, og indenfor blot én luftsportsgren, svæveflyvningen, flyver omkring 22.000 svævefly i alt ca. 500.000 km på en god sommerdag.

På nuværende tidspunkt har FAI medlemmer i omkring 100 lande med noget over to millioner medlemmer. Kun en

lille del af disse har ambitioner om at deltage i flyvning indenfor FAI's kerneområde, men den konstante udvidelse af det kontrollerede luftrum ud i ikke-kontrolleret område, og den kendsgerning, at nye forøgede restriktive regler indføres, gør den rekreative flyvning stadig dyrere og vanskeligere.

I mange lande ser FAI nu et fald i deltagerantallet ved luftsportsarrangementer, mens de, der er tilbage og deltager, bliver mere og mere frustrerede. Den kommercielle flyvning nyder godt af det teknologiske fremskridt indenfor sportsflyvningen (et par gode eksempler er brugen af kompositmaterialer til konstruktion af flyvemaskineskrog og indførelsen af winglets for reduktion af luftmodstanden – først indført af pionerer/flykonstruktører indenfor svæveflyvningen; sportsflyvningen har altid været, og vil fortsat være, en kilde til rekruttering af velmotiverede og engagerede professionelle folk indenfor flyvningen, men det er desværre kun et ringe udbytte, der går den modsatte vej).

Som FAI ser det, er vi nu ved en korsvej, hvor det er tvingende nødvendigt, at alle grene indenfor flyvningen samarbejder. I FAI er vi fuldt ud klar over nødvendigheden af at den stadig stigende brug af luftrummet kræver en omhyggelig styring, og også, at vi må gøre en mere effektiv indsats for at tilgodese de private luftrumsbrugeres interesser og dermed løse op for de eksisterende skævheder i forhold til den kommercielle flyvning.

For at afhjælpe problemet har FAI for nylig oprettet en ny kommission, Commission on Airspace and Navigation Systems (CANS). Denne kommission har til opgave at samle og udbrede kendskab til og information om luftfartsregler/-politik og -navigationssystemer, med henblik på at påvirke udviklingen i den ønskede retning indenfor de områder, som FAI har med at gøre.

Det første møde i denne kommission fandt sted nær Frankfurt Lufthavn først i oktober 2008, hvor der forinden var informeret bredt om mødet.



HUSK

Hvordan kan et regelsæt til styring af aktiviteterne i luftrummet så se ud? – Regler, der giver den nødvendige frihed til sports- og rekreativ flyvning. I den forbindelse er der flere generelle principper og facts, som dem, der udformer reglerne, bør have i tankerne:

- Kostbart elektronisk udstyr er ofte overdimensioneret for små lette fly, der flyver VFR i ukontrolleret luftrum (specielt for de fly, der er uden motor). Omkostningerne for sofistikeret navigationsudstyr kan i nogle tilfælde overstige værdien af flyet, der benyttes til sports- og rekreativ flyvning – i særdeleshed hvis det er hanggliders, paragliders, paramotorflyvere osv. Malplaceret indførelse af yderligere dyre krav har den utilsigtede virkning, at folk flyver mindre, da de fleste har et begrænset budget til rådighed. Derved reduceres flyvetiden, flyvesikkerheden forringes og nogen vælger endog at stoppe helt med flyvningen.

- Princippet om at »brugeren betaler« er fint, hvis brugeren virkelig nyder godt af ydelsen, men hvis pengene opkræves for noget, som en pilot ikke har bedt om eller ikke har behov for, er det ensbetydende med et påtvunget køb af en uønsket vare. Noget, der er relevant for den kommercielle flyvning, er det ikke nødvendigvis for de private brugere af luftrummet.
- Sportsfly og fly til rekreative formål har som regel et virkelig godt udsyn fra cockpittet og flyver normalt med relativt lave hastigheder. De flyver ikke nødvendigvis i konstante højder, og piloterne er trænet i at holde kontinuert udsyn.
- Den vigtigste anti-kollisionsteknik indenfor VFR sports- og rekreativ flyvning er »se og undgå«. Intet elektronisk system må nedsætte pilotens udsyn eller foregive at være lavet for at erstatte det. De visuelle flyveregler har fungeret utroligt godt i mere end 50 år.



- Kollisionshyppigheden i ukontrolleret luftrum er meget lav, og den er koncentreret i lufthavnenes terminalområder. F.eks. viser en analyse i Australien, at der aldrig har været et egentligt en route-uheld i klasse G-luftrum, hvor de involverede fly valgte ikke at flyve tæt på hinanden.
- Ukontrollerede flyvepladser kan fungere, selv om der er meget stor trafikintensitet – og gør det. På en enkelt dag under det årlige EAA AirVenture Convention flyver flere tusinde fly ind og ud af Oshkosh, Wisconsin, hvor der kun benyttes én-vejs kommunikation og visuel identifikation.
- En uafhængig segmenteret cost-benefit analyse er vigtig, og der bør tages hensyn både til de skjulte omkostninger og dem, der er indlysende og syn-

lige. Klasse G luftrum – ingen service – bør være den normale luftrums-klassifikation, og alle yderligere krav skal begrundes ud fra risikovurdering og cost-benefit analyse. Opdelingen af hvert projekt/omkostningsdel er nødvendig for at kunne vurdere virkningerne og konsekvenserne af gebyr for hver enkelt brugergruppe.

Dette er den ideelle situation, men vi er realist i FAI og er godt klar over, at det er usandsynligt, at der bliver fuldstændig frihed til at »lege« i vores »sandkasse i luften«. En form for elektronisk overvågning af de fleste luftrumsbrugere vil formodentlig blive påtvunget på mellem-langt sigt – på dette område har de, der laver reglerne, så afgjort pligt til at foretage de rigtige valg.

Generelt skulle Mode S transpondere være velegnede til alle slags sports- og rekreative fly, primært på grund af et behov for også at montere TCAS af hensyn til anti-kollisionsinformation. Dyrt udstyr, større effektforbrug samt vægtbetragtninger umuliggør imidlertid brugen af dette udstyr for de fleste af FAI's luftrumsbrugere.

ADS-B (automatic dependent surveillance – broadcast) ses i vide kredse som et fremtidigt verdensomspændende system til air traffic management og anti-kollisionsbeskyttelse for fly. Det har helt sikkert sine fordele, og det er også muligt at bruge GNSS-data (GPS) som input til moving map displays i cockpittet, hvilket kan være med til at reducere uagtsom indtrængen i kontrolleret luftrum – men igen skal det bemærkes, at det kun er muligt at montere dette udstyr i nogle typer fly for sports- og rekreativ flyvning. Som det desuden er set, kan konstant overvågning af displays i cockpittet også uforvarende medføre en reduktion af flyvesikkerheden generelt.

Budskabet til lovgiverne er derfor, at de skal inddrage alle luftrumsbrugernes organisationer i udarbejdelsen af nye forslag til air traffic management – det er ikke tilstrækkeligt med en overfladisk gennemgang af beslutningsforslagene efter at der har været høringer.

Et af ICAO's hovedformål er generelt at »fremme udviklingen af alle former for international civil flyvning«. Dette er et værdigt mål, og et, som FAI afgjort også deler. Vi håber, at alle delegerede til ICAO vil huske på, at luftrummet er stort nok og til gavn for os alle. Der er overhovedet ingen grund til, at de forskellige grene indenfor flyvningen skal bekriige hinanden. For at sports- og rekreativ flyvning kan overleve, er det vigtigt, at der er passende områder med ureguleret, eller i det mindste let reguleret luftrum. FAI's medlemmer deler gerne luftrummet med rute-flyene, men vi finder det ikke retfærdigt at blive fortrængt fra luftrummet af de store fly. Alle typer af luftrumsbrugere må stå sammen for at sikre, at vi får offentlig opbakning til sportsflyvningen og den rekreative flyvning.



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



Prøvekast, her er det Jørgen der bliver snurret godt rundt og skal så kaste på et fordelagtigt tidspunkt i forhold til placering og rotations retning.



Først foldes skærmen helt ud så man kan starte på en frisk.

RESERVESKÆRMS PAKKEKURSUS

Af Peter Andersen

Den 14. marts afholdt Paragliderklubben Vingesus det årlige pakkekursus af reserve- og redningsskærme. Med et maksimalt deltagerantal på 20 personer var kurset fuldt besat. Det var 4. år i træk at Vingesus afholdt denne type kursus, og da der i klubben er minimum to ture om året til sydens bjerge, samt alle optrækene hvor reserveskærm er obligatorisk, er det et populært kursus med en hyggelig og god stemning.

Vi startede dagen med et prøvekast, alle fik mulighed for at blive hængt op i eget seletøj og smide reserveskærmen. Kursets instruktør var i år Dennis Wohlter, som er Danmarks store håb inden for Acro flyvning og en af de 20 bedste i verden. Der var stor forskel fra hvordan vores tidligere instruktør fra de forrige år pakkede en skærm til den metode at vi lærte af Dennis. De tre tidligere år har vi lært at være meget omhyggelige med at folde skærmen og pakke linerne, dette gælder selvfølgelig stadig, men til forskel fra tidligere år hvor vi har brugt værktøj »pakkebræt og klemmer« til at få dugen foldet rigtigt, lærte vi i år at pakke uden værktøj.

Det er meget mere interessant for os PG piloter som flyver både bjergflyvning i syden og optræk i Danmark. Det at man kan pakke uden værktøj når man er på tur er en rigtig god ting,

for man har sjældent mere med end højest nødvendig, og skulle uheldet ske at man bliver nødt til at trække reserveskærmen eller at man taber den, er man selv i stand til at pakke den igen uanset hvor at man er.

Under sidste års sikkerhedskursus ved Gardasøen var vi to piloter, der måtte smide reserveskærmen under full-stall øvelserne. Det er en lidt voldsom, men også meget lærerig oplevelse. Men det er også beroligende og tilfredsstillende at en reserveskærm man selv har pakket folder hurtigt og sikkert ud, og bringer en stille og roligt til jorden. Det var god oplevelse.

Dagen sluttede med videofremvisning af situationer, hvor reserven blev kastet og gennemgik de hyppigste fejl der sker i den forbindelse.

Vingesus takker Dennis for et godt og lærerigt kursus, og vi glæder os allerede til næste år.

Også en tak til FASTERHOLT skole som for 4. år i træk har lånt os deres gymnastiksal.



Så er alle i fuld gang.



Præcision og ombyggelighed er meget vigtigt



Sidste hånd lægges på den lille pakke som er guld værd i en nødsituation.

Nyhed - jordspyd!

- til GA- UL- og svævefly!

Sover du godt om natten, når dit fly står opspændt på forpladsen?

Spyddene sælges i sæt af 3 eller 5 stykker i elegant transportpose, og vejer kun 742 / 907g
Pris: fra 382,45 pr. sæt inkl. moms.



Nyhed fra FLARM!

POWERFLARM m. grafisk display

- ADS-B modtager for Mode-S Transponder
- Advarsel for Terrain og forhindringer
- Integreret enhed, m. batteri eller 12V forsyning

Nu over 12.000 FLARM-enheder på verdensplan!



Nyheder fra LAK - 2 nye modeller!

LAK-17B

Ny ultra lav vingeprofil. Vingeeareal: 10,52 m²
 max vingeløst: 58,13 kg/m², max TOW: 600 kg.
 Glidetid over 1:52 ved 115 km/t. 18m version.
Pris fra 527.450,- inkl. moms

LAK-20M

Selvstarter m. Solo 2625-02
 44 KW (60 HP). Wingspan: 26m.
 Glidetid over 1:63 ved 119 km/t.
Pris fra 1.176.430,- inkl. moms



Læs mere på www.eb-avionics.dk

Øvrige produkter fra EB-Avionics: Original FLARM, BORGELT Variometre, MicroAir VHF & Transponder, Garrecht VOLKSLOGGER & Transponder, EasySystem, Glass-cockpit til svævefly, "Plexus" Hoodrens, polervoks og tilbehør.

EB-Avionics

Lergårdsvej 53 · 2300 København S · +45 3322 2299



»Apollo Fox, klassisk UL med ceconite beklædning og flyslæbskobling«

UL-PILOTER I FRIEDRICHSHAFEN



Af Christian Iver Petersen, formand for Haderslev UL Flyveklub

I Haderslev UL Flyveklub havde vi gennem nogen tid snakket om muligheden af at lave en fælles tur til AERO Messen i Friederichshafen, der er en af de helt store udstillinger af fly og tilbehør i Europa og den største på UL området.

Sidste efterår gik Jørgen Gram fra klubben i gang med den praktiske side af turen, og resultatet blev en to-dages tur

den 2.- 3.april. Ved tilmeldingsfristens udløb var der tilmeldt 17 UL-piloter til turen fra de fire jyske klubber, Tønder, Padborg, Vamdrup og Haderslev.

Torsdag den 2. april ringede vækkeuret meget tidligt hos turens deltagere, og i privat bil kørte vi det første stykke vej til Hamborg, hvor der efter tjek ind i lufthavnsterminalen var god tid til en kop

morgenkaffe før afgang til Friederichshafen. Den behagelige tur i forårs solskin til Bodensee blev tilbagelagt i en Dash 8 Q300, og med 17 UL-piloter ombord førte det naturligvis til et par muntre bemærkninger, som jeg skal skåne læserne for.

Messeområdet i Friederichshafen er rigtigt stort og består af 12 haller og et stort



Evektor EuroStar model 2009 blev vist med både analog instrumentering og med MFD-skærm.



Skylane fra Tjekkiet – lighed med Cessna design og masser af benplads.

udendørs areal. Med 500 udstillere fra 30 lande vidste vi hjemmefra, at vi umuligt kunne nå at se det hele på to dage, men vi var dog opsat på at gøre et ihærdigt forsøg!

Ultralet fly og tilbehør var det de fleste af turens deltagere lagde vægt på at se, og snart var vi spredt for alle vinde og hvirvlet ind i engelske og tyske forklarings-

ger på vores spørgsmål til nyheder og ændringer på kendte fly fra repræsentanter for de udstillende firmaer.

Synsindtrykket fra de mange udstillede fly var overvældende, og udløserknappen på digital kameraet, var til stadighed overophedet.

LSA markedet i USA sætter helt tydeligt sit præg på udviklingen af fly i UL kategorien, og flere af de viste fly vil ikke kunne komme på danske »nummerplader«, og selv om vi fornyelig har fået indført de hvid/gule plader på biler, der før gik under navnet papegøjeplader, tror jeg ikke, det vil få nogen afsmittende effekt i vores fritids interesse. Der er dog ingen grund til at fortvivle af den årsag. Der blev vist fly på udstillingen, hvor både håndværk og finish vidnede om, at dygtige folk fortsat kan levere fine fly til de danske UL-piloter.

Første dag på messen var ved at slutte, og vi havde en aftale med Pension Sonnengrund i Nonnenhorn, som ligger ca. 15 km udenfor Friederichshafen. De lokale passagerer på jernbanestationen i Friederichshafen har nok fået sig en oplevelse, da vi 17 diskuterede, hvordan man bedst fik en togbillet ud af automaten, men det lykkedes dog at få en gruppebillet ud af vidunderet efter et par til- løb.

Vi havde aftalt at spise sammen på kroen i Nonnenhorn, så efter indlogering på værelserne og lidt opfriskende gøremål gik vi den korte vej til kroen, hvor der ventede os en bedre middag, og en enkelt øl eller to fortjente vi vel også efter dagens strabadser.

Diskussioner om dagens udstillede fly og grej, krydret med pilot historier fra »den virkelige verden« afsluttede dagen.

Vores værtinde på Pension Sonnengrund havde morgenmaden klar, da vi ved halv otte tiden startede dagen, lidt groggy efter første dagens mange indtryk, men ellers opsat på at fortsætte rundturen på messeområdet i Friederichshafen. Messen åbnede kl. 9, så vi havde lige tid til at stå ved strandkanten og skue udover Bodensee. Friederichshafen er jo byen hvor Zeppeliner luftskibene er født, og jeg kan godt forestille mig, at de har svævet majestætisk over søen på prøveflyvningerne dengang, for hundrede år siden. Der er et ret omfattende museum i byen, men det må vente til en anden gang. Nu var muligheden for at se mere nutidige lette fly der jo. Hvis der havde været mange besøgende om torsdagen, var der om mu-

ligt endnu flere om fredagen. Bevæbnet med en huskeliste over fly mv., som vi skulle se nærmere på, var vi to, som startede i hal B1 og fortsatte indtil vi var gennem listen. Herefter var der frit slag, og vi vovede os over i de øvrige haller, hvor der var svævefly og GA-fly fra de fleste kendte mærker. Mellem hallerne er der et stort åbent areal, hvor der i et område var indrettet cafe og spisesteder, og mens vi et par stykker sad og nød en kop kaffe, svævede et nutidigt luftskib over udstillingsområdet. I øvrigt var der demopvisning med flere af de udstillede fly og et omfattende Airshow-program.

Sidst på eftermiddagen samledes vi i lufthavnens afgangshal – klar til at gå ombord i flyet til Hamborg. Der var megen trafik, så flyet blev lidt forsinket. Når 17 UL-piloter har udsigt til landingsbanen, skulle man næsten tro, at der var potentielle flyvelederaspiranter blandt dem, når man hørte deres muntre kommentarer.

En god tur var ved at være slut, og mens snakken gik i kabinen på vej hjem, højt over skydækket, var der måske en og anden, der tænkte på, hvor turen skulle gå hen næste gang.

Jeg tror alle er enige om, at der gerne måtte komme en gentagelse.



»Storken« er også kommet til Danmark. Fly Synthesis Storch – et fint lille fly.



Savannah XL er 25 cm længere og 13 cm bredere med masser af plads.

SÆLGES



Turbulent D31, årgang 1969
 Timer total: 1760
 Motor: VW, MOGAS/AVGAS
 Standard LDB gældende til 2010
 Velholdt, en ejer (bygger), aldrig
 harvareret, altid stået i hangar.
 Inkl. nedtaget hangar (som samlesæt).

Henv.:

Niels Kristensen Tlf. 5764 1127
E-mail: oy-bmc@vip.cybercity.dk



Zephyrs søster Feata kommer til Danmark om kort tid.

DIN MULIGHET TIL Å BLI PROFESJONELL PILOT I DANMARK OG EUROPA

Søk før 29 juli!



SU - Support
Apply online

www.neia.no

Email: post@neia.no

Telefon + 47 70 18 93 00

Fax +47 70 18 93 01

Inkludert i utdanningen

- Europeiske og Amerikanske pilot lisenser
- Loss of Licence forsikring i studietiden
- Opp til 2000 flytimer
- Leilighet i USA
- Hybelhus i Norge
- Muligheter for jobb i NEIA som pilot eller instruktør

**ER DRØMMEYRKET FORTSATT EN DRØM ?
- NEIA GJØR DRØMMEN TIL VIRKELIGHET -**

100 % av de uteksaminerte studentene i 2007 og 2008 har gått rett i jobb

Samtlige studenter har i denne perioden hatt 2 - 3 jobbtillbud. De to siste studentene fra 2008 hadde fått jobb før de hadde sin oppflygning i desember.

-Du trener ikke bare til en pilotlisens, du trener til en karriere-

Opptaksprøve er den 4-6 august 2009. Søk nå og bli med på neste opptaksrunde, og du har tatt det første steget mot å bli profesjonell pilot i Norge og andre land i Europa! Testene som gjennomføres tar en dag. Trafikkflygerutdanningen ved NEIA er den eneste integrerte som gir studentene praksis under selve utdanningen, noe som medfører at de fleste kan gå direkte over til de beste pilot jobben rundt i Europa etter at utdanningen er avsluttet. Vi vil derfor invitere deg til NEIA. Skolen dekker dine reisekostnader om du starter i septemberklassen 2009. Når du kommer på opptaksprøve vil du også få en tur i vår flysimulator.

Bli en del av den beste pilotutdanningen som tilbys i Europa!

Ole Pedersen, Accountable Manager



FOR 70 ÅR SIDEN

Af Ingrid Muus

»Det lader til at de seneste Begivenheder har vakt Røre omkring Flyvesagen. Efterhaanden vokser Flyveklubberne og i Forbindelse hermed Flyveskolerne frem i vort Land«...

»Med den Fart Flyveskolerne og Flyveklubberne vokser frem, er det klart, at Kravene om Flyvemateriel er vokset i betydelig Grad, saaledes at der med Rette kan siges, at der har været grundlag for Åbning af Tilgangen af Flyvemateriel. Den Fart hvormed Maskinerne bliver aftaget fra de forskellige inden- og udenlandske Fabrikker tyder jo ogsaa paa, at den reelle Interesse for Flyvningen er en Kendsgerning«
– SUK!

Hvor ville man ønske at man igen kunne læse sådan en formulering i FLYV. Men det var altså i 1939, i 2009 har formuleringerne nærmest modsat fortegn.

Men så kan man jo læne sig tilbage og gyngede lidt på nostalgien bølger: Det var dengang, man indrettede køjer til passagerer, der skulle krydse Atlanten med fly: »Amerikas største to-motorede Luftliner. Amerikansk Trafikflyvemaskine til Flyvning i store Højder.« Det drejede sig om Curtiss-Wright »20«, en substratosfæreflyvemaskine! »kan medføre 30 Passagerer og som er bygget til at kunne flyve i 7000 m's Højde. Det er et lavvinget Metalmonoplan, udstyret med alle flyvetechniske Finesser. Kabinen, der er meget rummelig, kan indrettes med 20 Køjpladser.«

De flyvetechniske finesser skal vi se lidt nærmere på. Beskrivelsen kan få enhver modeljernbaneentusiast til at gispe efter vejret. Hør bare: »Noget helt nyt inden for Udstyret af en Flyvemaskines Førerrum er en Kontrolanordning, der automatisk overvaager Funktioneringen af 47 af de Ting, som Flyveren skal passe. Ved Siden af Sperry's automatiske Styling virker den – populært sagt – som en »fjerde Pilot«, og det er et af Luftfartindustriens vægtigste Bidrag til lettelse af Flyverens Arbejde. Anordningen er noget lignende det Signalsystem, der anvendes ved jernbanerne til Sikring af den rigtige Spor- og Signalindstilling. Den bestaar af en Række Lystavler, anbragt paa et fælles Instrumentbrædt lige foran Flyverne, og de enkelte Lystavler er elektrisk forbundne med de forskellige Instrumenter og Betjeningsgreb paa en saadan Maade, at de stadig angiver, om disse fungerer som de skal. Lystavlerne paa Kontrolbrædtet melder om alt, lige fra Cylindertemperatur til Lukning af Døren ind til Kabinen. Naar Flyveren skal lande, trykker han paa den af de 10 Kontrolknapper, der er mærket »Landing«, og i samme Øjeblik viser Kontrolbrædtets Lystavler ham, hvad der skal foretages. Naar Understellet er kommet paa Plads, slukkes automatisk den Tavle, hvor-

FLYV



» »Sladre-Instrumentbrædtet«, hvis System af lysende Tavler viser, hvilke Instrumenter og Haandtag Flyveren skal betjene ved Start, Landing o. s. v.«

paa der staar »Landing Gear«, og efterhaanden som Landingsklapper, Trimror m.m. er blevet betjent, slukkes de tilsvarende Tavler, og naar alle Tavler er slukket – d.v.s. alle Forberedelser til Landing er truffet – saa foretages Landingen.« Smart!

En checkliste med lys i, som slukker, når man har gjort det man skal, så tommeltotten aldrig behøver at smutte under gennemgangen af checklisten, og man må starte forfra. Amerikanerne kaldte det for »Sladrebrædtet«, fordi det viste alt, hvad der skulle foretages ved taxiing, i starten, under selve flyvningen og altså også ved landingen. Man fik den visuelle indikation på, om alt nu var som det skulle være.

Også motorerne var koblet til sladrebrædtet: »Der skal blot trykkes paa en af de Knapper, hvorpaa der staar »L. Engine« eller »R. Engine«. En række Tavler paa Kontrolbrædtet vil straks give sig til at lyse og fortælle, hvis alt ikke er, som det skal være«. Dette sladrebrædt må have føltes som et kvantespring i piloternes arbejde og bliver da også gentagne gange i artiklen omtalt som noget, der skal lette arbejdet for flyveren.

Og så holder jeg aldrig op med at blive betaget af, at modellflyvningen fyldte så meget og var så aktiv, som den var på den tid. I FLYV april 1939 er der fire helsider med modellflyvning. Om en landsudstilling, om landskonkurrence og pinselejr, om nye klubber, om nye rekorder, om FLYV's egen modellflyvekonkurrence. Hvordan ser det ud i dag, mon?

Jeppesen FliteStar

VectorPlus Technology

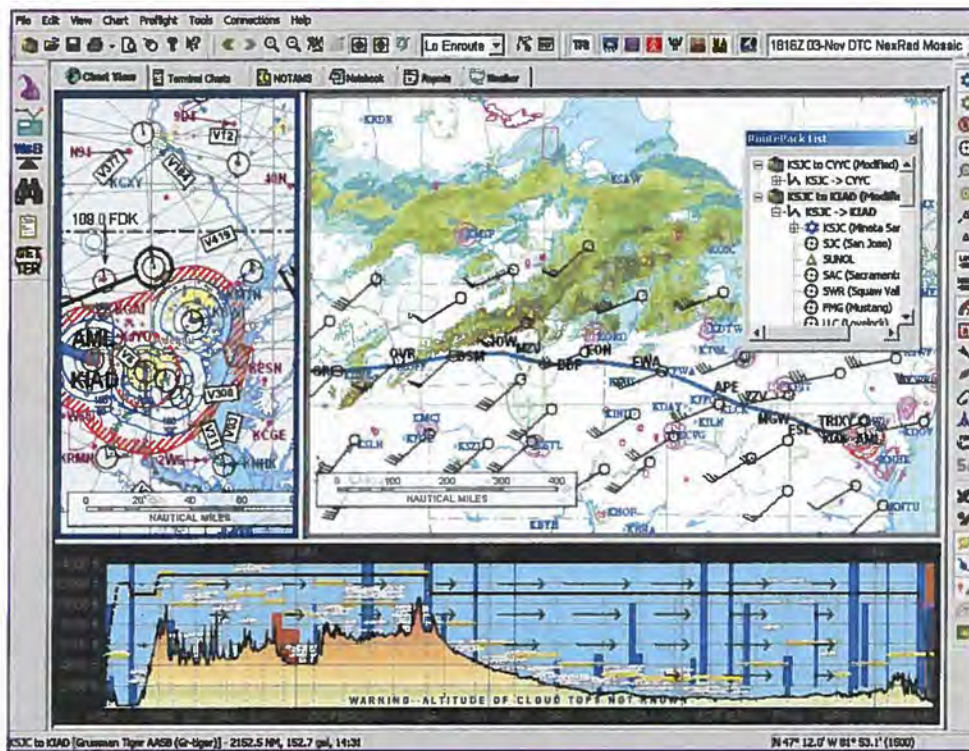
Allows you to select high or low altitude Jeppesen enroute chart themes, or VFR and high contrast background maps.

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

MARGARITA COCKTAIL

Egentlig ville jeg bare fejre tilværelsen efter min tilbagekomst til livet uden andre skader end en forskrækkelse – efter jeg var sluppet ud fra et lille hospital på øen Margarita lige udfør Venezuelas fastland

»På vores første flyvetur kom vi aldrig over palmehøjde«

Tekst og fotos: Dieter Betz

Det var skræmmende – ikke hospitalet selv, men årsagen til jeg havnede der: Jeg blev blind. Og jeg var ved at blive kvalt! Bare fordi jeg havde rørt ved et træ. Det meget sjældne, men giftige Manzanillo-træ. Denne berøring gav nogle dage på hospitalet.

Der lå jeg og troede, at jeg aldrig kom til at se igen. Tre dage senere kom åbenbaringen. Jeg var kommet i himlen!

Gud er en kvinde. Og hun er sort – og ubeskrivelig smuk. På hovedet havde hun en hvid kappe, som kun dækkede en lille del af hendes lange, sorte hår. Hun havde et guddommeligt smil. Det var det første jeg så efter tre dages blindhed og angst.

»Kan du se mig?« spurgte hun.
»Ja!« råbte jeg, »Ja, jeg kan se dig! Hvem er du?«

»Søster Angelina.« Hun rakte mig hånden. »Jeg har passet dig, mens du var syg«. Jeg huskede hendes stemme. Det var altså ikke Gud, men kun en engel, jeg så.

ET NYT LIV

Dagen efter blev jeg udskrevet. Men allerede den første dag på sygehuset havde jeg lovet mig selv: Hvis jeg får mit syn tilbage, vil jeg flyve igen – omgående! Gennem det åbne vindue på sygehuset



havde jeg flere gange hørt den umiskendelige lyd af en flyvemaskine i det fjerne. Da jeg forlod sygehuset på Margarita, følte jeg mig som nyfødt. Jeg kunne se! Jeg kunne trække vejret! Mærke duften af havet. Alle sanser var i højeste beredskab. Nu skulle der bare smages på det nyskænkede liv!

Tidligere i min tilværelse ville jeg måske have valgt at ligge ved stranden med en cocktail i hånden og nyde Vorherres le-

vende kunstudstilling i form af forbipasserende smukke mennesker, især af det andet køn.

Nu er en stor del af lykken at kunne tage vinger på – uanset hvilken form for flyveprotese det end måtte være – og hæve mig et godt stykke over »bekymringsniveauet«. Der er noget, der trækker i mig – opad!

LUFTENS SØRØVERE

Jeg spurgte efter den lokale flyveplads. Den var omme på den anden side af øen. Flyveplads var for meget sagt. Det var en græsmark uden afmærkninger eller indhegninger, placeret vinkelret på kysten ikke langt fra stranden. Ved startstedet fandtes en transportabel sodavandsbar, som lignede en dansk pølsevogn.

Omkring den holdt en flok flyveapparater med tilhørende jockeys i shorts og



En anden »Buccaneer« foran øens højeste bjerg.



Den kvindelige pilot kom lige imod os i jordbærhøjde.

bare overkroppe, som vuggede i takt til øredøvende vestindiske rytmer fra en overdimensioneret ghettoblaster. Nutidens sørøvere på slap line.

Flyvemaskinerne lignede speedbåde på hjul med en baldakin i skrigende farver spændt henover. Ved nærmere eftersyn viste de sig at være amerikanske UL-fly af typen »Buccaneer II«, som er bygget i Florida hos Keuthan Aircraft. De er tosædede og udstyret med en Rotaxmotor af tvivlsomme hestekræfter. Flyet har både støttepontoner og optrækkeligt understel, som giver en tomvægt på 147 kg. Så er der ikke langt til dens maximum startvægt på 250 kg og man må spørge

sig selv, hvordan den må flyves tosædet, medmindre den er beregnet til dvæрге.

En pige i bikini tager plads i et af apparaterne, tager hjelm på og vinker til én af de unge mænd. Han stiller sin sodavand fra sig, snupper hjelmen og kravler på plads ved siden af hende. Begge er barfodede.

Snart lyder støjen fra en overdimensioneret græsslåmaskine, som driver en propel, og maskinen begynder at humpe over den ujævne mark ned i den anden ende, vender rundt og starter imod os. Hjulene slipper jorden og bliver klappet op i en hurtig mekanisk bevægelse. Maskinen kommer drønende imod os i jord-



bærhøjde. Jeg har lyst til at kaste mig ned, men piloten trækker op i sidste øjeblik og får sodavandene til at ryste.

Pigen vinker. »Hun er en hot djævel!«, råber en af mændene, »men hun kan sit kram!«

Bortset fra støjen er det ikke svært at komme i kontakt med dette farverige flyverfolk, fordi vi har noget tilfælles. Glæden ved at flyve.

Jeg elsker søfly, har selv fået certifikat i Seattle og benytter hver en mulighed at flyve »Floatplanes« eller »Flying Boats«, men jeg har aldrig fløjet et ultralet amfibiefly. Her er chancen!

»Udsigten fra den flyvende »sørøver« «



Efter en kort snak med en af instruktørerne er sagen afgjort. Jeg skal have et »check out«, om end ikke officielt, på et af deres fartøjer.

FLYV UNDER PALMEHØJDE!

Det er herligt at flyve i badetøj, temperaturen er tropisk, havet er blå og himlen endnu mere. Vi starter i pålandsvind og sekunder efter vi har sluppet jorden, er vi over den blændende hvide strand, brændingen og havet.

Jeg vil stige lidt højere, men instruktøren mener, at vi skal blive hernede hvor vi er og det passer mig udmærket. Vi kommer aldrig over palmehøjde – for ikke at sige mandshøjde – over vandet.

Det er hernede, det er sjovt. Især når en klippepynt stikker ud i havet mellem to strande, og man kan snige sig ind og komme brusende rundt om hjørnet i et smukt drej med den ene vinge over det solglitrende glasklare vand og overraske de piger, som plasker i overfladen over deres lysegrønne skygger på havbunden. Jeg synger af mine lungers fulde kraft, mens den lune brise slår ind i det åbne cockpit og svaler krop og sjæl. Den to-tale beruselse.

Hvis bare støjen kunne elimineres, den ene helvedes støj, som er forbundet med de fleste af det moderne menneskes aktiviteter. Men efter et stykke tid er den

glemt, fordi sanseoplevelserne er så intense.

PARADISBUGTEN

Vi er kommet rundt om endnu et hjørne af øen i nul højde og det føles som at flyve ind i paradiset have. Bugten, som breder sig foran os, ligger som en plade af grønt glas omkranset af en snehvid, mennesketom strand.

Jeg kigger ned og ser vores skygge flyve om kap med os. Flyets spejlbillede kommer tættere på endnu, som en fugl, der er ved at flyve ind i et vindue. Vi tager vandets overflade – et lille hop i luften igen, som en sten, der smutter over havblik, så tager vi vandet for alvor. Op-



Nutidens sørøverskib.

bremningen og sprøjtet omkring os er imponerende.

»Not bad for an airline pilot!« råber Ronaldo, min instruktør, og tilføjer: »Næste gang smører du den ned på vandet!«

Vi standser motoren, tager pagajerne frem og padler det sidste stykke mod

stranden. Ankeret går til bunds med et plask, og vi hopper efter.

Bag stranden rejser jungleklædte bjerge sig stejlt mod himlen. Ronaldo siger, at vejen løber på den anden side af bjergene, derfor er der ingen mennesker her. Et af de sidste steder på øen, hvor skildpadderne kan være i fred. Også læderskildpadden, som er verdens største havskildpadder, kommer her for at lægge æg.

Den lille »Buccaneer« sejler sin egen sø i den lille aftenbrise, der kommer blidt ned fra bjergene nu, og ligner et fremmedartet sovende insekt fra en anden verden.

Vi vækker den til live igen for at lave landingsrunder, »Touch and go« på vandet. Det sværeste er at bedømme højden under indflyvningen til den spejlglatte overflade, men efter brisen er begyndt at rifle glasset er det nemt nok. Efter fem runder nikker Ronaldo tilfreds. Jeg er godkendt.

Vi fortsætter rundt om øen langs kysten, som er den sikreste vej. Bjergene er knap

1.000 m høje og Ronaldo mener ikke, at de 26 heste i Rotaxen kan slæbe os over. For øvrigt er der tæt skov over det hele og et motorstop vil være katastrofalt, især i vores påklædning – våde badebukser. Saltet er tørret ind og danner glinsende pletter på vores kroppe. Min sideemand finder en afbruset og lunken sodavand frem – den smager himmelsk lige nu.

Vi hilser på en flok søløver, som daser på en klippe og overhaler en flok fregatfugle, som svæver elegant med deres lange vinger på usynlige luftstrømme.

Dette må være paradiset, i hvert fald ét af slagsen, der findes så mange efterhånden, som man bliver ældre. Vi går vel alle sammen rundt med et billede af paradiset i baglommen. Og en gang i mellem finder vi noget, som matcher.

På vejen hjem flyver vi højt. Solen er på vej ned og kaster et gyldent skær over øen. Det bobler dybt inden i mig. Det har været en god cocktail, men i aften vil jeg invitere Ronaldo på bar nede ved stranden til en ægte »Margarita«.

TIL SALG: OY-ALR



Piper J3C-65/C-90-14-F, årgang 1943

Prisidé kr. 145.000,-

Kontakt Johnny på
tlf. 2022 6037
for yderligere oplysninger.



DanCopter

DanCopter A/S er et helikopterselskab, som er blandt de førende leverandører inden for transport til offshore-industrien med udgangspunkt i Esbjerg, hvor virksomhedens hovedkontor ligger. DanCopter A/S udfører helikopteroperationer såsom persontransport ud fra baserne i Esbjerg, Den Helder i Holland, Norge samt fra øvrige midlertidige operationer. Virksomheden udfører operationer for kunder, der har stor fokus på service, fleksibilitet og transport-sikkerhed, hvorfor disse områder får maksimal opmærksomhed fra virksomhedens dedikerede medarbejdere. DanCopter A/S er ejet af Blueway A/S i Norge og er i særdeles positiv vækst.

Engineer

Projektleder for vedligehold • Helikoptere

Fokus på sikkerhed

Med reference til den tekniske chef bliver du ansvarlig for at koordinere og lede projekter omkring vedligeholdelse og modificering af DanCopters helikoptere.

Du skal derfor være med til at sikre, at DanCopter fortsat har en ekstrem høj flyvesikkerhed, og at vedligeholdelse og modificeringer af helikopterne sker på en hensigtsmæssig og smidig måde.

Dine opgaver vil blandt andet omfatte:

- Planlægge vedligeholdelse af helikopterne
- Være projektleder på modificeringer
- Løse engineering-opgaver med kontakt til helikopterleverandøren
- Finde løsninger på baggrund af direktiver fra fabrikanten eller myndighederne
- Gennemgang, vurdering samt opdatering i maintenance computer-systemet
- Opdatere og arbejde med Safety Management systemet
- Opdatere maintenance programmet
- Opdatere "Maintenance and Inspection Manual"
- Opdatere kursusprogram samt kursusmanual for mekanikere
- Opdatere diverse manualer

Du skal forvente en begrænset rejseaktivitet.

Erfaring med vedligehold af fly

Du har en uddannelsesmæssig baggrund som flymekaniker og har formentlig taget en teknisk overbygning, eller også er du ingeniør med erfaring fra en luftfartsvirksomhed. Det er afgørende, at du har erfaring med fly- eller helikopter vedligeholdelse, og har du erfaring med teknisk administration, er det absolut en fordel.

Du kan kommunikere både mundtligt og skriftligt på engelsk og bor eller er villig til at bosætte dig i køreafstand fra Esbjerg.

Som person er du selvstændig, initiativrig, ansvarlig og ved, at kvaliteten af dit arbejde er ekstrem vigtig for flysikkerheden.

Du tilbydes

en meget spændende og udfordrende stilling i en virksomhed, der virkelig prioriterer vedligeholdelse og flysikkerhed højt, og som afsætter ressourcer, så dette kan gøres ordentligt.

En virksomhed, der er i vækst, og dermed øger sin kapacitet med 75% i 2009. Du tilbydes gode gage- og ansættelsesforhold, der honorerer dine kvalifikationer.

Finder du jobbet interessant, kan du søge det på www.mercuriurval.dk (referencenummer: DK-AVS-39710-W) og vedhæfte ansøgning og CV. Har du spørgsmål, er du velkommen til at kontakte Mercuri Urvals rekrutteringscenter på telefon 3264 5101.

Mercuri Urval

FOR 70 ÅR SIDEN

Af Ingrid Muus

I Maj nummeret 1939 er FLYV's udsendte, som er på vej rundt med British Airways, kommet til Hebriderne og beskriver med varme sine iagttagelser blandt de lokale: »En af de gamle Mænd, som stod paa Stranden, tog pludselig sit Ur op, kiggede et Øjeblik paa det, kom med en Bemærkning til de nærmeststaaende, og de fire andre Gamlinge halede ogsaa deres tykke »Kryddere« frem fra Uldvesten. Saa kiggede de som paa Kommando op i Luften og saa derefter ned paa Urene. De to af dem rettede paa Viserne, mens de tre andre roligt stak deres Ure ned i Vestelommen igen med et tilfreds Nik... i det Fjerne hørtes tydelig Motorbrummen, og et Sekund efter saas en skinnende Flyvemaskine paa Vej ned mod North Bay Lufthavn. Det viste sig, at de gamle Mænd indstillede deres Ure efter »Scottish Airways'« Maskine, der dagligt anløb Øen... saa præcist overholdt den Tiden, at Øens Indbyggere brugte den som »Tidssignal«, ligesom vi lytter til Radioens Fløjtone. Klokken var præcis halvtolv, da Maskinen landede på den brede Strandbred, og ti Minutter efter var vi på Vingerne med Kurs mod Øen Tíree, som ligger omtrent halvvejs mellem de yderste Hebrider og det skotske Fastland«. Turn-around på 10 minutter!

Det kan nok få visse selskaber til at spørre øjnene op og tænke: Hvordan i alverden?? Vi kan med hiv og sving klare 20 minutter – men kast et blik på Scottish Airways' rutemaskine, som i 1939 gik mellem Hebriderne, Shetlandsøerne og Glasgow. Der var ikke så mange passagerer, der skulle læsses af og på. At befolkningen på øerne anså flyet for et kvantespring fremad vidner ændringerne i rejsetider tydeligt om, f.eks. reduceredes turen til Glasgow fra North Uist til 2 timer 45 min fra de oprindelige 13 timer 15 min plus en hel dags rejse i lejet auto. Det var noget, der kunne mærkes. Og selskabets selvtillid stråler ud af »køreplanens« forside.



Oppe i Lønstrup byggede man en hangar, professionelt arbejde, lige ved den herligste badestrand og »Danmarks Bedste Hangar« og sådan noget kan lade sig gøre fordi »Gaardejer Jørgensen har stillet en Grund til Raadighed, hvor Hangaren kan opføres og for en rimelig Leje givet os Ret til frit at færdes paa sine uopdyrkede Jorder, ligesom han i et Tidsrum af 10 Aar har forpligtet sig til at lade Flyvepladsen henligge som nu er, og godkendt af Luftfartstilsynet, saa alle Betingelser for at faa det helt rigtige ud af Svæveflyvningen skulde her være til Stede«. Og det må man vist give skribenten ret i. Der var flere tråde at trække i end Gårdejer Jørgensen, så det blev gjort i samme artikel: »Men det er ikke tilstrækkelig, at vi har en dejlig Hangar og en ditto Opholdsstue, vi skulde ogsaa gerne have den møbleret, saa vi kunde faa det saa hyggeligt som vel muligt og derfor vil jeg gerne rette en Bøn til FLYV's Læsere: Har de nogle kasserede Møbler, Kurvemøbler o.l., Bøger, Billeder, Tidsskrifter, Underholdsspil, en nogenlunde brugelig Radio, kort sagt lige meget hvad, da vil vi være tak-

nemmelige for enhver Gave, og Henvendelse derom bedes sendt til min Adresse, saa skal vi nok sørge for at det bliver anvendt«.

Derfor sidder vi faktisk tit i spøjse overpolstrede umage og ofte ganske grimme møbelarrangementer rundt omkring i flyveklubberne. Men hvad tænkte jeg forleden ikke selv, da vi overvejede at skaffe en ny lænestol til sommerhuset som supplement til den lidt tunge sag, der står der? Jo jeg tænkte: vi køber to små lette stole og så kan vi stille den gamle over i flyveklubben!

Før var det sommerhuset, der fik det ud-tjente. Det er der ingen, der drømmer om i 2009. Måske har klubhusene overtaget den tjans...



Mange af de intense test-»flyvninger« fandt sted med flyet tøjret til prøvestanden, så man havde helt styr på det. Nogle af problemerne ved VJ-101 C var at VTOL-motorerne lystigt brændte underlaget ved starten og at de indbyggede motorer sugede udblæsningsgas i sig, og derfor bogstaveligt talt tabte pusten.

HISTORISKE VINGESUS

EWR VJ 101 C

Af Wilhelm Willersted

I 1955 blev det ti år efter afslutningen af Anden Verdenskrig igen tilladt tyskerne på egen hånd at beskæftige sig med såvel civil som militær flyvning og de tilsvarende vingesusende konstruktioner.

Et stort antal tyske flyingeniører havde ganske vist efter Verdenskrigen taget ophold (og arbejde) kloden rundt, men et friskt ungt hold ivrige tyskere i genetablerede, og tidligere velrenommerede flyfabrikker, var klar til at svinge blyant, lineal og lommeregner og møde de nye udfordringer hjemme.

Vest-Tysklands medlemskab af NATO gav det nye Lftwaffe den helt specielle

sær-opgave at angribe Vestens eventuelle fjender uden for landets grænser, altså især med langtrækkende jager- og bombefly.

Entwicklungsring (EWR), som var et konsortium bestående af flyfabrikkerne Messerschmitt, Heinkel og Bölkow, kastede sig over et meget spændende projekt. Måske inspireret af den britiske Hawker Harrier VTOL jet (Hawker P.1127) succes ville man nemlig bygge et lodret-startende (og landende) supersonisk jagerfly. Kernen i projektet var seks Rolls-Royce/MTU RB 145.

VJ 101 C var udstyret med seks af disse motorer der hver ydede 2750 pounds tryk, der som efterbrændende aggregater kunne øges til 3650 p.

De to motorer var anbragt i tandem lige efter hinanden i kroppen umiddelbart bag det ensædede cockpit, og de øvrige fire blev placeret parvis for enden af vingerne og kunne drejes så de bogstaveligt talt vendte jetstrømmen og kraften nedad ved VTOL-manøvrer.

Første lodrette start med VJ 101 C og med kun »vingemotorerne« sat til fandt sted den 10. april 1963. Den første (almindelige) vandrette start med alle seks



VJ-101 C fotograferet under første-flyvningen med fire af de i alt seks motorer tilsluttet.

motorer i gang – dog uden efterbrænder – blev udført den 31. august 1963.

De tyske teknikere gennemprøvede grundigt deres spændende konstruktion på jorden og fik så megen erfaring, at man på prototypens sjette flyvning kunne starte lodret, flyve vandret med topfart og igen lande lodret lige på startstedet.

Konsortiet EWR byggede to eksemplarer af VJ-101C – X-1 og X-2. I juli 1964 gennembrød X-1 lydturen i svagt dyk (og uden efterbrænderne sat til).

X-1 styrtede ned den 14. september 1964. Flyet begyndte nemlig umiddel-

bart i startøjeblikket at rulle, men piloten stod heldigvis af med katapultsædet i ti meters højde. Han reddede livet, men fik ryggraden læderet. VJ-101C X1 eksploderede. Det havde indtil da foretaget i alt 40 flyvninger – blandt andet optrådte flyet med stor succes på Hannover-Messen i 1964. Anden prototype skulle nu klare testflyvningerne.

I oktober 1964 foretog VJ-101C X2 to flyvninger – rene VTOL'er med fuld efterbrænder og mellemliggende overlydsflyvninger.

De ophedede motorer og den detalje, at flyet indhalede de varme udstødningsgasser fik konsortiet til at opgive projektet. Men tyskerne arbejdede teknisk sammen med Fairchild-Hiller-Republic indtil også amerikanerne i juni 1971 droppede de europæisk-amerikanske VTOL-drømme.

Nu får vi se om Joint Strike Fighter kan puste liv i VTOL-drømmene!



VJ-101 i VTOL landingsfase. Se lemmerne til indsugningen over de to jetmotorer, der er indbygget i kroppen, lige bag cockpittet.

Zephyr og Ekolot U.L. fly

- Radio
- GPS
- Transponder
- Props

www.dulacaircraft.dk

Tlf. 74521605

DATA: EWR VJ 101C

Motorer: Seks Rolls-Royce /MAN RB 145 på hver 2.750 pounds tryk med efterbrænder hver på 3.650 pounds tryk

Spændvidde: 6,61 m

Længde: 15,70 m

Højde: 4,13 m

Max.startvægt: 8.000 kg

Max.hastighed: Mach 1,0 (X1)
 Mach 1,4 (X2)



Tyske teknikere vrirler omkring den anden VJ-101C prototype inden en testflyvning, hvor man fløj supersonisk med det.

Forsikringsfolk der forstår dig

Overblik og sikkerhed kommer ikke uden erfaring. QBE er gennem 120 år vokset til at være et af verdens 25 største forsikringselskaber med aktiviteter i 45 lande.
– det er vores kunders garanti for sikre produkter.

Som specialister i luftfartforsikring kan vi også rådgive dig, så vi sammen finder den løsning, der dækker dit forsikringsbehov.

Kontakt QBE - din solide partner!



www.qbenai.com



Flyvelederassistenterne Claus C.N. Pedersen (tv) og Søren Nielsen på deres militære positioner i områdekontrolcentralen i Kastrup.

SIKRER FORSVARET PLADS TIL ARMBEVÆGELSER I LUFTEN

Tekst og foto: Arne Bach Nielsen

Civile fly flyver som hovedregel fra punkt a til b. Militære fly har ofte et mere uforudsigeligt flyvemønster og skaber udfordringer for flyvekontrollen. Men Eskadrille 515 sørger blandt andet for, at Forsvaret får frie luftrum at røre sig i.

De militære flys trafikmønstre kan variere meget, eksempelvis under øvelser. To eller flere F-16 jagerfly kræver plads, når de træner kamp i de tynde luftlag. Det kræver, at den civile og militære lufttrafik koordineres hurtigt og præcist, og her er det Eskadrille 515, der er entreprenøren.

Adskillelsen mellem civile fly og militær øvelsestrafik, og dermed flyvesikkerheden, har naturligvis topprioritet. For at sikre det bedst muligt sidder de militære flyveledere og flyvelederassistenter fysisk sammen med deres civile kolleger fra Naviair i Area Control Centre (ACC), altså områdekontrolcentralen, i

Kastrup Lufthavn. Faktisk er samspillet mellem de civile og militære så integreret, at de militære flyveledere ligeså godt arbejder fra en civil position og omvendt. Det gælder ikke for flyvelederassistenterne, fordi deres opgaver er mere specialiserede. For eksempel leverer en militær assistent flyveinformationer til militær VFR-trafik, der skiller sig ud fra den tilsvarende civile tjeneste.

Det er ACC'en, der siger god for brug af luftrum til øvelsesvirksomhed. Men det sker på baggrund af Forsvarets ønsker det pågældende døgn. Eskadrillens flyveledere kender til punkt og prikke Forsvarets operationsmønstre og kan derfor være med til genere den civile lufttrafik mindst muligt, når afspærringen af luftrum planlægges.

- Nøgleordet er dygtighed, og dét giver stor respekt over for vores civile kolleger. Det betyder igen, at vi arbejder på lige fod, og at de ikke sætter spørgsmålstegn, når Forsvaret har brug for luftrum, forklarer chefen for Eskadrille 515, major Michael Mouritsen.

Under eskadrillens vinger hører den såkaldte Airspace Management Cell (AMC), der planlægger brugen og dermed afspærringen af de luftrum, som Forsvaret har brug for. Informationerne sendes til Eurocontrol, der er et fælleseuropæisk luftfartsorgan, der koordinerer det meste af den europæiske civile trafik.

Én ting er planlægning, en anden er den praktiske flyvning. Michael Mouritsen understreger, at militær øvelsestrafik som regel er meget dynamisk, hvorfor flyvelederne og assistenterne ikke mindst er på plads under selve flyvningerne.

- Der kan opstå en situation, hvor eksempelvis F-16 og civile fly kommer i konflikt med hinanden. Så skal vi være parat til reagere prompte. Vi er garanter for flyvesikkerheden.

FAKTA

Eskadrille 515 opererer fra den integrerede områdekontrolcentral i Kastrup. Eskadrillen hovedopgaver er flyvekontrol- og flyveinformationstjeneste til Forsvarets luftfartøjer. Den kontrollerer adgang til dansk luftrum, yder suverænitetsbevogtning, identifikation, assistance til luftfartøjer i nød m.m.

Eskadrille 515 sikrer optimale træningsforhold for Forsvaret i dansk luftrum.

FLY UDLEJES EKKL/EKRRK



OY-BLP • PIPER PA28-151 • ÅRGANG 1976 • VFR-NAT CERTIFICERET



OY-PTL • CESSNA F172P • ÅRGANG 1986 • IFR-CERTIFICERET

OY-BLP udlejes fra Kalundborg • OY-PTL udlejes fra Roskilde Lufthavn
Rabat kan gives!

Se priser på www.airwork.dk/flyudlejning.html

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
centralair@centralair.dk • www.centralair.dk



KALENDER 2009

Dato	Begivenhed
12-14/5	EBACE, Geneve, Schweiz (www.ebace.aero)
17/5	Spring Air Show, IWM Duxford, England
22-24/5	HeliExpo, Letnany/Kbely (Prag) (www.expo.aero)
23/5	Czech AF 90th Anniversary Airshow, Cáslav AB, Tjekkiet (www.afbcaslav.cz)
30-31/5	Airshow Aérien de la Ferté Alais, Frankrig (www.ajbs.fr)
5-7/6	EAA fly-in, Kungsängen, Norrköping
6/6	65th D-Day Anniversary Airshow
7-13/6	FAI World Air Games, Torino, Italien (www.worldairgames.org)
11-14/6	KZ Rally, Stauning Lufthavn
12-14/6	HeliExpo, Wycombe Airpark (www.expo.aero)
13-14/6	37th Cognac Int'l Aerial Rally, Cognac-Chateaubernard (LFBG), Frankrig
15-21/6	Paris Air Show, Le Bourget (Paris), Frankrig (www.paris-air-show.com)
20-21/6	Dansk luftsport fejrer 100 år, flyvning og fest i Skive Lufthavn
4-5/7	RAF Int'l Air Show, RAF Waddington (www.waddingtonairshow.co.uk)
11-12/7	Flying Legends Air Show, IWM Duxford, England
17-19/7	Tannkosh-Fly-In, Flugplatz Tannheim/EDMT (www.flugplatz-tannheim.de)
18/7	100 år Bleriot over Kanalen, Aerodrome de Cambrai-Niergnies, Frankrig
18-19/7	RIAT Air Show, RAF Fairford, England (www.airtattoo.com)
27/7-2/8	EAA AirVenture, Oshkosh, USA (www.airventure.org)
7-9/8	Kraftstjärtsvängen, Siljansnäs, Sverige (www.siljansnasfk.com)
8-9/8	Flygfesten i Dala-Järna, Sverige (www.flygfesten.com)
15-16/8	Borås Air Show, Borås, Sverige (www.airshow.nu)
22-23/8	Roskilde Air Show, Roskilde (www.airshow.dk)
22-23/8	3. International Bücker Fly-In, Kestenholz, Schweiz
29-30/8	Göteborg Aero Show, Säve, Göteborg, Sverige
4-6/9	Oldtimer-Fliegertreffen, Hahnweide bei Kirchheim (www.oldtimer-hahnweide.de)
5-6/9	The Duxford Air Show, Duxford, England
16-20/9	46th Reno Air Races and Air Show, Reno Stead Field, Nevada (www.airrace.org)
11/10	Autumn Air Show, Duxford, England
20-22/10	NBAA, Orlando, Florida (www.nbaa.org)
20-25/10	Seoul Air Show, Seoul, Sydkorea
20-25/10	MAKS, Zhukovsky, Moskva
15-19/11	Dubai Air Show, Dubai, UAE

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.

EAA's online kalender giver meget detaljerede oplysninger om arrangementer (www.eaa.org/news).

Red Bull Air Races foregår i 2009 ved disse byer: Abu Dhabi, San Diego, Windsor (Canada), Budapest, Porto og Barcelona. Se tidspunkter på www.redbullairrace.com.

Shuttleworth Collection, Old Warden: se program på www.shuttleworth.org

Oversigten bringes uden ansvar for ændringer, aflysninger etc.

OSCAR YANKEE

Af Lars Finken

RETTELSE OG TILFØJELSE

December 2008: OY-SPX blev til F-CJLM

Marts 2009: OY-XTF blev til OE-5725

April 2009: OY-HYG ex G-CFEU; OY-SXA ex D-KPSA

TILGANG

OY-	Type	Bygget	Fabr.nr.	Reg.dato	Ejer/bruger	Ex
OY-HJA	Eurocopter EC 155B1 Dauphin	2009	6828	24.3.2009	DanCopter A/S, Esbjerg	
OY-HKN	Robinson R44 Astro	1997	0347	17.3.2009	Per Petersen, Næstved (+1)	G-FLYS
OY-IVK	Dassault Falcon 900EX	2004	138	31.3.2009	Air Alsie A/S, Sønderborg	OE-IVK
OY-JJO	Beechjet 400A (Hawker 400XP)	2000	RK-267	3.4.2009	JJO Invest ApS, Give	N4467X
OY-KFD	Bombardier CL-600-2D24 Series 900	2009	15221	24.3.2009	SAS Danmark, Kastrup ("Estrid Viking")	
OY-PBV	Shorts SD3-60 Variant 100	1988	SH.3747	3.4.2009	Alebco Corporation A/S, Sdr. Felding	G-GPBV
OY-PMM	Piper PA-46-500TP Malibu Meridian	2008	4697387	16.3.2009	Air Alpha Aircraft Sales A/S, Odense	
OY-UXE	Schleicher ASW 20C	1986	20845	9.3.2009	Kim Christensen, Rødekro	SE-UEE
OY-XSA(2)	Schempp-Hirth Duo Discus-T	2008	198	20.3.2009	Dansk Svæveflyver Union, Herning	
OY-XWB	Diamond HK 36 TTC Super Dimona	1999	36.655	19.3.2009	Aviator - Aalborg Svæveflyveklub, Aars	SE-UDE

SLETTEDE

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-CLX	Rolladen-Schneider LS1-c	27.3.2009	Ove Sørensen, Herning (+1)	Solgt til Tyskland
OY-PPP	Pilatus PC-12/47	1.4.2009	Niels Gregers Stolt-Nielsen, Windlesham, England	Overført til England
OY-PXJ	Rolladen-Schneider LS1-f	17.3.2009	Per Sten Jørgensen, Holstebro	Brændt i hangarbrand 5.3.2009
OY-SEB	Boeing 737-8Q8	19.3.2009	Sterling Airlines A/S, Dragør	Overført til USA
OY-SHX	Schempp-Hirth Ventus 2b	12.3.2009	Dansk Svæveflyver Union, Arnborg	Solgt til Tyskland
OY-XET	Siebert Sie-3	17.3.2009	Nordjysk Svæveflyveklub, Frederikshavn	Solgt til Litauen
OY-XSA	Schempp-Hirth Janus CT	4.2.2009	Dansk Svæveflyver Union, Herning	Hav. 28.4.2007 på Arnborg

EJERSKIFTER

OY-	Type	Dato	Ny ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-BBS	Piper PA-28-180C Cherokee	27.3.2009	Benny Kjær Rasmussen, Slagelse	Thermo-Lun v/K.O. Bergmann Jensen, Næstved
OY-BCR	Piper PA-32-260 Cherokee Six	27.3.2009	Benny Kjær Rasmussen, Slagelse	Kristian Oskar Bergmann Jensen, Næstved
OY-BFI	Cessna F.172M Skyhawk	27.3.2009	OY-JRI ApS, Vamdrup	Flymøller v/Hans Møller Hansen, Haderslev
OY-EGG	Cessna F.172H Skyhawk	17.3.2009	Jesper Rosenberg Jensen, Højbjerg	Photo-Flight v/Hans Strømsvik, Vanløse
OY-JPC	Cessna 172M Skyhawk	17.3.2009	Corsair ApS, Roskilde	Eagle Luftfoto v/Jesper Kjær Larsen, Sønderød
OY-LXN	Glaser-Dirks DG-400	27.3.2009	Jacob Graae, Rødekro	Dan-Glide ApS, Nørre Snede
OY-MRU	Boeing 737-73S	3.4.2009	Sterling Air A/S, Sønderborg	Sterling Airlines A/S, Dragør
OY-PRF	SOCATA M.S.893A Rallye Commodore	17.3.2009	Torben Baungård Christensen, Give	Jens Fr. Gjeding-Thisted, Herning
OY-RPO	Piper PA-23-250E Aztec	30.3.2009	Byrhoft Holding ApS, Lejre	Ole Ernst ApS, Allerød
OY-XNO	Hoffmann H 36 Dimona	24.3.2009	Roskilde Flyveklubs TMG-Gruppe, Roskilde	Motorsvæveflyveklubben Silkeborg, Silkeborg
OY-XPF	Schleicher ASW 20CL	27.3.2009	OYXPF gruppen, Slangerup	Bjarne Bredahl Bertelsen, Glostrup (+1)



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 – 15.30
 E-mail: kda@kda.dk

KDA HUSET

Anders Madsen, generalsekr.	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 PILOTSKOP

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
 SE-nr. 63 66 28 28
 Åbningstider mandag til fredag kl. 09.00 – 15.30

Svend L. Jensen, butiksleder	Telefon 4614 1507	E-mail pilotshop@kda.dk
Telefax	4619 1316	

KDA'S BESTYRELSE

Hans Havsager (formand)	Telefon 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
 Kronhjørtvej 4, 8270 Højbjerg
 Telefon 8627 6663
 www.ballonunion.dk
 E-mail: formand@ballonunion.dk

DANSK HANGGLIDING OG PARAGLIDING UNION

KDA-huset
 Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
 Telefon 4614 1509
 www.dhpu.dk
 E-mail: dhpu@dhpu.dk

DANSK FALDSKÆRMS UNION

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

DANSK KUNSTFLYVER UNION

Søren Dolriis
 Hvidørevej 45, 2930 Klampenborg
 Telefon 2624 8888
 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
 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
 www.dsvu.dk
 E-mail: dsvu@dsvu.net

MODELFLYVNING DANMARK

Fmd: Allan Feldt
 Tlf. 8613 4140
 Sekretariat: Karen Larsen
 Rugmarken 80, 8520 Lystrup
 Telefon 8622 6319, fax. 8622 6867
 www.modelflyvning.dk
 sekr@modelflyvning.dk

DANSK UL-FLYVER UNION

Fmd.: Hans Havsager
 Tlf. 4648 0608
 Sekretariat: Dagmar Skov
 Gl. Kirkevej 1, Tiset, 6510 Gram
 Mandag og tirsdag kl. 17.00 – 19.00
 Onsdag og fredag kl. 13.30 – 16.00
 Telefon 7482 2021, fax 7482 2400
 E-mail: dagmar@dbmail.dk
 www.dulfu.dk
 Bestyrelse:
 Hans Havsager, formand... 4648 0608
 John Carlsen, materielchef
 og næstformand..... 5767 4947
 Ole Gellert Andersen,
 uddannelseschef..... 7453 1456
 Niels Gregersen, flyvechef. 8754 0248
 Henrik Feldt-Rasmussen, miljø
 Bjarne Ross Pedersen,
 kasserer 7589 7488

HAVARIGRUPPEN

	Telefon
Niels Gregersen	2144 2497
John Carlsen	4042 1247
Edvard Braae	2485 6712
Preben Kjeldsen	4019 0753
Philip Nathansen	4019 8297

SÆLGES

Velflyvende og velfungerende Cessna F-172-M,
 long-range tanke, nat-VFR, GPS,
 leveres med nyt LDB til privat/klub-flyvning

DKK. 135.000,-

Kontakt sælger på:

E-mail: corsair@3mail.dk · Tlf. 4075 7161

TIL SALG – PA-28-140 1965

Flytid 4.047 timer.
 Gangtid motor 1.200
 timer.

Vedligeholdt af CAT
 flyservice siden 1999.



Ring for info - Henrik Brinck Hansen
 Tlf. +47 6112 5444 eller +47 4156 9738
 E-mail: henrik@henrikbhansen.no

ORGANISATIONSNYT

Gøtapokalen

På Dansk Svæveflyver Unions repræsentantskabsmøde den 21. februar overrakte formanden Poul Hørup Gøtapokalen til Per Wistisen. Han gjorde det med bemærkninger om, at Per som 2. generations svæveflyver har været svæveflyver i 55 år. Han har siden 1986 været medlem af hovedbestyrelsen, i mange år som en særdeles kompetent kasserer, som vi kan takke for Unionens sunde økonomi. Han er blevet en særdeles vigtig person i international sammenhæng, for han er bindeleddet mellem DSvU, EAS og EASA. Han er medlem af KDA's bestyrelse, hvor han også er tildelt betydningsfulde roller.



Per Wistisen med Dansk Svæveflyver Unions fornemste udmærkelse Gøtapokalen. Til højre DSvU's formand Poul Hørup.
Foto: DSvU.

Nyt om DMU flyforsikring hos QBE

Af Kim Jensen, DMU

PSYKOLOGISK KRISEHJÆLP

QBE udvider nu kaskoforsikringen med psykologisk krisehjælp til piloter, passagerer samt deres nærmeste pårørende, hvis et luftfartøj, der er kaskoforsikret hos QBE, bliver udsat for et havari eller en hændelse. Den nye psykologiske krisehjælp dækker op til 5 konsultationstimer pr. person og sker i samarbejde med SOS.

FOR MANGE SKADER

Der er desværre en del skader med fly, der er med i DMU forsikringen hos QBE. Det kan på sigt få betydning for præmien, så derfor; hjælp dig selv ved at være opmærksom når du anvender dit fly. Mange af skaderne er desværre skader, der kunne have været undgået.

Vi har fx indenfor det sidste år haft ikke mindre en 2 tilfælde, hvor piloterne har glemt at sætte landingsstellet ud og derfor

har foretaget en mavelandig med betragtelige skader på fly, motor og propel.

Vi har haft en landing med for høj hastighed på en græsbane med det resultat, at flyet endte i et hegn for enden af banen. Derudover har der været endnu et landingsuheld på en kort græsbane.

Og endelig har vi haft et uheld, hvor en pilot under taxi kommer for til at ramme et banelys med propellen. Uheldet resulterede i en ny propel samt en shock loading af motor.

I et enkelt af tilfældene skete uheldet, mens et ikke DMU medlem var pilot på flyet. Det resulterede i en forhøjet selvrisiko på ikke mindre end 25.000 kr., mod normalt 5.000 kr. De 20.000 kr., det kostede ekstra i selvrisiko, kunne have betalt DMU medlemskab i mange år. Lad det være en lærestreg og sørg for at alle piloter, der flyver på DMU forsikrede fly, er medlem af DMU.

En ting kan vi glæde os over, der har ikke været nogen personskader.

PRÆMIEN STIGER

Ansvarsdækningerne stiger med ca. 4% i indeksregulering.

Det betyder, at trediemandsansvar stiger med:

- 75 kr./årligt for fly < MTOM kg.1.000
- 125 kr./årligt for fly < MTOM kg. 2.700
- 250 kr./årligt for fly < MTOM kg. 7.000

Passageransvar stiger med:

- 25 kr./årligt for 1 sæde
- 75 kr./årligt for 2 sæder
- 100 kr./årligt for 3 sæder

Vores kaskopræmier stiger fra:

- 1,5% til 1,6% (fastvingede fly på dansk register, herunder fabriksfremstillede experimental fly)
- 3,0% til 3,2% (KZ og veteranfly – inkl. lærredsfly – samt hjemmebyggede fly)

Det betyder fx en præmiestigning på 300 kr./årligt for en kaskoforsikring på 300.000 kr. for fly, der er omfattet af den lave kaskopræmie og en stigning på 600 kr./årligt for samme kaskoforsikring men på et fly, der er omfattet af den høje kaskopræmie.

Stigningerne på kaskopræmierne skal blandt andet ses i lyset af, at prisen for alle skader stiger med 25% pr. 1. januar 2010, hvor vi bliver omfattet af moms.

TEGNING AF DMU FLYFORSIKRING

Har du/I endnu ikke fået forsikret jeres fly i DMU's flyforsikring, så kan de ske ved henvendelse til Forsikringsmæglerne på Roskilde Lufthavn på telefon 7020 1927. På www.simons1.dk, eller på www.flyvdmu.dk, kan du læse mere om forsikringen.

Husk at sørge for at alle piloterne, der flyer på flyet, er DMU medlemmer, det kan være dyre lærepenge at flyve uden gyldigt medlemskab.

MØD OS TIL ROSKILDE AIRSHOW

DMU har, sammen med QBE og Forsikringsmæglerne på Roskilde Lufthaven, en stand på Roskilde Airshow i weekenden den 22. - 23. august.

Her kan du få en snak om DMU, flyforsikring, brændstofafgift, de nye certifikatregler og meget meget mere der relaterer sig til privat- og forretningsflyvning. Og så kan du selvfølgelig også høre om hvordan du bliver medlem af DMU.

ELT fejlaktivering

Af Henrik Michelsen, Statens Luftfartsvæsen

I SLV har vi modtaget nogle henvendelser fra piloter, som er lidt bekymrede for hvad der sker, hvis man ved en fejl skulle gå hen og aktivere sin ELT. Derfor vil vi nedenfor skitsere hvordan du skal forholde dig såfremt du utilsigtet kommer til at aktivere din ELT.

Samtidig skal vi understrege, at du ikke får fremsendt en regning, hvis du blot foretager dig noget aktivt for at forhindre en egentlig alarmering af SAR beredskabet. Forholder man sig passivt til tingene, er der derimod en sandsynlighed for at man får tilsendt en regning på fejlalarmering af SAR beredskabet.

De nye ELT'er sender på 121,5 MHz ligesom de gamle ELT'er, men denne transmission afbrydes for hvert 50 sekund af et meget kraftigt digitalt signal på 406 MHz. Den første transmission på 406 MHz sker efter ca. 10 sekunder efter ELT'en er aktiveret – men denne transmission bliver markeret med en markerings-bit for, at der er tale om en prøve – det er den måde man med en speciel ELT-modtager kan teste om ELT'en virker. Det vil sige, at det først er efter 50-60 sekunder at der kommer en egentlig alarm fra ELT'en.

Under alle omstændigheder er forholdsreglen - sluk eller sæt ELT'en i normal tilstand - det der er i ELT'ens brugervejledning omtales som RESET ELT'en.

Det er derfor vigtigt, at du ved hvordan ELT fungerer, hvorfor du inden brug af denne bør sætte dig ind i ELT'en brugervejledning.

Skulle der ske en fejlalarm skal du omgående kontakte alarmcentralen, som er JRCC – Redningstjenesten hos SOK (Søværnets Operative Kommando).

Inden en egentlig alarmering af SAR beredskabet vil JRCC foretage sig følgende:

1. Hvem er det?
2. Er der en flyveplan?
3. Kontakter ATC om der har været radioforbindelse med pågældende luftfartøj.
4. Ved man om flyet er observeret landet?
5. Undersøge evt. lufthavne i nærheden af destinationen.

Såfremt ovenstående ikke giver resultat iværksættes SAR beredskabet.

Hvis ELT bliver fejlaktiveret i luften – så kald straks en ATC enhed og fortæl dem, at du ved en fejl har aktiveret din ELT. De vil være behjælpelige med at kontakte JRCC.

Sker det derimod på jorden, så kan du ringe til JRCC på følgende telefonnumre: 8943 3206 eller 8943 3207.

Såfremt du har spørgsmål til ovenstående er du altid velkommen til at kontakte mig.

GAP Danmark Fly-in 2009

Nu nærmer vi os tiden for det første GAP Fly-in 2009, der afholdes den 16. maj på Viborg Flyveplads (EKVB). I den forbindelse håber vi at se så mange GA-piloter som muligt uanset alder og erfaring. Vi kan allerede nu løfte sløret for, at der på dagen er lagt op til hyggeligt samvær, samt spændende workshops med:

- DMI
- Naviair – Luftrum/NOTAM
- Menneskelig ydeevne og begrænsninger (MYB)
- Lennart Wahl

Udover ovenstående vil der være rig mulighed for at tale med repræsentanter fra:

- HCLJ
- SLV
- DMI
- NAVIAIR, COIF
- KDA (Flitestar demonstration)
- DMU sport – som har udarbejdet lettere nav-tur
- Sirius Aviation Insurance

Vil du vide mere så gå ind under privatflyvning på vores hjemmeside www.slv.dk. Her vil du endvidere finde yderligere oplysninger om programmet, praktiske oplysninger, overnatningsmuligheder m.v.

Der vil være flotte lodtrækningspræmier som udtrækkes blandt de deltagende piloter.

Husk også at GAP Danmark afholder Fly-in lørdag den 5. september 2009 på Maribo Flyveplads. Til orientering vil workshops på Maribo ikke være de samme som i Viborg, hvorfor man med fordel kan deltage i begge arrangementer.

Vi glæder os til at se jer.
GAP- Danmark

Tødsø Træf og fly-in

Svæthy indbyder hermed til TØDSØ TRÆF på Morsø Flyveplads (EKNM) i Bededagsferien 8-9-10. maj 2009. Alle er velkomne – kørende, i svævefly, klapmotorfly, TMG, UL eller motorfly.

Svævefly byder på:

- Demo af Stemme S6 og Stemme S10 samt prøveture heri
- Mulighed for at prøve Svæveflys nye Super Dimona, Rotax Falke og E(2000)-Falke
- Hyggelig komsammen og rig mulighed for skønne flyveture over det flotte Nordvestjylland
- Forslag til ture og opgaver for alle flytyper
- Gratis landing på EKNM

For prøveture bliver der i udgangspunkter afsat 45 minutter per pilot, dog 1½ time for S10. Der er et begrænset antal pladser. De tildeles efter først til mølle princippet, men således at repræsentanter for alle besøgende klubber forsøges tilgodeset. For de der ønsker det er det muligt at overnatte i telt på vores campingområde. Alternativt kan vi anvise hotel med rabat. Der vil være mulighed for at købe morgenmad, frokost og aftensmad. Vi griller fredag og lørdag aften. Kontakt os venligst på e-mail flyin@svaevethy.dk for reservation af prøveture og tilmelding til grill.

Aftalen med Stemme AG er at de stiller fly til rådighed. Svævefly afholder alle øvrige omkostninger. For prøveture opkræves der derfor normal Svævefly medlemstakst til dækning af brændstof m.v.

OBS! Ny frekvens på Morsø Radio er 122.075, kald ind for informationer 5-10 km før pladsen.

Ret til ændringer forbeholdes – hold øje med vores hjemmeside www.svaevethy.dk

Med venlig hilsen

Svævefly, Morsø Flyveplads, EKNM
Mejerivej 13, 7900 Nykøbing M

Mestre klar til klasseundervisning

Af Arne Panduro, sekretær, DMU Sport

Efter en ganske vellykket sæson i 2008 er DMU Sports stærkeste kort ved at varme op til endnu en række konkurrencer i 2009 med DM i Skive, NM i Elverum i Norge og VM i Torun i Polen.

Men DMU Sport ønsker også at styrke flyvesikkerheden for piloter, der ikke nødvendigvis deltager i de store konkurrencer. Det blev sidste år markeret med en nyskabelse under navnet »mesterlære«, idet en række af de danske og internationale mestre stillede deres særlige ekspertise til rådighed for alle mere »almindelige« PPL- og UL-piloter. Ekspertise, som vel at mærke kan vise sig ganske afgørende i en nødsituation.

Piloterne varmer i år op til sæsonen ved et arrangement søndag den 16. maj i Skive Lufthavn. Men i modsætning til de egentlige konkurrencer står piloterne klar til at dele ud af deres erfaring og tips, som de har opbygget om såvel planlægning, navigation, flyvning en-route og landing.

Nye og mindre erfarne piloter kan få en personlig coach med på dagen, og hvis det ønskes, tager de med ud på selve navigationsturen – eller det er muligt at få pladsen som »andenpilot«

i konkurrencepilotens fly. Det er altså ikke nødvendigt at medbringe eget fly.



PRÆCIS NAVIGATION

Præcisionsflyvning handler jo ikke overraskende mest om at navigere præcist. Ved hjælp af GPS-logger registreres 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.

Der findes andre discipliner i præcisionsflyvningskonkurrencen – 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.

DM I SKIVE

Skive Lufthavn har de helt rigtige og ideelle forhold til konkurrenceflyvning. Gode faciliteter på jorden og masser af plads i lufrummet i det midt- og vestjyske. Derfor bliver DM i præcisionsflyvning igen i år afviklet i Skive – i samarbejde med Skive Motorflyveklub i weekenden 6.-7. juni. Mere information og tilmelding på www.dmu-sport.dk, eller ring til en i bestyrelsen.

BANK RUSTEN AF
- på den sjove måde

Classic & Aerobatic flying
For Serious Fun

Tlf. 2990 0037
www.LENAIR.dk



DULFU

Propel til Svendsen

Nyhedsstoffet omkring UL-flyvningen i Danmark bringes nu i FLYV, men indtil DULFU's indmeldelse i KDA havde unionen sit eget blad – UL-Nyt – som i mange år har haft Per Svendsen som dygtig redaktør. Ved repræsentantskabsmødet den 29. marts i Odense Lufthavn trådte Per Svendsen ud af bestyrelsen, og som tak for det store arbejde med UL-Nyt gennem årene fik han overrakt sin egen personlige propel af Finn »Snitter« Sørensen (til venstre på fotoet), som havde fremstillet den til denne særlige anledning.



Dansk luftsport 100 år

Af Kaj Toft

Mange snakkede om det, men der var ikke nogen, der gjorde noget, indtil en lille gruppe med udgangspunkt i Skive Lufthavn tog fat.

Reception i Idrættens hus Brøndby, en tirsdag, 20. januar, alle iklædt jakkesæt og slips, i det hele taget noget der syntes så langt væk fra luftsport, som man kunne komme. Alt sammen godt nok, men der var nu noget, der manglede. Jeg tror, mange ventede på at komme til at fejre 100 året med det, som det trods alt drejer sig om, nemlig at befinde sig i det rette element, hvor vi ved et fælles arrangement kunne fejre fødselsdagen og samtidig kunne udnytte jubilæumsåret til at skabe størst mulig opmærksomhed om fritidsflyvning og luftsport. En anden men ikke uvæsentlig detalje var at kunne tiltrække offentlighedens opmærksomhed og derigennem skabe en platform, der kunne tiltrække sponsorer samt øge tilgangen af nye medlemmer.

Udgangspunktet var et arrangement, der skulle afholdes i KDA regi, og efter en kort samtale med KDA's formand Hans Havsager var bolden lagt tilrette ved højrebenet. Havsager beklagede, at KDA ikke selv havde kræfter til at stille et sådant arrangement på benene, men bekræftede (når han lige havde accept fra bestyrelsen), at KDA ville stå som den officielle arrangør.

Eftersom idéen opstod, da jeg sad i tårnet på Skive Lufthavn, faldt det ganske naturligt at arrangementet også skulle foregå her. En tur i arkivet frembragte hurtigt et billede fra 1989, hvor VM i præcisionsflyvning blev afholdt på pladsen. Det var for øvrigt dette arrangement, der var med til at skabe den formue, som DMU i mange år har haft glæde af til arrangementer. Der var ingen tvivl længere - det skulle være i Skive.

Næste skridt var at etablere en grundstamme af folk til at udføre planlægningen af arrangementet, og det gik jeg så flaks i gang med. Blandt de erfarne folk måtte jeg kunne finde nogle, der var med tilbage i 1989. Der var to navne, der dukkede op. Den ene var Vagn Jensen, og den anden var Niels Krogh. Resten af gruppen kom til at bestå af lokale medlemmer af Skive Motorflyveklub med undtagelse af Arne Panduro. Fælles for alle var, at de var med på ideen og parate til at gøre en indsats for at det skulle lykkes.

Initiativgruppen havde som første mål at kontakte de forskellige unioner telefonisk for at få en fornemmelse af interessen, og alle meldte positivt tilbage. Vi havde på forhånd lavet et budget over arrangementet, men for en sikkerheds skyld havde vi sagt til unionerne, at en underskudsgaranti kunne blive aktuel, og at det ville blive i størrelsesordenen 3.000,- kr. pr. union, men det synes heller ikke at virke afskrækkende.

Grundkonceptet for arrangementet var datoerne d. 20. – 21. juni. Lørdag d. 20. var den primære dato med søndag d. 21 i reserve, hvis vejret skulle svigte os.

Det foreløbige program kan ses i FLYV april 2009 på side 41.

Nu kan man jo ikke holde et arrangement af den størrelse skjult for SLV, så for en god ordens skyld rettede vi henvendelse til dem og orienterede om arrangementet, som der forhåbentlig ikke var nogen som helst problemer i.

Der tog vi fejl!

SLV var af den opfattelse, at et sådan arrangement var i samme klasse som en egentlig flyveopvisning, og at der således skulle indhentes tilladelse jævnfør BL 5-3 »Bestemmelser om civile flyveopvisninger«. Efter at have nærlæst bestemmelserne igennem nogle gange måtte vi erklære os uenige med SLV, men når det kommer til stykket, må vi erkende, at de havde fat i den lange ende, så der var ingen vej udenom. Skulle vi fejre jubilæet på behørig vis skulle vi altså have et væsentligt større stykke logistik på banen, end vi oprindeligt havde regnet med. En ikke uvæsentlig fordel ved således at være tvunget til at have en masse ting på plads, der ikke direkte relaterede til selve arrangementet var jo, at vi nu kunne invitere et væsentligt bredere publikum, og dermed forsøge at trække sponsorer til at deltage med støtte af den ene eller anden art.

Igen skulle det vise sig at Skive Lufthavn var det rigtige valg. Det viste sig nemlig, at den lokale brand- og redningstjeneste meget gerne ville hjælpe os, så i løbet af en lille uges tid var alle de formelle krav for at kunne få en tilladelse fra SLV på plads. En stor tak til Falck, det lokale brandberedskab, hjemmevernet og flyvelæge Iver Søndergaard fra Thorning.

Det næste store ryk, der skal tages, er at få gang i tilmeldingerne fra unionerne og deres medlemmer. I øjeblikket arbejder vi på en plakat, der vil blive sendt til alle unioner, og derfra skal

de så videredistribueres til de enkelte klubber rundt om i landet. Denne plakat vil indeholde oplysninger om, hvordan tilmeldingen skal foregå.

Vi skal have sammensat en arrangementsgruppe, som skal bestå af 1 til 2 medlemmer fra hver af de ni unioner, der er under KDA, og deres første opgave vil være at sammensætte det færdige program for arrangementet. Vi forventer, at dette vil være på plads inden udgangen af april, så det færdige program kan blive offentliggjort primo maj.

Vi forventer, at rigtig mange vil deltage i arrangementet enten som aktiv luftsportsentusiast eller på anden måde medvirke til, at der bliver sat fokus på sporten. Vi får først denne chance igen om 100 år, så reserver allerede nu den 20. og 21. juni 2009.

ARRANGEMENTGRUPPEN:

Vagn Jensen

Har været medlem af både KDA og DMUs bestyrelser, er i bestyrelsen for DMU-Sport, er dommer og jury i FAI. Har været competition director for fire verdensmesterskaber i Danmark, det første var i Skive i 1989, altså for 20 år siden. Har PPL

Niels Krogh

Har været medlem af Skive Motorflyveklub siden starten og har de seneste mange år været formand for den. Var med i '89 til at tilrettelægge VM i præcisionsflyvning samt mange andre arrangementer på Lufthavnen. Har PPL og anpartshaver i to fly på pladsen.

Tommy Korsholt

Forholdsmæssig nyt medlem af Skive Motorflyveklub og i fuld

gang med at tage PPL. Er medejer af to hangarer på lufthavnen samt en anpart i et motorsvævefly.

Johannes Pedersen

Har i en årrække været formand i Skive Motorflyveklub og er i dag formand for Skive Flyveklub der står for driften af pladsen. Har PPL og I og er anpartshaver i to fly på pladsen.

Allan Hansen

Har været medlem af DMUs betyrelse, er medlem af Skive Motorflyveklub og er aktiv konkurrencepilot, er blevet »Bedste ung pilot« to gange til Verdensmesterskab i præcisionsflyvning, er formand for DMU-Sport. Har PPL.

Arne Panduro

Er sekretær og ruteplanlægger i DMU-Sport, er skribent til FLYV og redaktør af DMU-Sports hjemmeside. Har PPL- og UL-certificat.

Erik Gjørup Kristensen

Medlem af Skive Motorflyveklub og tidligere formand for KZ & Veteranfly Klubben, med i gruppen i kraft af hans store erfaring omkring kontakt med både SLV og andre myndigheder. Har PPL og AFIS.

Kai Toft

Medlem af Skive Motorflyveklub og har i en årrække siddet i bestyrelsen for denne, nuværende bestyrelsesmedlem i Skive Flyveklub og er den lykkelige ejer af terminalbygningerne i lufthavnen. Desuden medejer af to hangarer på pladsen samt anpart i to fly på pladsen. Har PPL og Svæveflyvecertifikat.

NAVNE

Dødsfald

Aksel Feddersen – en af de store pionerer i dansk svæveflyvning døde den 15. februar 2009

Aksel Feddersen blev født 14. juni 1925. Under sin studietid på Polyteknisk Læreanstalt, nu Danmarks Tekniske Universitet (DTU), blev han i 1946 medlem af Polyteknisk Flyvegruppe (PFG). Forinden havde han dog stiftet bekendtskab med svæveflyvning i Holte Svæveflyveklub.

I PFG fandt Aksel Feddersen god anvendelse for sine talenter for design- og flykonstruktion samt ikke mindst for selve svæveflyvningens kunst.

Svæveflyvningen havde netop begyndt sin spæde udvikling i Danmark efter Anden Verdenskrig. Aksel Feddersen fik sit S-certifikat den 26. juli 1948 og sit sølv C diplom i 1951. Herefter gik det slag i slag for Feddersen. Indenfor et år fik han KDAs pokal for fløjet fri distance 209 km og en målflyvning på 112

km. Og han slog sit navn fast ved at vinde danmarksmesterskabet i svæveflyvning samme år, -1951.

Han vandt DM så overbevisende, at han på den sidste dags opgave — en målflyvning fra Vandel til Odense kunne se bort fra målpunkts'ene som han ville have opnået ved at lande i Beldringe - ingen af konkurrenterne kunne true ham. Uden at lande fortsatte Aksel Feddersen over Storebælt til Sjælland i håb om at opnå en 300 km distance. Dette nåede han dog ikke, men landede på en flyveplads i Lundtofte - på den slette hvor nu DTU ligger.

Selv i dag med højtydende kulfiberfly tager svæveflyvepiloter en dyb indånding før de krydser Storebælt. Aksel Feddersen gjorde det i en Grunau Baby! Et fly med et glidetæl ikke meget større end en Piper PA-28 (- men dog med en betydelig mindre synkehastighed!).

I 1952 lavede han en ny målflyvning på 129 km. Senere samme år deltog Aksel Feddersen i verdensmesterskabet i svæve-

flyvning i Madrid. Igen i VM i England (1954) og VM i Frankrig.

St. Yan, (1956). Under disse konkurrencer udførte Aksel Feddersen bemærkelsesværdige flyvninger i flytyper med meget beskedne præstationer - set med vore dages normer. Flytyper som Weihe og Olympia bygget af træ og lærred. Specielt skal fremhæves hans fantastiske 303 km målflyvning fra St. Yan til St. Auban under VM i 1956, hvor han demonstrerede at han beherskede både flyvning i bjergtermik, skræntflyvning og bølgeflyvning. Ved denne dagsflyvning slog Feddersen den regerende verdensmester Paul McCready.

Aksel Feddersen blev svæveflyveinstruktør i 1948, og han virkede som sådan indtil 2004. Han har fungeret som DM-chef ved danske mesterskaber.

Aksel Feddersens ingeniørsmiljø kom PFG til gode i forbindelse med design af fly, -konstruktionsarbejder, værkstedsteknik, træarbejde, maskinarbejde. Feddersen kunne det hele. Selv en motorhovedreparation af PFGs ekspeditions-køretøj - en førkrigs »Adler« - i løbet af de sidste timer før en ekspedition. Aksel Feddersen blev udnævnt til æresmedlem i PFG i 1996 efter 50 års uafbrudt aktivt medlemskab.

Som ingeniør var Aksel Feddersen ansat en tid i Luftfartsdirektoratet, men hans vedvarende ansættelsesforhold var i Svejsentralen, senere Force Institutterne. Han var i perioder udstationeret i fjerne egne - Indonesien og Sydamerika.

I Polyteknisk Flyvegruppe var Feddersen en afholdt instruktør som på sin egen blide måde lærte unge mennesker at flyve optimalt. Han beholdt dog selv hemmeligheden til hvordan han kunne holde sig flyvende når alle andre »dryssede ned« fordi termikken blev for svag. Ofte landede Feddersen flere timer efter at alle andre havde måttet give op. Han var eksperten i svag termik!

Feddersen deltog altid i PFGs sommerlejre, hvor han selv i en høj alder viste den rette lejrånd ved at overnatte i teltvogn - og så lavede han en pragtfuld indbagt laks! Han vil blive savnet i PFG og overalt hvor han har haft kontakter.

Aksel Feddersen efterlader hustru Jette og to voksne børn Henrik og Pernille.

Æret være Aksel Feddersens minde.

Mogens Møller

Dødsfald

Flyvechef og kaptajn i Thomas Cook Airlines Scandinavia, John Rosasco, Frederikssund, er død 53 år gammel under et ferieophold i Thailand

John Rosasco er opvokset i Slagelse, hvor han i 1972 forlod Østre Skole med en realeksamen. Hans vej til et topjob i dansk luftfart gik via »de syv have«. Først som dæksdreng på skoleskibet Danmark - siden fik han en styrmandsuddannelse hos A.P. Møller. I 1977 kunne han også skrive »skibsfører« på sit visitkort. I 1980 startede Rosasco i Søværnet som officer. Her fik han hurtigt smag for luftfart og uddannede sig som helikopterpilot på ty-

perne »Alouette« og »Lynx«. I flere år fløj han lufrummet over Nordatlanten tyndt, når han med base på søværnets skibe tog på inspektionsflyvninger over og omkring Grønland. Efter ni år forlod han Søværnets Flyvetjeneste med skudsmålet »en dygtig og samvittighedsfuld person og ikke mindst en god kammerat«.

I 1989 besluttede helikopterpiloten sig for at prøve kræfter med jettfly i Tjæreborg-præstens flyselskab Sterling Airways. Selv om John Rosasco kun havde fløjet få timer med fastvingede fly, blev han udnævnt til pilot på selskabets Boeing B727-fly og fløj tusindvis af danskere til sydens sol. Tre år senere fik han job hos Spies' flyselskab Conair, hvor han startede som styrmand på Janni Spies' seks nyindkøbte A320-fly.

Siden blev der for alvor sat turbo på karrieren. Året efter at Conair i 1994 blev slået sammen med Scanair til Premiair (i dag Thomas Cook Airlines Scandinavia), kunne Rosasco sætte kaptajnskasketten på sit hoved og samme år blev han udnævnt til skolechef med ansvar for den løbende uddannelse af selskabets piloter og kabineansatte. Sideløbende fløj han de store DC-10, Airbus 330-fly samt Airbus 320-flyene ligesom han var instruktør på de tre nævnte flytyper.

I 2001 fik Rosasco titel af Chefpilot på selskabets nye Airbus 330-fly - et job, som han varetog frem til den 1. oktober 2005, hvor han blev udpeget til flyvechef og dermed til daglig chef for flyselskabets ca. 800 piloter og kabineansatte i hele Skandinavien. Som flyvechef var han et populært og humørsprende medlem af selskabets ledergruppe.

John Rosasco lagde størstedelen af sin tid i flyselskabet, men helikopterflyvning stod fortsat hans hjerte nær. Han var således en af Danmarks mest respekterede helikopterpiloter og var i 1986 medstifter af »Heliflight« i Roskilde Lufthavn - et taxi- og charterselskab, som også tilbyder private en uddannelse som helikopterpilot.

Selv om luftfarten blev Rosascos levevej, var han til det sidste en »sømand af hjertet« og han tog ofte hustruen, Jette, og de to voksne børn, Maja og Kenneth, med ud på Roskilde Fjord i deres to-mastede motorsejler Nauticat 38. Han elskede at koble af på båden, ligge for svaj i en rolig bugt og vågne op til solopgangen over havet.

John vandt mange ven- og bekendtskaber med sit smittende humør og sit ærlige og imødekommende væsen. Og han forstod kunsten, at vedligeholde forbindelserne til sin store berøringsflade.

Ære været hans minde.



FLYV

82. årgang nr. 5 · Maj 2009

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)

ANNONCER

STIBO ZONE

Kontakt: Allan Christensen
Saturnvej 65, 8700 Horsens
Telefon: 2172 5939, Telefax: 8628 0350
E-mail: alch@stibo.com
www.stibozone.com

PRODUKTION

Slagelse Tryk Marketing ApS,
Rosengade 7C, 4200 Slagelse
Telefon: 5853 0011, Telefax: 5850 0163

ABONNEMENTSPRIS

498,75 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 eksp.

KALENDER

FAI (www.fai.org)

6-14/6	FAI World Air Games, Torino, Italien (www.worldairgames.org)
20-21/6	Dansk luftsport fejrer 100 år, flyvning og fest i Skive Lufthavn

KDA (www.kda.dk)

24/10	KDA Formandsmøde kl. 1000 i KDA-huset, Roskilde
-------	---

Ballonflyvning (www.ballonunion.dk)

6-13/6	FAI World Air Games, Mondovi, Italien
30/7-2/8	2009 LUXGSM – World Balloon Trophy, Luxembourg
7-12/8	DM, Svæveflyvecenter Arnborg
21-29/8	16th FAI European Hot Air Balloon Championship, Brissac-Quincé, Frankrig (www.europeans2009.org)

Svæveflyvning (www.dsvu.dk)

21/5-1/6	DM, Standard-, 15 m- og tosædet klasse, Arnborg
8-12/6	SVEDANOR Strækflyvningskursus I, Arnborg
10/6	S-teorioprøve
15-19/6	SVEDANOR Strækflyvningskursus II, Arnborg
24/6	DSvU 75 år, reception den 27/6
27/6-11/7	FAI European Champ. 15m, 18m og Åben Klasse, Nitra, Slovakiet
10-19/7	13th FAI World Gliding Aerobatic Championship, Hosin, Tjekkiet
20-24/7	SVEDANOR Kunstflyvningskursus, Års (EKVH)
26/7-8/8	WGC 2009 for kvinder, Szeged, Ungarn
27/7-6/8	SAC, DM 18 m og DM Klubklasse*, Arnborg (*DM Klubklasse kan blive flyttet til den ordinære DM-periode)

Motorflyvning (www.flyvdmu.dk)

16/5	GAP Danmark Fly-in, Viborg Flyveplads
16-24/5	Fly and drive Rally for Charity i Sydeuropa (www.aeroclub.lu - efter 15. april)
21-24/5	GAP weekend Norge, Elverum (info: ors@nlf.no)
6-7/6	DM Præcisionsflyvning, Skive
12-14/6	Int'l Weekend 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
26-28/6	54th Jersey Air Rally, Jersey (www.jerseyaeroclub.org)
3-5/7	NM Præcisionsflyvning, Elverum, Norge
19-26/7	VM Præcisionsflyvning, Torun, Polen
21-23/8	Elverum Open Air Rally, Elverum, Norge (info: bobbo@hjulstad.org)
29/8	Sirius Rally, Randers Flyveplads
5/9	SLV og GAP Fly-in, Lolland-Falster Airport (Maribo)
6-12/9	EM Rallyflyvning, Castellón, Spanien

Ultralet (www.dulfu.dk)

5-12/7	DULFU-træf på Arnborg
19-20/9	Fælles DMU/DULFU-træf på Ringsted Flyveplads
ej fastlagt	FAI World Microlight Championship, Jihlava, Tjekkiet
ej fastlagt	FAI World Paramotor Championship, Nove Mesto Nad Met, Tjekkiet

LEVERANDØR TIL DET DANSKE UL FOLK

DIGIDAN
APS

Tlf. 4390 6365
4015 6365

Se informationer, billeder og priser på www.digidan.dk

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

Roland Sky Jeep - STOL



CT2



Skyranger



Savannah



NEDSAT 50.000 kr.

Cessna F-172-H

Nu kun 249.000 kr.

Aldrig skadet - autopilot - ny propel mv.

Se mere på www.abluftfoto.dk
eller ring 2172 4462

SÆLGES:

CESSNA F172 H SKYHAWK 2

Velholdt F 172 H 1974 model, total flyvetid 3328 timer, med Lycoming
O - 320 - D2J 160 HK motor monteret 2001, resttid på motor ca. 1400 timer.

Flyet er nymalet august 2007, har altid stået i hangar og har ikke været brugt til
skoleflyvning eller udlejning, flyet er antikorrosions behandlet fra fabrikken.

Udstyr: Sigtronic Intercom, King 175B Nav/Com, Bendix/King KY 92 Com,
Magellan GPS Skynav 5000, Garmin Transponder GTX 320, King DME 64,
King ADF KR 85, 2 højdemålere, Whelen Strobe Lights, Century IIB Auto Pilot.

Kontakt: 5485 4482 • 2464 8211

www.aerocenter.dk

Beech F33A Bonanza, 1988, TT 1350 Hrs.....	135.000 EUR
Beech King Air C90, 1975, 660/2500 SMOH	695.000 USD
Cessna 182 P, 1973, Nylakeret, TT: 2600.....	575.000 DKK
Cessna TP206, 1970, Skydive Eq., Eng: 100 SMOH	109.900 EUR
Cessna 340A, 1982, N-reg, TT 3500 Hrs.....	295.000 USD
Piper Arrow IV, 1980, IFR, Eng: 750 SMOH.....	595.000 DKK
Piper ARCHER III, 1997, King IFR- 975 SMOH	109.900 EUR
Piper PA31-310 Navajo, 1975, TT: 7500 Hrs	135.000 EUR
Piper MERIDIAN, 2001, Meggit, TT: 1450	995.000 USD

Tlf. 4036 2277 • airline@mail.tele.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

dfe

DANSK FLY ELEKTRONIK APS

KØBENHAVNS LUFTHAVN ROSKILDE
Telefon 4619 0091 • Fax 4619 0705
www.avionics.dk • dfe@avionics.dk

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

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

dulfu aftale

Dulfu og Sirius Aviation Insurance har fornyet aftalen om frivillig kollektiv ansvarsforsikring, som blandt andet indeholder bonus ved skadefri flyvning.

Du vil også opleve en seriøs skadesbehandling, 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
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

Vi følger ikke udviklingen
vi leder den!



SIRIUS
AVIATION INSURANCE

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.

Climb2

Vojens Lufthavn
Tlf: 5323 1060
www.climb2.dk

KoldingEgnens Lufthavn
Fax: 7353 3183
Mail: jas@climb2.dk

- ♦ PPL (A) Teori & praktik
- ♦ PPL (H) Teori & praktik
- ♦ N-Beg & Beg radio kursus
- ♦ Diff. Training & Proficiency check
- ♦ Night Qualification

CASA



CASA AIR HELIKOPTER FLYVESKOLE

- Privat og kommerciel (PPL/CPL)
- Teori (Bridge & PPL)
- Instrumentbevis – IR (H) MESPL
- Instruktøruddannelse FI(H)
- Typekursus R22/R44/MD902

CASA Air A/S • www.casa-as.dk • Tlf.: 75627999

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

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

Integreret og modular ATP, CPL, IR, PPL
Flyveinstruktør(A), N-Beg/Gen. Cert/Morse
MCC, Nat VFR, Proficiency check m.m.

COPENHAGEN airtaxi

SKOLEN FOR CIVIL PILOT UDDANNELSE A/S

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

DANFLY AVIATION APS

- 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, IR(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

The Heart to Fly ...

- ✓ ATP Modular Commercial Pilot (AirDanca & 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@airdanca.dk
www.airdanca.dk



Se vores hjemmeside for nyheder og priser

www.ikaros.dk

PFC: SEP/MEP-land, SE/ME IR
Teori: PPL, NBEG, BEG, GEN, Morse
Skoling: PPL, CPL, Nat, SE/ME-CR/IR,
Diff. trng, Fam. trng.



Solhøjgårdsvej 6
4000 Roskilde
4614 1870

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 98985633

Skive Lufthavn

Lufthavnsvej 1
DK-7840 Hejslev
Tlf. +45 97524037

Professionel pilotuddannelse



- ATP (A) Integreret i trafikflyver
- TUV Flyveinstruktør
- TNPFI i DA-42 med Barmk. 1000
- ATPL (A) Teori - Distance Learning
- PPL (A) Privatflyvercertifikat

Lufthavnsvej 60
4000 Roskilde
tlf. 7000 6000

Flyvevåbnets
Bibliotek



392000305885

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

DE ANVENDTE BOGSTAVER BETYDER UDDANNELSE TIL:

A = Privatflyver-certifikat. B = Trafikflyvercertifikat af III Klasse. I = Instrumentbevis. VFR = Sigtflyvning. PFT = Periodisk flyvetræning. TWIN = Tomotors. BEG = Begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. N-BEG = Nationalt begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. GEN = Generelt certifikat som luftfarts-radiotelefonist. INSTRUKTØR = Flyveinstruktøruddannelse. OMSKOLING = Typeomskoling. PPL = Private Pilot License. CPL = Commercial Pilot License. ATPL = Airline Transport License. IR = Instrument rating. Night Qualification = Rettighed til VFR-nat. Class Rating = Klasserettighed. FI = Flight Instructor. MCC = Multi Crew Cooperation Course. Proficiency Check = Praktisk prøve for forlængelse af rettighed.

FLYV

JUNI 2009 NR. 6

Boeing F/A-18 til Flyvevåbnet?



Dansk luftsport fejrer 100 år

- se side 19

Læs også...

DUO DISCUS XLT & AERO 2009



Forsikringsaftale 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

CESSNA DEALER SCANDINAVIA

FLYTEKNIK.NO
FLYTEKNIK AS, BRØDREVEIEN 15B, 3476 NOTODDEN • NORWAY

Cessna CORVALIS 400 TT *Fast enough to slow down the world*

This beauty with TKS anti ice system can be yours...

- European Cessna Corvalis 400 TT **NEXT TO JET COURSE** at our FTO
- Course will be **refunded Euro 3 850,-** when you order your new Cessna 400 Corvalis TT
- **Free Garmin 1000 course and flight training** in your new Cessna Garmin 1000

WWW.FLYTEKNIK.NO

Contact: Runar Vassbotten: runar@flyteknisk.no tlf: +47 90 78 44 78
Frøde Granlund: frøde@luftfartsskolen.no tlf: +47 41 55 16 11

NEW • USED • COMMISSION • EASA SERVICE CENTER

MO **SER**

-
-
-
-

FoI se:

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 tilfidesag. 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 • Tlf: +45 33 46 03 00 • e-mail: info@qbenai.com



« 6

Duo Discus XLT

»Med hensyn til flyveegenskaberne er Duo Discus XLT praktisk taget identisk med forgængeren, X. Jeg prøvede både flystart og spilstart, og i begge tilfælde var det enkelt og sikkert at betjene dette svævefly.«

14 »

Boeing F/A-18 E/F Super Hornet

»Den version som Boeing gerne vil sælge til Danmark er en Super Hornet i blok II-version. Der er her tale om en yderligere opdatering af de elektroniske systemer, bl.a. en ny radartype (Active Electronically Scanned Array - AESA).«



« 16

Naval Air Station Oceana

»Efter at Grumman F-14 Tomcat blev pensioneret i september 2006 er Boeing F/A-18 Hornet og Super Hornet US Navys væsentligste fly grupperet på NAS Oceana i 17 eskadriller med over 270 fly. NAS Oceana kaldes også Top Gun East.«



20 »

**Præsentation af UL-fly
Flight Design CTSW**

»Efter ca. 15 minutters flyvning i CSTW'en måtte jeg spørge mig selv: Har dette fly da ingen negative sider? Jo, det har nogle, men den væsentligste er, at flyet er stærkt vanedannende.«



Forsidefoto: Boeing

ALMEN

Kort sagt	4
Dansk Luftsport fejrer 100 år	19
CAMO	26

SVÆVEFLYVNING

Duo Discus XLT	6
----------------	---

MILITÆRFLYVNING

Boeing F/A-18E/F Super Hornet	14
Naval Air Station Oceana	16

ULTRALET

Flight Design CTSW	20
AERO 2009	24

HISTORIE

Historiske vingesus	28
---------------------	----

OSCAR YANKEE

Oscar Yankee	33
--------------	----

ORGANISATIONSNYT

Organisationsnyt	35
Unionskalender	37



»Norwegian
Air Shuttle«

norwegian.com

LN-NOL

KORT SAGT

Foto: Boeing.

6000 B-737

Boeing 737 nr. 6.000 blev den 17. april leveret til International Lease Finance Corp., der leaser flyet til Norwegian Air Shuttle ASA.

Direktør Björn Kjøs er glad for at være med til at fejre det runde tal. Flyet, der er en 737-800, har en jubilæumsbemaling på halefinnen. Norwegian Air Shuttle har yderligere 39 737 og 42 i ordre.

PIPER AIRCRAFT

Piper Aircraft, Inc. i Vero Beach, Florida er af sine ejere blevet solgt til selskabet Imprimis, der er et finans- og investeringselskab med kontorer i Bangkok, Singapore og Brunei Darussalam.

De nye ejere lægger vægt Pipers 72 år lange historie med produktion af over 150.000 fly i 160 modeller. Ca. 90.000 af flyene flyver endnu. Ejerne forventer en øget efterspørgsel på to- til seks-sædede fly i det asiatiske marked over de næste fem år, ikke mindst til flyveskoler og flyveklubber. Pipers hovedkontor, produktions- og udviklingsfaciliteter forbliver i Vero Beach, Florida.

Piper producerer for tiden syv modeller: Warrior III, Arrow, Seminole, Seneca V, Matrix, Mirage og Meridian. Produktionsplanerne for PiperJet fortsætter uændret.

DANISH AEROTECH OG BOEING I SAMARBEJDE

The Boeing Company og Danish Aerotech A/S har underskrevet et Memorandum of Understanding, der vil give Danish Aerotech mulighed for at levere logistikstøtteydelse til F/A-18 E/F Super Hornet kampflyet. Hvis Forsvaret vælger Super Hornet som dets nye kampfly, forventer Danish Aerotech og Boeing således at indgå partnerskab bl.a. vedrørende et Performance Based Logistics program for langsigtet støtte til kampflyet og andre fly og helikoptere.

»Dette er en værdifuld aftale«, siger Danish Aerotech's administrerende direktør Søren E. Petersen. »Med sit brede fundament i forsvarsindustrien og som en fø-



Piper Meridian med Garmin G1000 avionics.



Boeing F/A-18F i US Navy bemaling. Foto: Knud Larsen.

rende producent af civile og militære fly er Boeing en særdeles attraktiv partner for Danish Aerotech. Vi ser frem til yderligere at udvikle vores kernekompetencer og samarbejde med Boeing om nye områder af strategisk og langsigtet værdi for Danish Aerotech, som samtidig vil give os en betragtelig forøgelse af såvel indtjening som beskæftigelse.«

Boeing og Danish Aerotech kan desuden i fællesskab forfølge forretningsmuligheder vedrørende træning og uddannelse, Performance Based Logistics leverandørstyring, reparation og vedligeholdelse samt produktionsopgaver indenfor Boeings palet af programmer for nogle af verdens mest avancerede militærfly og helikoptere.

»Boeing har længe været en innovator indenfor Performance Based Logistics, og indflydelsen fra Danish Aerotech's ekspertise indenfor fly- og komponentvedligeholdelse kan yderligere forbedre vores styrke i at levere Mission Readiness til vore kunder,« siger Tom Bell, Vice President of Business Development hos Boeing Military Aircraft.

Boeing Integrated Defense Systems har hovedkvarter i St. Louis, Missouri, og har en omsætning på 32 milliarder USD og 70.000 ansatte.

LUFTFARTSUDDANNELSERNE

Trafikministeriet har udsendt en rapport

om luftfartsuddannelserne i Danmark. Ministeriet skriver: »Der er generelt et stort konkurrencepres i luftfartserhvervet, og den globale recession varsler hårde tider for luftfartsbranchen. Hvis dansk luftfart skal klare udfordringen fra den stadig stigende internationale konkurrence, kræver det, at de ansatte har de bedst mulige kvalifikationer. Danmark har nogle af verdens bedste luftfartsuddannelser, og for regeringen er det en klar målsætning, at denne position fastholdes og udvikles. Stigende krav til luftfarten hvad angår miljø, effektivitet og sikkerhed underbygger denne udvikling. Derfor er det regeringens klare mål, at efteruddannelse og livslang læring skal bidrage til at sikre dansk luftfarts konkurrencedygtighed.«

Læs rapporten på dette link:
www.trm.dk/sw614.asp

CHEFSKIFTE VED FLYVERTAKTISK KOMMANDO

Den 4. maj fik Flyvertaktisk Kommando ny chef. Det er den 52-årige generalmajor Henrik Røboe Dam, der kommer fra en stilling som chef for NATO's Luftoperationscenter i Finderup.

Siden august 2005 har Generalmajor Stig Østergaard Nielsen været chef for Flyvertaktisk Kommando, men i forbindelse med chefrokadens bliver han nu chef for Luftoperationscentret i Finderup.




CH FTK Henrik Røboe Dam.

TIL LEJE

Til snarlig overtagelse
udlejes hangarpladser i
Københavns Lufthavn,
Roskilde.

**Månedlig leje eks. moms
kr. 1.700,-**

Henvendelse dagligt til:
Henrik Stagetorn
Tlf. 33 12 46 11
E-mail: tv@stagetorn.dk



DUO DISCUS XLT

Ny standard i klassen for tosædede svævefly

Af Jochen Ewald (fra »segelfliegen« nr. 5-2008)

Da Duo Discus X blev præsenteret i 2005 havde Schempp-Hirth forøget den maksimale startvægt for deres populære tosædede svævefly fra 700 til 750 kg, og samtidig præsenterede man en nyudviklet kombination af sammenkobling af bremseklapperne med flapsene, der gør det muligt at foretage en langsommere og stejlere anflyvning.

Ingeniørerne i Kirchheim har dog ikke været uvirksomme siden denne præsentation: I henhold til ønsker fra potentielle kunder er de barslet med et forlænget og nyrevideret cockpit samt en yderligere optimering af vingestrukturen og bremse-/flapsystemet.

En prøveflyvning med den nye Duo Discus XLT med »Turbo-hjemflyvningshjælp« var ubetinget en succes.

Nyhederne kunne ses tydeligt allerede i montagehallen: Yderenden af den store centrale vingedel er ligesom vingetipdelen, der har Maughmer vingetipper, blevet væsentlig lettere grundet en fuldstændig omstilling til kulfiberteknologi (og de medleverede håndgreb, der kan monteres i stedet for den yderste del af vingen med vingetippen, giver en sikker håndtering af flyet på jorden). Denne ændring gav en vægtbesparelse på godt



»Motoren er vist i den delvist opklappede stilling med standset propel (når tændingen er slået fra), inden den køres ind«

Desuden er spalteafdækningen ved sideroret og ved flapsene blevet forbedret ved hjælp af nye afdækningsbånd.

MOTOREN

Duo Discus XLT er udstyret med en 22 kW Solo 2350D to-cylindret, totakts motor, der er monteret på en lille bagud nedklappelig mast. Den 5-blads trækende foldepropel efter »Oehler«-princippet bliver drevet via et remdrev. Drivsystemet er afskærmet med afdænings-skærme. Hele drivenheden, der vejer 35 kg, lader sig let afmontere på kun 30-40 minutter. (Med afmonteret drivenhed og en takeoff-vægt på max. 630 kg er begrænset kunstflyvning tilladt). Styringen af motoren sker via den videreudviklede TB06-kontrolenhed, som er monteret ved begge sæder. Selve betjeningen er holdt på et minimum: Ved start af motoren (ved en flyvehastighed på ca. 100 km/t) slås tændingen til, drivsystemet kører automatisk ud, hvorefter TB06-displayet angiver, at man skal aktivere dekompressionsgrebet, og så snart det nødvendige startomdrejningstal er nået, skal dekompressionsgrebet slippes igen. For at standse motoren skal man blot slå tændingen fra: Efter åbning af afdækningsklapperne bliver masten med motoren vippet et lille stykke bagud, og kører derefter automatisk ned på plads, når motoren er standset helt. I nødstilfælde (og ved check på jorden) kan der også foretages manuel aktivering ligesom for de ældre Schempp-Hirth »Turbo«-udgaver. Ved hjælp af en vippekontakt med afdækningsklap i den forreste instrumentkonsol kan styringen af motoren skiftes til TB06-styreenheden ved bagsædet.

XL GIVER PLADS

De vigtigste ændringer fra »X« til »XL« er sket i skroget. Her er – som L'et i navnet angiver – pladsen mellem sæderne blevet ca. 10 cm større, hvilket specielt er kommet den forreste cockpit-plads til gode, men ved en kraftigere forkrøpning af det bagerste tværgående bærerør er der også opnået en pladsforøgelse på 8 cm bagerst i cockpitet. Dette har givet plads til virkelig store piloter i begge sæder. Også designet af begge »pilotarbejdspladser« er blevet fuldstændig genbearbejdet. For at finde frem til den

og vel fem kg. Det er dog stadig nødvendigt med stærke hjælpere, hvis der ikke benyttes andre hjælpemidler - hver vinge vejer ca. 90 kg, men takket være den præcise konstruktion, går monteringen efter det kendte Schempp-Hirth-system dog hurtigt og problemfrit.

Det kombinerede bremse-/flapsystem, der blev præsenteret sammen med Duo Discus X for tre år siden, er blevet yder-

ligere optimeret: De »toetages« bremseklapper er nu placeret 7,4 cm længere fremme og kører to cm længere ud; sammenkoblingen af bremseklapperne med flapsene kompenserer for det opståede tab af opdrift og giver en yderligere bremsemodstand. Gastrykcylindren i koblingssystemet bevirker, at flapsene automatisk kører ind, når flyvehastigheden bliver højere (over ca. 170 km/t).



I »T-udgaven« giver et Oehler-drev med den 5-blads foldepropel mulighed for hjemflyvning.

optimale udformning af sæderne og placeringen af betjeningslementerne, har næsten alle Schempp-Hirth-ansatte deltaget i udformningen af mock-up'en af skroget for den nye Duo Discus, og resultatet er et cockpit, der må betegnes som »det optimale kompromis« indenfor bygningen af et svævefly (en 100% optimal løsning for alle er umulig). Sæderne/sædeskallerne, der er lavet af kulfiber-aramid-væv, sørger ikke kun for god crash-sikkerhed, men giver også et tiltalende udseende. Instrument-midterkonsollen kan nu klappes op for lettere ind- og udstigning (nødudstigning). Ryglænene kan indstilles foroven og forneden, de kan tilpasses de moderne faldskærme, så der ikke er nogen spring (faldskærmsfordybninger) i rygstøtten. Pedalerne har et stort indstillingsområde ved begge sæder, og kun meget små pi-

loter har behov for en sædepude for at opnå passende udsyn (en sådan pude tilbydes også af SH). Schempp-Hirth har i øvrigt lige besluttet at udstyre alle deres svævefly seriemæssigt med de energi-absorberende sædehynder, der anbefales af Tony Segal. Lommer i væggene ved begge sæder samt en bagagelomme foran den bagerste styrepind giver gode opbevaringsmuligheder for alt, hvad man har behov for under og efter flyvningen, og dertil kommer et rummeligt bagagerum bag nakkestøtten for det bagerste sæde; dette findes også i »Turbo«-versionen, hvor den 16-liters benzintank så er placeret i skroget under bagagerummet. Desuden er der også sket forbedringer i forbindelse med canopy og friskluftindtag: Det store canopy har nu fået en elastisk tætningsliste, som giver god tætning og mindsker materialespænd-

ingerne også ved store temperaturvariationer, og luftindtaget til cockpittet er blevet placeret længere fremme, hvorved støjen er blevet reduceret ved alle indstillinger.

LETTERE HÅNTERBAR END FORGÆNGEREN

Til min prøveflyvning fik jeg stillet den netop færdigproducerede PH-1408 til rådighed. Overdådig instrumentering med gode instrumenter og transponder (uden transponder er flyvning i Holland desværre ikke længere tilladt), fire 7,2 Ah-akkumulatorer (to i vingerne og to under sædet) og en 18 Ah-akkumulator under »handskerummet« foran den bagerste styrepind. Med dette udstyr vejede flyet 485 kg, og med Bernd Weber som »Co« og 10 kg brændstof i tanken, kom vi op på en startvægt på 645 kg med tyngdepunktsplacering midt i det tilladte område.

I cockpittet følte jeg mig straks »hjemme«, alt passer og ligger godt i hånden. Ved aktivering af bremseklapperne eller drivsystem (selvfølgelig kun i luften) støder albuen hverken på den bagved siddendes skosnuder eller sidekonsollerne. Forsædet adskiller de to cockpitdele fuldstændigt helt op til canopy-rammen, og forhindrer dermed, at noget kan rutsche bagud. Der var kun to ting, som jeg syntes kunne forbedres: Den relativt store kraft for at frigøre det noget kantede trimmehåndtag på den venstre sidekonsol (for at gøre det fri, skal det vippe til højre), samt åbningsvinklen for canopy'et, der med venstre vinge hvilende på en let nedadskrånende flade, kan medføre, at et let vindstød lukker canopy'et.

Med hensyn til flyveegenskaberne er Duo Discus XLT praktisk taget identisk med forgængeren, »X«. Jeg prøvede både flystart og spilstart, og i begge tilfælde var det enkelt og sikkert at betjene dette svævefly. Udsyn og frisklufttilførsel er eminent, det nye luftindtag og canopy-tætningen har sænket støjniveauet i cockpittet til »hviskeniveau«.

Med den nye placering af håndtaget til drivmotoren kan denne let køres ud og ind, og låsningen af håndtaget ved at

Få økonomisk luft under vingerne



2008 Piper Malibu Matrix, Reg.No. OY-PKF

Known Ice
Traffic advisory system
Asking price: USD 884,000



2009 Piper Malibu Meridian, Reg.No. OY-PMM

New Door cable system.
De-luxe khaki leather interior
Asking price: USD 2,215,000



Kontakt os for yderligere information på disse aktuelle tilbud



TB06 motorstyringen sørger for fuldautomatisk start og standsning af motoren, dog med mulighed for at gribe manuelt ind.



En kontakt med gul afdækningsklap i den forreste instrumentmidterkonsol gør det muligt at overføre motorkontrollen til det bagerste sæde.

vippe dette ned, er sikker og let visuelt kontrollerbar.

Mit første indtryk efter udsvingning af drivmotoren var, at den nye XLT føltes tydeligt lettere håndterbar end forgængerversionerne. Dette skyldes ikke kun den behageligt letgående styring, men vægtbesparelsen yderst i vingerne har også medført en tydelig forbedring af rulningsforholdene. Ved 100 km/t skulle man grundet den fremragende ror-afstemning kun bruge knap 4 sekunder for at skifte fra 45° krængning til den ene side under circling til 45° til den anden side. Dette er en typisk værdi for »normale« 15 m- eller »gode« 18 m-svævefly, og dermed er centrering i termik lige så sjovt og let som i et énsædet svævefly! I rolig termik stiger Duo Discus XLT fremragende ved 85 km/t og 30° stigningsvinkel, og også ved 95 km/t og 45° kan den følge med de énsædede i standard- og åbenklasse. Dens længdestabilitet og dynamiske stabilitet er rigtig god, så selv »nervøse« elever ikke har nogen problemer. Også ved hurtigflyvning ligger det elegante dobbeltsædede fly dej-

ligt komfortabelt og roligt. Kun trimmefjederens store stivhed (formodentlig begrundet i kravene i godkendelsesbetingelserne) generer lidt: For at holde højdestyrekraften lavest mulig ved højdeændring eller ved indgang i cirkel, skal man ofte trimme efter (ved høje hastigheder er det tilmed nødvendigt med ret stor kraft for at kunne foretage trimning), og allerede på jorden fandt jeg brugen af trimmehåndtaget værdig til forbedring.

Flyets stall-egenskaber er meget godmodige. Ved 70 km/t indikeret hastighed mærker man først en rysten, ved efterfølgende lavere hastighed hæver flyets næse sig tydeligt under kraftig rysten og hastighedsvisningen falder til 55 km/t på grund af, at turbulens fra vingeroden rammer pitot-røret på halen, hvorefter Duo Discus XLT går ind i et meget stabilt stall, stadig med rystelser. Aktivering af bremseklapperne giver ingen ændringer i trimning og stall-egenskaber – stall'et indtræffer stadig ved samme hastighed. Selv under udfladning ved landing kan man både aktivere og deaktivere bremseklapperne på XLT'en uden

fare for at synke igennem eller springe op.

DEN NYE TB06-STYREENHED

Takket være den nye TB06-styreenhed er betjening af motoren forbilledlig enkel: Ved en flyvehastighed på ca. 100 km/t slår man »tændingen til«, motoren vipper ud og TB06-displayet viser, at man skal aktivere dekompressionsventilen. Kort efter, så snart motoren roterer med det nødvendige omdrejningstal, forsvinder aktiveringsmeldingen i displayet, dekompressionshåndtaget slippes, og motoren starter. Da luftstrømmen fra propellen rammer pitot-røret og det statiske indtag på halen, bliver disse indtag under motorflyvning skiftet om til tilsvarende på kroppen ved hjælp af to vippekontakter. Der er intet gashåndtag, motoren kører altid med konstant omdrejningstal. Den optimale stigningsværdi på ca. 1 m/s (bortset fra i termik) opnåede jeg ved en flyvehastighed på 85-90 km/t, hvor motoren så roterer med 6100 o/m. Cruise kan foretages med 120 km/t, over denne hastighed får man en advarsel fra TB06-styreenheden, når mo-

»Bremseklapperne er nu blevet større, placeret længere fremme og sammenkoblet med flapsene«

toren nærmer sig max.-omdrejningstallet på 6600 o/m, hvor tændingen bliver afbrudt for at beskytte motoren. Dette sker ved 125 km/t, og efter reduktion af farten starter motoren igen. Stall-egenskaberne under motorflyvning er de samme som under svæveflyvning uden motor, blot får man en kraftig larm, når turbulensen fra den stall'ende vinge rammer propellen og giver en tydelig stall-indikation.

Med fuld 16 liter-tank har en Duo Discus XLT en rækkevidde på omkring 200 km under »sav-tandsflyvning«. For at standse motoren slår man tændingen fra, hvorefter man reducerer flyvehastigheden til 85 km/t. Afdækningsklapperne over motorrummet åbner sig automatisk, og motoren vipper lidt bagud. I denne stilling standser propellen hurtigt, og hele drivsystemet kører ned på plads. Med motoren fastholdt manuelt i skråstillingen konstaterede jeg, at flyveegenskaberne ikke ændredes væsentligt i denne »fejltilstand«, synkehastigheden var under 1,5 m/s, så selv i denne konfiguration kan der uden problemer foretages en sikker (ude-)landing.

GOD TIL SPIND

Nyt for Duo Discus XL(T) er godkendelsen til enkel kunstflyvning ved en flyvægt på under 630 kg (i øjeblikket formelt kun med afmonteret motor). Loop og rul flyves med en udgangshastighed på 200-210 km/t, og minimumshastighed for at komme rundt i et loop er 180 km/t. Takket være de lette vingetipper kan rul laves lettere og mere præcist end med andre svævefly med denne spændvidde. Også spind er muligt og tilladt – en vigtig ting ved anvendelse af flyet til skoling: Under stall med styrepinden trukket helt tilbage gives fuldt siderorsudslag, 20 m-svæveren »taber« en vinge, og begynder at rotere med næsen pegende kraftigt nedad. Under den første omdrejning løfter næsen sig lidt (uden at XLT'en kommer ind i en stilling, hvor man får indtryk af at være i et fladt spind), for derefter at fortsætte spindet nedad med relativ stejl nedgang og komfortabel lav centrifugalpåvirkning.

Udretningen sker i henhold til standardmetoden: Modsat sideror og let højderor stopper rotationen efter mindre end ¼



Den yderste ende af vingen, der er blevet væsentligt lettere grundet kulfiberopbygningen – her med påsat bæregreb i stedet for den yderste vingedel med vingetippen. Dette giver god håndtering.

omdrejning med efterfølgende reduktion af siderorsudslaget – man kommer ud af spindet med et højdetab på mindre end 100 m. XLT'ens spindegenskaber er emmentil træning af spind! Hvis flyets tyngdepunkt ligger langt fremme, kan det efter den første omdrejning gå over i et spiraldyk, som i givet fald straks skal stoppes for at undgå for voldsom forøgelse af hastighed og belastning. For at undgå denne situation med en kraftig person i forsædet, anbefales det at have



en passende vandballast i hæktanken (iht. flyets håndbog).

At lande Duo Discus XLT'en er endnu lettere end man skulle forvente af et skolefly. Da stall-hastigheden ikke ændrer sig ved aktivering af bremseklapperne, er 90 km/t (plus den halve vindhastighed) tilstrækkelig som anflyvningshastighed. De store bremseklapper kombineret med de automatisk udkørende flaps gør det muligt at foretage en stejl anflyvning, hvor udsynet mod landingsbanen, specielt fra bagsædet (med instruktøren), er blevet væsentlig forbedret. Kombinationen af bremseklapper og flaps bevirker også, at kraften for at aktivere bremseklapperne altid er »positiv«, så klapperne

bliver altså ikke utilsigtet suget ud (f.eks. under start, hvis piloten skulle have glemt at låse håndtaget).

Også sideglidning er enkelt og meget virksomt, en svag tendens til at dykke under sideglidning, når luftbremserne aktiveres, udlignes let med højderoret. Efter opretningen sætter Duo Discus XLT'en sig nydeligt og sporsikkert på det komfortabelt affjedrede hovedhjul og forbliver utrolig let at kontrollere, lige indtil den har rullet farten af. Den nye Beringer skivebremse gør det muligt at nøjes med et meget kort ground roll, hvis dette skulle være nødvendigt, og under kraftig opbremsning kommer næsehjulet i brug – bortset fra denne situation er det overflødig.

RESUMÉ

Den nye Duo Discus XLT er et fremragende tosædet svævefly, der giver to piloter samme flyvegglæde og -egenskaber som et énsædet svævefly. Med data og egenskaber som de absolut bedste svævefly i den åbne klasse fra tidligt i 1980'erne er den et ideelt træningsfly til strækflyvning, som med en kompetent co-pilot giver mulighed for at lære en masse om svæveflyvning, og samtidig byder den på så enkle og sikre flyveegenskaber, at den uden problemer kan anvendes i flyveklubberne som skolefly til grundskoling inkl. spind og lettere kunstflyvning. Ikke kun instruktøren har væsentlig forbedret komfort og udsyn. Schempp-Hirth »Turbo«-hjælpemotorsystemet med dets enkle betjening sparer

I begge cockpitdele (her bagerst) sørger stilbare luftdyser i højre sidevæg for et behageligt klima, og det nye håndtag for drivmotoren er let at betjene.

PRODUCENT

Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH
Krebenstraße 25
D-73320 Kirchheim/Teck

Tlf: +49 7021 72980
Fax: +49 7021 7298199
E-mail: info@schempp-hirth.com
Web: www.schempp-hirth.com

ikke kun brugerne for risici ved udelandinger og tidsrøvende hjemtransporter, men gør det også muligt at instruere pilotelever i flyvning med »ikke-selvstartende motorsvævefly«. Takket være en fremragende opbygning fra en fabrik, der også er kendt for god kundeservice efter salget, er en Duo Discus XLT en rigtig god investering i fremtiden, også for flyveklubber.

TEKNISKE DATA

DUO DISCUS XLT

Spændvidde:	20 m
Vingeflade:	16,4 m ²
Aspect ratio:	24,4
Længde:	8,73 m
Tomvægt:	ca. 465 kg
..... (uden motor -35 kg)	
Udstyrsvægt, PH-1468:	487 kg
Max. startvægt:	750 kg
Max. vandballast, vinge:	198 l
Max. vandballast, hæktank:	11 l
Vingebelastning: ..	133,8–45,7 kg/m ²
Min. faldhastighed: 0,57 m/s (609 kg)	
..... 0,62 m/s (750 kg)	
Bedste glidetale:	
..... 46–47 ved 100 km/t (609 kg),	
..... 106 km/t (750 kg)	
Max. tilladt hastighed:	263 km/t

Zephyr og Ekolot U.L. fly

- Radio
- GPS
- Transponder
- Props

www.dulacaircraft.dk

Tlf. 74521605

DIN MULIGHET TIL Å BLI PROFESJONELL PILOT I DANMARK OG EUROPA

Søk før 29 juli!



**SU - Support
Apply online**

www.neia.no

Email: post@neia.no

Telefon + 47 70 18 93 00

Fax +47 70 18 93 01

Inkludert i utdanningen

- Europeiske og Amerikanske pilot lisenser
- Loss of Licence forsikring i studietiden
- Opp til 2000 flytimer
- Leilighet i USA
- Hybelhus i Norge
- Muligheter for jobb i NEIA som pilot eller instruktør

**ER DRØMMEYRKET FORTSATT EN DRØM ?
- NEIA GJØR DRØMMEN TIL VIRKELIGHET -**

100 % av de uteksaminerte studentene i 2007 og 2008 har gått rett i jobb

Samtlige studenter har i denne perioden hatt 2 - 3 jobbtillbud. De to siste studentene fra 2008 hadde fått jobb før de hadde sin oppflygning i desember.

-Du trener ikke bare til en pilotlisens, du trener til en karriere-

Opptaksprøve er den 4-6 august 2009. Søk nå og bli med på neste opptaksrunde, og du har tatt det første steget mot å bli profesjonell pilot i Norge og andre land i Europa! Testene som gjennomføres tar en dag. Trafikkflygerutdanningen ved NEIA er den eneste integrerte som gir studentene praksis under selve utdanningen, noe som medfører at de fleste kan gå direkte over til de beste pilot jobben rundt i Europa etter at utdanningen er avsluttet. Vi vil derfor invitere deg til NEIA. Skolen dekker dine reisekostnader om du starter i septemberklassen 2009. Når du kommer på opptaksprøve vil du også få en lur i vår fysimulator.

Bli en del av den beste pilotutdanningen som tilbys i Europa!

Ole Pedersen, Accountable Manager





Boeing F/A-18F på Naval Air Station Oceana, Virginia.

BOEING F/A-18E/F SUPER HORNET

Tekst og foto: Knud Larsen

I konkurrencen om at blive leverandør af Flyvevåbnets nye jagerfly til afløsning Lockheed Martin F-16 er Boeing F/A-18 Super Hornet en af de tre muligheder

Boeing F/A-18 hed oprindeligt McDonnell Douglas til fornavn indtil Boeing overtog firmaet i 1997.

Den første version, der hed Hornet, gik i operativ tjeneste i US Navy i 1979. I 1987 blev den opgraderet med bl.a. ny elektronik og nye missilsystemer (AIM-120 AMRAAM og AGM-65 Maverick). Den nyeste version benævnt Super Hornet fløj første gang fra fabrikken i St. Louis, USA den 29. november 1995. De to General Electric F404 motorer er erstattet de nyeste motorer (GE F414) med nydesignet luftindtag og andre strukturelle ændringer. Flyet var, udover en APG-73 radar, udrustet med avancerede infrarøde sensorer, sigte direkte i hjelm-

visiret og elektroniske distributionssystemer.

Den version som Boeing gerne vil sælge til Danmark er en Super Hornet i »blok II«-version. Der er her tale om en yderligere opdatering af de elektroniske systemer, bl.a. en ny radartype (Active Electronically Scanned Array - AESA) Raytheon APG-79.

Under FLYV's besøg på fabrikken i St. Louis var der briefinger om virksomheden Boeing, om Raytheons AESA APG-79 radar samt om industrisamarbejdet med danske virksomheder. Inden for de seneste måneder har Boeing og tre store danske virksomheder samt en række mindre indgået aftaler om samarbejder. De store virksomheder er TERMA, Systematic og Danish Aerotech.

Besøget i St. Louis afsluttedes med en rundvisning i produktionshallerne, hvor der både bygges Boeing F-15 og F/A-18.

FAKTA

Boeing F/A-18 Hornet og Super Hornet brugere:

US Navy
US Marine Corps
Canada
Australien*
Spanien
Kuwait
Finland
Schweiz
Malaysia

* Det australske flyvevåben får i juli måned leveret den første Super Hornet.

F/A-18E/F Block II Integrates the Latest Technology

Advanced Cockpits
Large displays for excellent situational awareness and intuitive controls for efficient crew operations

Advanced Computing Architecture
Open architecture, large bandwidth high speed network, High Order Language software provide modern, scalable processing capability

Advanced Mission Computer **Digital Solid State Recorder**

Digital Network Connectivity
voice, data and imagery via Link 16 Multifunction Information Distribution System (MIDS) and Digital Communication System (DCS)

Long Range
14,000 lb internal fuel, up to 13,000 lb external fuel, efficient engines and "buddy" tanking allows Super Hornets to reach everywhere

Agility and Flight Performance
5th-generation aerodynamics, digital fly-by-wire flight controls and integrated engine control enable "care-free" maneuverability

Joint Helmet Mounted Cueing System (JHMCS)
Rapid air-to-air / air-to-ground target acquisition and engagement

AIM-9X
with JHMCS and Super Hornet maneuverability, for close-in air combat dominance

Active Electronically Scanned Array (AESA) Radar
Ten years ahead of the rest in range, resolution, reliability, survivability and target tracking capacity. Simultaneous air and ground tracking allows the aircrew to see first, shoot first.

Twin Engine
Reliability, survivability and safety

Advanced Tactical Forward Looking Infrared (ATFLIR)
Electro-optical, infrared, long-range, high resolution and highly integrated with AESA Radar and JHMCS

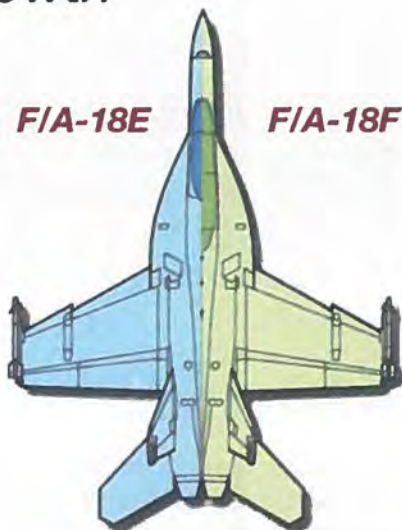
Large Weapons Payload
Eleven weapon stations provide maximum flexibility for air-to-air and air-to-ground weapons, reconnaissance pod and tanker pod

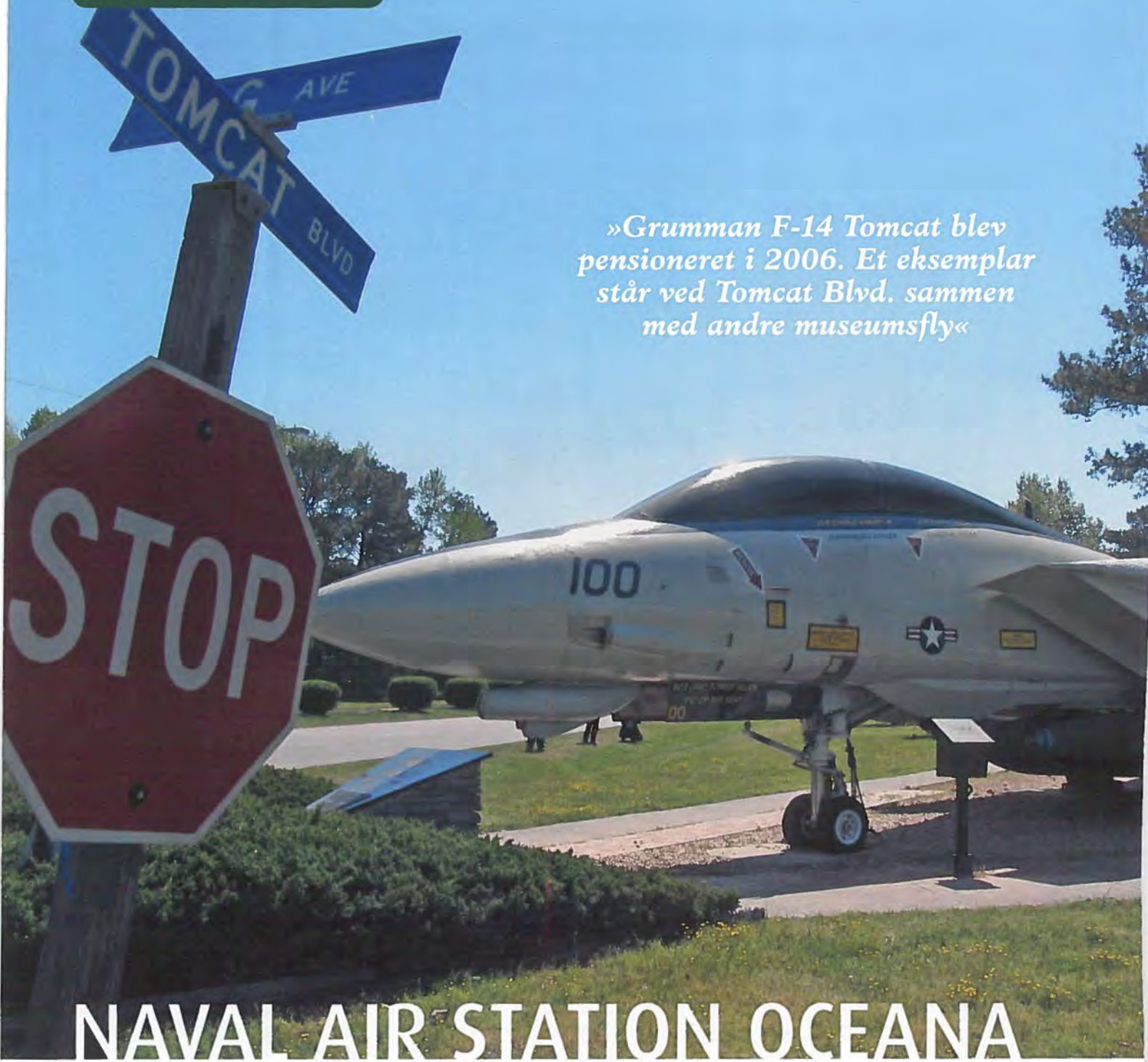
SHARed Reconnaissance Pod (SHARP)

Sized for Performance and Growth

	F/A-18E		F/A-18F*	
	500 ft ²	46.5 m ²	500 ft ²	46.5 m ²
Wing area				
Weight				
Empty	32,082 lb	14,552 kg	32,795 lb	14,876 kg
Max take off	66,000 lb	29,937 kg	66,000 lb	29,937 kg
Fuel (JP-5)				
Internal	14,950 lb	6,780 kg	14,008 lb	6,354 kg
External (5) 480 gal. tanks	16,272 lb	7,381 kg	16,272 lb	7,381 kg

* Based on Lot 28 Block 2 aircraft





»Grumman F-14 Tomcat blev pensioneret i 2006. Et eksemplar står ved Tomcat Blvd. sammen med andre museumsfly«

NAVAL AIR STATION OCEANA

Tekst: Knud Larsen

Foto: Boeing og Knud Larsen

Boeing vil gerne sælge deres F/A-18 til det danske flyvevåben til afløsning af F-16. Så for at se hvorledes organisationen bag driften af flyene fungerer, var der besøg hos US Navy.

Hele området ved Atlanterhavskysten nær Norfolk i staten Virginia er domineret af store militære installationer for US Navy. Der er skibsværfter, kajanlæg for US Navy skibe inkl. hangarskibene, flyvestationer, øvelsesområder mm.

US Navy's største flyvestation (et areal på ca. 40 km²) på Atlanterhavskysten hedder Naval Air Station Oceana beliggende tæt ved byen Virginia Beach. Der er to krydsbaner med længde op til 3.700 meter.

I gennem tiden har NAS Oceana været hjemsted for McDonnell F-4 Phantom II, Grumman F-14 Tomcat og Grumman A-6 Intruder og en del mindre flytyper. Efter at Grumman F-14 Tomcat blev

pensioneret i september 2006 er Boeing F/A-18 Hornet og Super Hornet US Navy's væsentligste fly grupperet i 17 eskadriller med over 270 fly. NAS Oceana kaldes også »Top Gun East«.

Besøget fandt sted ved eskadrille VFA-136 (tilnavn: Knighthawk), hvor eskadrillechef CMDR Klas Ohman gennemgik eskadrillens funktion og dagligdag med efterfølgende besøg i hangaren med F/A-18. Eskadrillen havde været udsta-



Opbygningen af F/A-18 gennemgås på en interaktiv storskærm i undervisningslokalet.



Panasonic laptop computeren der anvendes til eftersyn og fejlfinding.

tioneret på hangarskibet USS Enterprise med flymissioner på op til 6,5 time. Eftersyn på flyene udføres på samme måde som på moderne biler: man forbinder flyet til en laptop computer, der straks analyserer eventuelle fejl og foreslår reparationsmuligheder.

Flyvestationen er udover flyene også hjemsted for en lang række skoler og uddannelsescentre, såsom Landing Signal Officer School, hvor eleverne lærer at

styre flyene ned til hangarskibsdækket. Uddannelsescentret for flyvedligeholdelse hedder Center for Naval Aviation Technical Training Oceana (CNATTU Oceana). Her optages elever fra 18-19 års alderen til uddannelse i vedligeholdelse af forskellige dele af F/A-18. Det kan være elektronik, hydraulik, radar, strukturer osv. Undervisningen foregår med moderne computere, simulatorer og mock-up, så eleverne straks kan se hvad der sker når piloten vælger fx flaps ned.

Flyvestationens chef CAPT Thomas Halley, der også er chef for Strike Fighter Wing Atlantic, understregede sin store tilfredshed med samarbejdet med Boeing. Alle flyene var altid leveret, som han sagde: »On budget - on time«. Indtil nu er 390 »blok-II« fly leveret.

I juli måned begynder leveringen af F/A-18E/F »blok II-version« til det australske flyvevåben.



Eskadrillechef VFA-136 CMDR Klas Ohman på cockpitkanten af en F/A-18E.

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
centralr@centralr.dk • www.centralr.dk



Stationschefen CAPT Thomas Halley briefer om NAS Oceana.



100

EKSV - SKIVE

Dansk luftsport fejrer 100 år

KDA indbyder alle tilsluttede Unioner og medlemmer til en festdag i Skive Lufthavn

20. - 21. juni 2009

Selve fødselsdagen blev markeret i januar, men juni er mere velegnet til flyvning i Danmark. Derfor er programmet pakket med en bred vifte af alt, hvad dansk sports- og fritidsflyvning kan byde på i 2009. Alle KDAs unioner bidrager med aktiviteter i luften, og der er således tale om det mest omfattende og varierede flyvearrangement nogensinde i Danmark - plus en stor fest med spising og underholdning om aftenen. En begivenhed, som ingen flyveentusiast bør snyde sig selv for.

PROGRAM LØRDAG

Kl. 10:00 – 11:00	DMU / DULFO m.fl. Stjerne indflyvning
Kl. 12:00 – 12:20	Åbning: Repræsentant fra KDA og Skive Kommune
Kl. 12:20 – 12:30	Dansk Faldskærms Union
Kl. 12:30 – 12:50	Dansk Svæveflyver Union
Kl. 12:50 – 13:10	Modelflyvning Danmark
Kl. 13:10 – 13:25	Dansk Motorflyver Union
Kl. 13:25 – 13:45	Dansk Hanggliding og Paragliding Union
Kl. 13:45 – 14:00	Dansk UL-Flyver Union
Kl. 14:00 – 14:20	Dansk Kunstflyver Union
Kl. 14:20 – 14:30	Dansk Faldskærms Union
Kl. 14:30 – 14:50	Dansk Svæveflyver Union
Kl. 14:50 – 15:10	Modelflyvning Danmark
Kl. 15:10 – 15:25	Dansk Motorflyver Union
Kl. 15:25 – 15:45	Dansk Hanggliding og Paragliding Union
Kl. 15:45 – 16:00	Dansk UL-Flyver Union
Kl. 16:00 – 16:20	Dansk Kunstflyver Union
Kl. 16:20 – 16:30	Dansk Faldskærms Union
Kl. 16:30 – 16:50	Modelflyvning Danmark
Kl. 13:00 – 17:00	Dansk Ballon Union Udendørs udstilling af materiel. Video film om sporten vises i terminalbygning. Evt. flyvning vil foregå om aftenen

Følg med på hjemmesiden med flere detaljer om programmet.
Kl. 19:00 – ?? Fest og spising, mulighed for overnatning.

Tilmelding nødvendig

Brug aftenen i godt selskab med vores luksusmeny, lokale Øl og udsøgte Vine
altsammen til overkommelige klubpriser.

Alle unioner kan udstille materiel / plancher eller vise video på storskærm i terminalbygning.

Program søndag:

Søndag er reservedag.

Lørdagens program køres søndag, hvis vejret er dårligt lørdag. Ellers følgende program:

Kl. 08:00 – 11:00	Morgenmad og klargøring af pladsen
Kl. 11:00 – 14:00	Åben hus for unioner (udstillinger, video på storskærm etc.)
Kl. 14:30 –	Afrejse

Tilmelding:

Sidste dato for tilmelding er d. 8. juni 2009

Kig ind på

www.eksv.dk/kda

og få mere information om arrangementet

Her er der også muligt at tilmelde sig



Foto: Erik Gjørup



PRÆSENTATION AF UL-FLY FLIGHT DESIGN CTSW

Kulfiber, ingen stræbere og et stort cockpit.

Af Ole Gellert Andersen

Kai Hansen fra Skærbæk er svæveflyveinstruktør i Røde Kro og UL-pilot i Tønder. Han har købt en brugt CTSW, som er et højvinget UL-fly, der er bygget i kulfiber. Og så er han en venlig mand. Han ringede nemlig til FLYV's UL-journalist for at høre, om han havde tid og lyst til at lade sig omskole til CTSW'en. Og hvem siger nej tak til sådan et tilbud? Kai Hansen havde oven i købet været så venlig at flyve flyet til FSN Skrydstrup, så jeg kun skulle køre fra Haderslev til flyvestationen for at omskole mig selv og prøve flyet med henblik på en præsentation i FLYV.

Efter ca. 15 minutters flyvning i CTSW'en måtte jeg spørge mig selv: Har dette fly da ingen negative sider? Jo, det har nogle, men den væsentligste er, at flyet er stærkt vanedannende. Der er også nogle flere, og dem skal jeg vende tilbage til. Men ellers kan CTSW'en ikke løbe fra sit tyske ophav. Kvaliteten er i orden, og overfladen og finish er bare helt

OK. Alle grundelementerne på flyet fremstilles i Ukraine, men det er sket med baggrund i tyske kvalitetsnormer. Flyets overflade er noget helt for sig selv. Det er lavet i kulfiber, og har derfor ingen problemer med at holde sig indenfor de relativt snævre vægtgrænser for danske UL-fly. Samtidig er CTSW'en en racer. Når først flyet er i luften, og flaps sættes i -12 grader, går det stærkt. Herom senere.

OMBORD

Der er god plads i en CTSW. Cockpittet er bredt, og man sidder rigtig godt. Selv høje mennesker har masser af plads til hovedet, og udsynet er godt – selv i drej. Flyets næse er meget kort, og frontruden er meget stor. Ja man får næsten det indtryk, at man sidder i en helikopter. Det betyder faktisk, at man ikke har nogen referencer overhovedet, når man kigger lige frem. Derfor havde Kai Hansen placeret et lille stykke rødt tape i cockpitrammen, hvor man skulle se for at kigge

lige frem. Og det er nødvendigt. Hvis man ikke passer på, kommer man hurtigt til at kigge ud over propelnavet, som er det eneste, man kan se, når man kigger lige frem. Og hvis man gør det, så gør man tilværelsen vanskelig for sig selv. Det bliver svært at holde kursen – især i landingen.

Håndbogen var gennemgået inden omskolingen, så de kritiske hastigheder sad i baghovedet. Flyet havde en masse kontakter til de forskellige systemer. Alle kontakterne blev – jfr. håndbogen – sat på »On« – også den knap, som var mærket »AP«. Nu var jeg klar. Taxi ud til bane 11 græs, magnetprøve på Rotaxmotoren uden problemer og klarering fra SKP TWR til at starte og lave airwork nord for pladsen.

Der er 67 kg på næsehjulet, så pinden skal trækkes godt tilbage for at aflaste næsehjulet under starten. Så tænkt – så gjort. Der er masser af kraft i flyet, og

det var hurtigt i luften. Herefter steg det godt, men var godt nok noget stiv på rorene. Men det gik nu meget godt. I ca. 300 fod gik det op for mig, at »AP« betyder autopilot, og den fløj faktisk ret godt. Ros herfra! Men autopiloten blev slukket, og jeg kunne tage over. For nu at blive i den europæiske flyvefraseologi, så mistede vor tyske ven »Otto Pilot« sit arbejde, og hans spanske kollega »Manuel Pilot« overtog styringen. Og selv om der ikke er meget spanioler i DULFU's uddannelseschef, så var det dog ham, der styrede nu. Og nu var rorene meget mere harmoniske.

Vi nåede op i 2000 fod, så der var højde nok til stalløvelser. Jeg stallede uden flaps, med 15 grader flaps og med 30 grader flaps. Flyet rystede i alle tre situationer, men ikke særligt markant – og det fløj stadig. I alle tre stillinger var næsestillingen så høj, at man ikke uforvarende kommer til at stalle uden at mærke, at der er noget galt. Udretningen med at føre styrepinden lidt frem fungerede helt perfekt, og flyet mistede kun lidt højde. Stall under drej blev ikke prøvet på denne tur, men her er flyet heller ikke særligt kritisk.

»Racergearet« skulle også prøves. Flaps blev sat i -12 grader, og så skal jeg da lige love for, at flyet fik fart på. Med ca. 4.800 rpm på motoren viste fartmåleren ca. 240 km/t. Flyet havde intet variometer – bortset fra indikationen i flyets GPS. Når man flyver næsten 250 km/t, er det godt at have et ordentligt variometer for at se, om flyet stiger eller synker. Det havde flyet desværre ikke, og da der kun er få referencer, hvordan man ligger i luftrummet, kan man nemt komme til at befinde sig i en svag stigning eller et svagt dyk. Men hold da op hvor det fly kunne flytte sig!

LANDING

Kai Hansen anbefalede 15 grader flaps i landingen, medens håndbogen anviser flaps helt op til 40 grader. Men alene det at komme ned i fart fra 250 km/ til området indenfor den hvide bue var svært. Håndbogen angiver, at flyets max. indflyvningshastighed i en normal landing med 15 grader flaps er 148 km/t eller 80 kts. Det er meget hurtigt for et UL-fly.



Cockpittet er rummeligt og nemt at komme ind i.



Flyet har to styrepinde, og gashåndtag, trim og hjulbremse sidder i konsollen i midten. På de nye typer, er trimbåndtaget erstattet af et trimhjul.

Man kan nu godt flyve langsommere, men udfladningen strækker sig over en stor del af banen, og skal man lave kortbanelanding, skal det ikke være med 15 grader flaps. Flyet flyver i groundeffekten i lang tid, og man skal passe på ikke at flade ud for højt. Samtidig skal man hele tiden være opmærksom på retningen. Det røde stykke tape i cockpittanten blev rettet mod flyvestationens

tankanlæg helt ude i horisonten – ca. 1.500 meter væk. Det virkede. Kursen holdt, og flyet landede fint med let løftet næse.

På de næste flyvninger blev flaps sat på 30 grader i indflyvningen jfr. håndbogen. Og se – så blev det noget helt andet. På finalen skulle flyets næse meget længere ned for at holde de foreskrevne 100 km/t,



Flyveinstrumenter og autopilot til venstre, og motorinstrumenter og avionics til højre.

Forsikringsfolk der forstår dig

Overblik og sikkerhed kommer ikke uden erfaring. QBE er gennem 120 år vokset til at være et af verdens 25 største forsikringselskaber med aktiviteter i 45 lande.
– det er vores kunders garanti for sikre produkter.

Som specialister i luftfartforsikring kan vi også rådgive dig, så vi sammen finder den løsning, der dækker dit forsikringsbehov.

Kontakt QBE - din solide partner!



www.qbenai.com

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



Claus Bang Hansen, adm. direktør



»Halefinnen på CTSW er relativ lille, men på de nye modeller er den større, og retningsstabiliteten er bedre«



Haleplanet er et pendelror med en stor trimklap. Dørene åbner opad.

men bremsevirkningen nede ved jorden var markant anderledes end med 15 grader flaps. Udfladningen var helt normal, og det var nemt at holde højden i udfladningen. Landingsafløbet blev kort, og skal en CTSW landes på en kort bane, bør det ske med flaps i 30 grader.

Racergæret skulle prøves igen. Det skete på en flyvning fra Skrydstrup til Rødekro svæveflyveplads og tilbage igen. Højden blev holdt helt godt ved hjælp af variometerfunktionen i GPS'en, - men kuglen!? Kroppen er ret kort, og halefinnen lille. Derfor er retningsstabilitet ikke ret udpræget. Man skal virkelig holde øje med kuglen. Den nyeste version af CTSW'en har rettet op på dette, og både halefinne og sideror er noget større. Man kan godt vænne sig til det, men kuglen i CTSW'en kræver en større opmærksomhed end sædvanligt.

»Oscar-282 – du må krydse banesystemet og gå på en venstrehånds anflyvning til bane 11 græs«. Flyveleder Ole Larsen i SKPTWR satte dermed ord på det, som jeg godt selv vidste: Introduktionen til CTSW'en var ved at være slut. Parkeret foran svæveflyveklubbens klubhus var der god lejlighed til at sammenfatte indtrykkene fra omskolingen til CTSW'en:

- Retningsstabiliteten er en udfordring med den lille halefinne
- Landing med flaps sat i 15 grader kræver langt afløb
- Der er ikke mange referencepunkter til hjælp til at holde den rigtige stilling i luften
- Understellet virker smalt, når flyet opereres på jorden
- Prisen er i den høje ende for UL-fly

Men når det så er sagt, så:

- rejser flyet ekstremt hurtigt
- er der rigtig god plads i cockpittet, og man sidder rigtig godt
- er kvalitet og finish absolut i top
- er der et fantastisk »helikopterudsyn« selv i et fly med høje vinger
- er det et ualmindeligt dejligt fly.

CTSW'en er det ultimative fly for den erfarne UL-pilot. Det giver særdeles mange muligheder for at flyve hurtigt og langt, men rutinen skal være i orden. Flyet kan godt bruges til grundskoling, men der vil nok gå lidt flere timer inden certifikatprøven, end hvis skoling var foregået på et af de traditionelle UL-fly. Og flyvning med flaps i -12 grader må vente, til den praktiske prøve er bestået. For en grundskoling kan godt foregå med hastigheder på 180 km/t eller derunder.



Avana Larus T601 er et amfibiefly fra Ungarn med plads til seks i god komfort. Motoren kan være en Walter M601 turboprop eller en Honeywell TPE 331. Max. vægten er 2.700 kg og rækkevidden 2.400 km. Den udstillede mock-up viste nydelig kvalitet, men det er tvivlsomt om flyet kommer i produktion (www.avana-aero.com)

AERO 2009

Tekst og foto: Knud Larsen

Den 17. udgave af AERO i Friedrichshafen slog fast at hvis man vil følge med i flyvningens udvikling skal man besøge udstillingen i byen ved Bodensee i Syd-tyskland.

Der var 625 udstillere, over 46.000 besøgende (de fleste med flyvecertifikat

af en eller anden art) fra 40 lande på alle fem kontinenter. 738 journalister fra 30 lande dækkede begivenheden. Arrangørerne af AERO har besluttet at gøre det til en årlig begivenhed, så næste AERO finder sted den 8. - 11. april 2010.





Det tjekkiske selskab COMP-LET markedsfører deres TST 14 MC Bonus som et tosædet tandem selvstartende fly med to hovedhjul. Brochuren angiver en maks. startvægt inkl. BRS redningsskærm på 472 kg, altså i den tyske UL-kategori. Motoren er en Rotax 503 på 46 hk (www.testandfly.com).



EINFACH FLIEGEN

Udtrykket »Keep it simple« har før været brugt i forbindelse med fly i den billige ende. ZJ-Viera tilbyder nu et helt nyt fly i compositmaterialer og delvist beklædt med Ceconite for 150.000 kr. Motoren er på 26 hk, tomvægten 77 kg og max. startvægt på 198 kg (www.zj-viera.de).



Alatus-M, der er fremstillet i Frankrig, er en UL-motorsvæver i compositmateriale. Flyet fås med en totaktsmotor på 20 hk eller en el-motor på 26 hk. Max. vægten er 235 kg, spændvidden 13,10 m. Flyet kan pakkes sammen og transporteres på en bil. Prisen er med el-motor Euro 35.702 inkl. transportovertræk (www.randkar.fr).



Albastar AS 18 M er et nyt tosædet selvstartende UL motor-svævefly fra Slovenien. Spændvidde 18 m, max. startvægt 472,5 kg. To-cylindret to-taktsmotor på 60 hk og bedste glide-tal 49 ved 105 km/t (www.albastar.si).



AEROS TRIKE

(www.aeros.com.ua)

Den motoriserede trike fremstilles i Kiev, Ukraine og leveres i fire varianter med forskellige flyveegenskaber. Der kan vælges mellem en Rotax 912 UL på 80 hk eller en BMW R-1150 på 72 hk med 3- eller 5-bladet propel. Brændstofforbruget er 9-14 l/t og max. farten er 145 km/t. Max. vægt 472,5 kg



Også forsikrings-folk tager til AERO for at følge med i markedet. Direktør Hans Jørn Christensen (th. på foto), Sirius Aviation Insurance og Ove Englund, selskabets repræsentant i Sverige, var ikke kun på udkiq efter forretning, men også efter mere personale til markedsudvidelsen i Polen, Tyskland, England og Irland.

NYE REGLER FOR VEDVARENDE VEDLIGEHOOLDELSE AF PRIVATE LUFTFARTØJER

Af Paul Harrison

EASA har ved Kommissionens Forordning 2042/2003 udsendt et regelsæt (Forordningens del G) for vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer. Til at begynde med var det de kommercielle operatører, der skulle implementere regelsættet, og nu nærmer tiden sig, hvor det bliver sat i værk for privat opererede luftfartøjer. Regelsættet træder i kraft den 29. september 2009.

At et luftfartøj skal være vedligeholdt er alle enige om, men hvorledes er ansvaret fastlagt? Efter de nuværende gældende nationale regler er det alene ejeren af et luftfartøj, der har ansvaret for at luftfartøjet er luftdygtigt. Ejeren lader typisk et værksted følge op på kravene. SLV syner luftfartøjet hvert 3. år og udsteder et nyt treårligt luftdygtighedsbevis.

Med 2042/2003 indføres en ny organisation CAMO (Continuous Airworthiness and Maintenance Organizations). Denne organisation kan være en privat virksomhed eller en funktion i en national myndighed. Når EASA regelsættet træder i kraft for privat registrerede luftfartøjer ændres ansvarsfordelingen væsentligt. Vedligeholdelsen opsplittes nu i 3 aktører, der hver har deres ansvar.

1. CAMO'en er ansvarlig for at specificere den krævede vedligeholdelse og inspektion, samt terminerne det skal udføres, og certificeringskravet til den enkelte opgave.
2. Ejeren har ansvaret for at den foreskrevne vedligeholdelse udføres, af en behørigt certificeret enhed.
3. Den enhed der udfører arbejdet har kun ansvar for at eget arbejdet udføres fagligt korrekt, ved anvendelse af de

rette materialer og medarbejdere med den rette certificering. Samt at udtrykket enhed er anvendt, fordi der er flere niveauer af certificeringer for vedligeholdelsesarbejdet. Det laveste er ejerpiloten, en person som ejer/medejer et luftfartøj, som han på arbejdstidspunktet har et gyldigt certifikat til. Det højeste niveau er naturligvis en part 145 godkendt organisation.

Med den nye ordning kan ejerpiloten nu selv frigive sit eget arbejde, hvis flyets totalvægt er under 2.730 kg.

Vedligeholdelse af luftfartøjer består af en række enkelte arbejdsopgaver, der forfalder efter flyvetimer eller kalender-tid. Fabrikanten har skrevet en vedligeholdelsesplan. Dertil kommer mange modifikationer, som er blevet krævet af myndigheder eller at kunden har installeret specielt udstyr, som kræver særlige eftersyn. Det hele kompliceres ydermere af, at alt kan være forskudt i tid og flyvetimer relativt til hinanden.

CAMO'ens opgave er at samle alle disse informationer til en samlet løbende plan, der relaterer sig til kalender og flyvetid. Samme funktion er i dag implementeret i kommercielle luftfartsselskaber. Her kaldes de CAME. I gamle dage hed det værkstedets planlægningskontor.

Men fælles for dem alle nedbryder de den samlede vedligeholdelsesplan til mindre portioner, der kan udføres med mindst mulig gene for flyvningen, samtidig med at alle krævede eftersyn og inspektioner er udført indenfor de krævede frister.

Samtidig med nedbrydningen af vedligeholdelsesplanen i arbejdsopgaver kan

CAMO'en definere hvilke certificeringer, der er krævet til den enkelte opgave.

Efter aftale med CAMO'en kan ejerpiloten nu (som tidligere) påtage sig at udføre disse arbejder, og derefter frigive flyet til flyvning, hvis luftfartøjet er under 2.730 kg. Det resterende arbejde, eller alt arbejdet, kan så overlades til et godkendt flyværksted. Kernen i denne opsplitning er at værkstedet eller ejerpiloten kun er ansvarlig for sit eget arbejde, og frigive det arbejde de har udført på basis af de arbejdsopgaver CAMO'en har tildelt.

Ejeren er alene ansvarlig for at de arbejdsopgaver, der er defineret af CAMO'en også udføres inden for tidsfristerne, og CAMO'en modtager dokumentation herfor rettidigt. Ligeledes skal CAMO'en løbende orienteres om luftfartøjets flyvetid og eventuelle fejl, der er opstået. SLV udsteder i dag et luftdygtighedsbevis uden udløbsdato, men det er kun gyldigt, hvis det suppleres af et 1-årligt luftdygtighedseftersynsbevis (ARC - Airworthiness Review Certificate).

Interessant for CAMO'er, er at de dækker hele EASAs område. Alle personer i et EASA medlemsland har ret til at ansøge om og etablere en CAMO, forudsat at personen kan opfylde det stillede krav til medarbejdere, ressourcer og faciliteter, samt ikke mindst få hele organisationen godkendt ved et lands nationale myndighed. CAMO'en skal naturligvis dokumentere, at den har viden om de enkelte flytyper, som man ønsker at betjene.

Ser man lidt på de flytyper, der opererer i Europa er det nærliggende at kigge på

tre typer: Piper PA-28, Cessna 172 samt Reims (Cessna) 172. Hermed kan man med kun tre typer på sin godkendelse have kommercielle muligheder på op mod 30% af Europas privatfly.

Økonomisk set er den første anskuelse, at dette bliver dyrt for den enkelte flyejer. Under forberedelserne til regelsættet var der estimater op til 20.000 kr. pr. fly årligt. Men jeg er ikke sikker på, at dette er tilfældet. SLV's skærpede krav til luftdygtighedsbeviser gør, at værkstederne i praksis bruger megen tid på papirarbejdet til fornyelser af luftdygtighedsbeviset. Dette vil blive overført til CAMO'en. For de piloter, der samtidig er ejere af luftfartøjet, er der nu mulighed for at udføre en større del af vedligeholdelsen af eget fly, idet CAMO'en kan nedbryde alle eftersyn og inspektioner til arbejdsopgaver, som deles mellem værkstedet og ejerpiloten. Efter aftale kan CAMO'en udarbejde separate arbejdsplaner til et godkendt værksted og ejerpiloten.

CAMO'en er ansvarlig over for den nationale myndighed i registreringslandet med hensyn til at informere om manglende overholdelse af tidsfrister, således at luftfartøjet får inddraget luftdygtighedsbeviset.

Der er i Danmark etableret et antal CAMO'er. Jeg har kun set priser et sted, her er startgebyret 7.000 kr. for oprettelse og godkendelse af vedligeholdelsesplanen hos SLV. 1 års gennemgang og fysisk inspektion 5.000 kr., samt 1.500 kr. for hver ekstra 50 flyvetimer. De næste 2 år kan luftdygtighedseftersynsbeviset udstedes på basis af en papirmæssig gennemgang, og dette takseres til 3.000 kr. pr år.

Vigtigt er det at gøre opmærksom på, at en CAMO ikke behøver at bygge videre på en tidligere CAMO's papirarbejde eller SLV's registre, idet den nye CAMO bærer det fulde ansvar for, at et luftfartøj er luftdygtigt med hensyn til at krævede vedligeholdelse, modifikationer og repa-

rationer er dokumenteret. Man skal derfor vælge CAMO med stor omhu, idet skift senere kan være meget kostbart.

Nogle virksomheder vil fremstå som rene CAMO'er, andre vil være forretningsmæssigt knyttet til et værksted. Endnu andre organisationer som luftsportsforbund eller store flyveklubber vil etablere deres egne CAMO'er. Vigtige overvejelser er helt sikkert de nationale godkendelsesomkostninger som CAMO'en skal udrede inden den kan påbegynde sit virke.

Hvem ved måske bliver der en livlig trafik til Kanaløerne, hvor en sådan forretning kan drives moms- og afgiftsfrit i skattely. Måske vil nogle CAMO'er kombinere forretningen med salg af de reservedele som ejerpiloterne skal bruge til vedligeholdelsesarbejdet, så CAMO'en samtidig har styr på materialernes oprindelse.

Jabiru *It's a lifestyle*

Realiser dine drømme nu!

**5 nye Jabiru J 170 UL er allerede på vej til sine danske ejere.
Vil DU blive den næste?**

Priser fra: NOK 474.000

**2200
Aero
Engne**



AUSTRALIAN DESIGNED & MANUFACTURED

Jabiru Scandinavia as
Flyplassveien 176 4097 Sola Norge

Mail: Helge@Jabiru.no
Telefon Helge Njærheim + 47 92 86 70 87

www.jabiru.no



»Nærbillede af Shackleton på »udflugt« klar med radar og våben. Læg mærke til observatøren, der ser efter fjenden fra sin udkigspost i næsen.«

HISTORISKE VINGESUS AVRO SHACKELTON

Af Wilhelm Willersted

Allerede under Første Verdenskrig fik de stridende parter en ny særdeles frygtet og aktiv fjende: undervandsbåden. Denne i bogstaveligste forstand skjulte fjende kunne virkelig give militærstrategierne grå hår under kasketterne.

Respekten for disse lumske dykkende krigsskibe tog til såvel under som efter Anden Verdenskrig. En neddykket ubåd var hverken nem at spore eller ødelægge fra luften. I begyndelsen udgjorde antiubådsvåbnet en gruppe af to mindre fly – en *hunter* og en *killer*. De skulle opspore ubåden med avanceret radar- og lytteudstyr for derpå at sænke fjenden ved hjælp af torpedoer eller dybvandsbomber. Da fjendens ubåde som regel opererede langt fra land skulle antiubåd-flyene også være langtrækkende og opholde sig i jagtområdet i længere tid. Udviklingen gik dog

hurtigt på at lade enkelte store, flermotorede bombefly tage sig af »find og drøb« funktionerne til havs. Denne måneds »vingesuser« er en sådan specialist.

Den britiske Avro Shackleton var et langtrækkende, maritimt patruljefly, som blev anvendt af Royal Air Force til især ubådsjagt og ditto nedkæmpning fra 1951 til 1990.

Flyet er tegnet af den berømte flyingeniør Roy Chadwick, og Avro 696 Shackleton (der bærer navn efter en berømt britisk polarforsker Sir Ernest Shackleton) er udviklet, baseret på Avro Lincoln ASR-3 flyet, som RAF i slutningen af og i årene efter lige efter Anden Verdenskrig benyttede til eftersøgning og ubådsjagt.

KÆMPE MASKINFEST PÅ TEKNISK MUSEUM



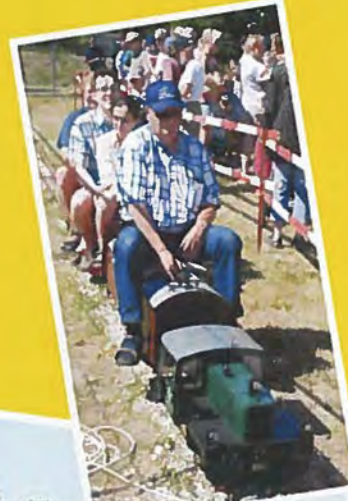
Se mere om programmet på
www.tekniskmuseum.dk



Overflyvning af museet fejrer
KDA's 100 års jubilæum



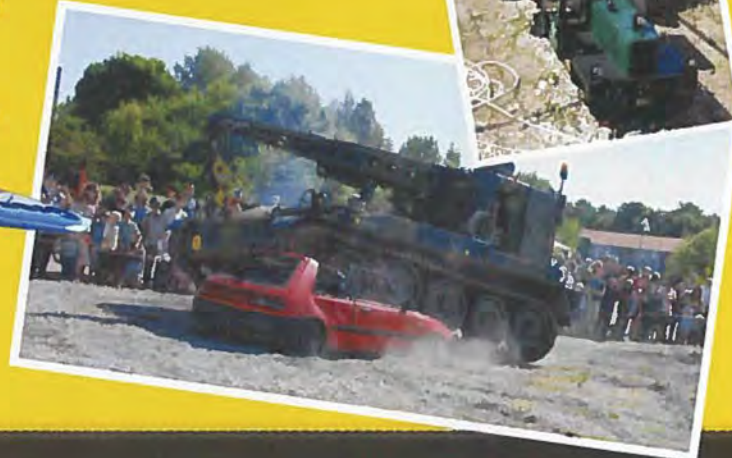
FARS DAG



5. JUNI KL. 10-17

Danmarks Tekniske Museum
Fabriksvej 25 • 3000 Helsingør • Tlf: 4922 2611

tekniskmuseum.dk



Her hjælper en brav flymekaniker (tilsyneladende uden høreværn) med opstarten af de larmende Griffon-motorer på Shackleton.



Avro Shackleton havde som Lincoln fire Rolls-Royce Griffon-motorer, som hver var udstyret med trebladede modsatrettede propeller, der efter sigende gav en så infernalsk, højfrekvent lyd og larm i brug at mange stakkels besætninger trods påbudt høreværn blev halvdøve og fik hvinende susen for ørene!

Avro Shackleton prototypen fløj første gang i marts 1949 og blev leveret til Coastal Command i februar 1951. Shackleton havde nyudviklede avancerede ubådslyttesystemer samt en speciel *diesel-lugt*-opdager, der kunne opsnuse en ubådsudstødning, men også i en kort periode det upålidelige MAD (Magnetic Anomaly Detector) system, der hurtigt blev udskiftet med et noget mere effektivt springssystem.

Bevæbningen var ni ekstra kraftige dybvandsbomber, tre dykkende torpedoer, diverse akustiske miner og et antal 20 mm kanoner.

Shackletons aktive brug resulterede i versionerne M.R.2 og M.R.3, hvor navnlig sidstnævnte var vellykket. M.R.3 havde nu fået næsehjulsunderstel. Kroppens dimensioner var øget så der var bedre plads til besætning og våben. Der var også lavet et særligt ekstra lydisoleret område til besætningen, som her kunne slippe for den øredøvende motorlarm og hvile ørene under de ofte over atten timer lange operationelle flyvninger.

Ombygningerne gjorde Shackleton så meget tungere, at man måtte bruge en Armstrong Siddeley Viper jetmotor til at give ekstra startboost. Men det har jo i øvrigt nok ikke sparet de stakkels besætningers trommehinder!

Shackletons væskkølede Griffon motorer var tørstige og krævede megen vedligeholdelse. Det var ikke ualmindeligt at motorerne skulle skiftes ud efter 400 timers brug. Man overvejede at bytte Griffon ud med Napier Nomad, men det blev dog opgivet, da Shackletons afløser Hawker Nimrod stod i kulissen.

Foruden RAF Coastal Command har Shackleton været anvendt af South African Air Force, der i 1953 anskaffede otte eksemplarer af Shackleton til at afløse de hæderkronede Sunderland flyvebåde. Sydafrikanerne kaldte i øvrigt Shackleton for »hundrede tusinde nitter i formationsflyvning«. Englænderne kaldte Shackleton (kærligt) for bla. »The Old Grey Lady« og »The flying Spark Plug« – (lidt surt) sikkert på grund af overforbruget af netop denne motordel. Der er i alt bygget 185 Shackletons i årene 1951 til 1958. Der er bevaret otte eksemplarer på diverse flymuseer i såvel England som i USA. Et eksemplar kan faktisk ses flyvende i Sydafrika.



De første versioner af Shackleton havde halehjuls-understel lige som Avro Lincoln-flyet.



Avro Shackleton med åben bombelem til rummet, hvor flyet bl.a. havde plads til miner, torpedoer og diverse lugte- og lytte-bøjer.

TEKNISKE DATA

AVRO SHACKLETON

Motorer: Fire Rolls-Royce Griffon 57 på hver 1.960 hk med modsatrettede propeller

Spændvidde: 36,58 m

Længde: 26,61 m

Højde: 5,33 m

Tomvægt: 23.300 kg

Fuldvægt: 39.000 kg

Max. hastighed: 480 km/t

Rækkevidde: 3.620 km

Tophøjde: 6.200 m

Operationslængde: 14,6 timer

BLIV GODT OG BILLIGT FLYVENDE CESSNA 150 OY-DHG

Årgang 1962 · Pæn og velholdt
En meget velflyvende klassiker

Pris. kr. 75.000,-
Henvendelse tlf. 2985 1568

BANK RUSTEN AF
- på den sjove måde

Kunstflyvning
- på den sjove måde

Tlf. 2990 0037
www.LENAIR.dk





KALENDER 2009

Dato	Begivenhed
5-7/6	EAA fly-in, Kungsängen, Norrköping
6/6	65th D-Day Anniversary Airshow
7-13/6	FAI World Air Games, Torino, Italien (www.worldairgames.org)
11-14/6	KZ Rally, Stauning Lufthavn (www.kzclub.dk)
12-14/6	HeliExpo, Wycombe Airpark (www.expo.aero)
13-14/6	37th Cognac Int'l Aerial Rally, Cognac-Chateaubernard (LFBG), Frankrig
15-21/6	Paris Air Show, Le Bourget (Paris), Frankrig (www.paris-air-show.com)
20-21/6	Dansk luftsport fejrer 100 år, flyvning og fest i Skive Lufthavn
4/7	DM i gummistøvlekast, Samsø Flyveplads (www.samair.dk)
4-5/7	RAF Int'l Air Show, RAF Waddington (www.waddingtonairshow.co.uk)
11-12/7	Flying Legends Air Show, IWM Duxford, England
17-19/7	Tannkosh-Fly-In, Flugplatz Tannheim/EDMT (www.flugplatz-tannheim.de)
18/7	100 år Bleriot over Kanalen, Aerodrome de Cambrai-Niergnies, Frankrig
18-19/7	RIAT Air Show, RAF Fairford, England (www.airtattoo.com)
27/7-2/8	EAA AirVenture, Oshkosh, USA (www.airventure.org)
7-9/8	15th RV Fly In, Höganäs (ESMH), Sverige
7-9/8	Kraftstjärtsvängen, Siljansnäs, Sverige (www.siljansnasfk.com)
8-9/8	Flygfesten i Dala-Järna, Sverige (www.flygfesten.com)
14-16/8	Oldtimer Fly-in, Schaffen-Diest, Belgien (www.dac.be)
15-16/8	Borås Air Show, Borås, Sverige (www.airshow.nu)
22-23/8	Roskilde Air Show, Roskilde (www.airshow.dk)
22-23/8	3. International Bücker Fly-In, Kestenholz, Schweiz (www.bueckerfliegen.ch)
29-30/8	Göteborg Aero Show, Säve, Göteborg, Sverige
4-6/9	Oldtimer-Fliegertreffen, Hahnweide bei Kirchheim (www.oldtimer-hahnweide.de)
5-6/9	The Duxford Air Show, Duxford, England
16-20/9	46th Reno Air Races and Air Show, Reno Stead Field, Nevada (www.airrace.org)
11/10	Autumn Air Show, Duxford, England
20-22/10	NBAA, Orlando, Florida (www.nbaa.org)
20-25/10	Seoul Air Show, Seoul, Sydkorea
20-25/10	MAKS, Zhukovsky, Moskva
15-19/11	Dubai Air Show, Dubai, UAE

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.

EAA's online kalender giver meget detaljerede oplysninger om arrangementer (www.eaa.org/news).

Red Bull Air Races foregår i 2009 ved disse byer: Abu Dhabi, San Diego, Windsor (Canada), Budapest, Porto og Barcelona. Se tidspunkter på www.redbullairrace.com.

Shuttleworth Collection, Old Warden: se program på www.shuttleworth.org

Oversigten bringes uden ansvar for ændringer, aflysninger etc.

OSCAR YANKEE

RETTELSE OG TILFØJELSE

Marts 2008: OY-PHP blev til I-IPHP
Marts 2009: OY-DRS blev til N453BG
Maj 2009: OY-SEB blev til N781VA

Af Lars Finken

TILGANG

OY-	Type	Bygget	Fabr.nr.	Reg.dat	Ejer/bruger	Ex
OY-HLH	Robinson R44 Clipper II	2008	12484	20.4.2009	Angel Event ApS, Horsens	G-CFKC
OY-HTC	Robinson R44 Clipper II	2009	12698	29.4.2009	Thomas Kristensen ApS, København	
OY-HUA	Eurocopter AS 350B3 Ecureuil	2009	4661	29.4.2009	Air Greenland A/S, Nuuk	
OY-KFE	Bombardier CL-600-2D24 Series 900	2009	15224	28.4.2009	SAS Danmark A/S, Kastrup ("Ingemar Viking")	
OY-KXF	Schleicher ASK 21	1990	21447	24.4.2009	Kolding Flyveklub, Kolding	D-3845
OY-VKT	Airbus A321-211	2003	1972	21.4.2009	Thomas Cook Airlines Scandinavia A/S, Dragør	G-SMTJ

SLETTEDE

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-AVV	Beagle A.61/II Terrier 2	30.4.2009	Inge Bertil Pontus Gerhardt, Ljungbyhed, Sverige	Omregistreret SE-ELV
OY-HEO	Eurocopter AS 332L Super Puma	27.4.2009	CHC Denmark ApS, Esbjerg	Overført til Canada
OY-SGM	Bombardier Challenger 605	6.4.2009	Execujet Europe A/S, Roskilde	Solgt til Rusland
OY-SSF	Cessna 172S Skyhawk SP	4.5.2009	Martin Bugge Skibsted, Sakskøbing	Solgt til Tyskland
OY-XUC	PZL-Swidnik PW-5 Smyk	4.5.2009	Silkeborg Flyveklub, Silkeborg	Solgt til Polen

EJERSKIFTER

OY-	Type	Dato	Ny ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-XKF	Schleicher ASW 20F	28.4.2009	Diego Ruben Gubliotta, Næstved	Morten Støvring, Kolding

NAVNE

Niels Kristensen - 60 år i luften

Den 14. april var det 60 år siden at den unge Niels Kristensen gik i luften første gang i et SG-38 svævefly på flyvepladsen ved Næstvedvej i Ringsted. Glæden var vakt, og han mødte troligt op kl. 5 om morgenen for at få 1½ minut i luften. Den gang førte man flyvetid i logbogen i sekunder! Han fik med tiden S-certifikat.

Motorflyvecertifikat fik han hos Morian Hansen i Skovlunde. Dengang krævede det mindst 35 timer for at gå til prøve. Man skulle også aflægge prøve for at få lov til at gå solo. Certifikatprøven blev bestået i 1951. Niels Kristensens certifikat har nr. 1359, og det har været gyldigt lige siden udstedelsen. Det blev derefter mest til flyvning i KZ III og KZ VII, bl.a. med slæb af svævefly. Han blev interesseret i at bygge fly selv, og det blev først til en Turbulent OY-BMC, der til næste år fylder 40 år hos Niels.



Niels Kristensen (tv.) sammen med sønnen Jens foran Europa OY-NJK. Foto: Knud Larsen.

Midtsjællands Motorflyveklub blev grundlagt af Niels Kristensen i 1960 (han var den eneste i Ringsted-området, der fløj). Han har i tiden fløjet Jodel, Cessna 150 og 172. For nogle år siden restaurerede han og sønnen Jens en KZ III OY-DAA, og der blev også tid til at bygge en Europa, der har registreringen OY-NJK. Det er blevet til ca. 2.730 flyvetimer. Fik vi nævnt Niels's alder: Den 19. juni fylder han 86!



Protektor: Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen
 Præsident: Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille
 Formand: Hans Havsager

GENERALSEKRETARIAT

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
 Åbent mandag til fredag kl. 09.00 – 15.30
 E-mail: kda@kda.dk

KDA HUSET

	Telefon	E-mail
Anders Madsen, generalsekr.	4614 1503	am@kda.dk
Knud Larsen, redaktør af Flyv	4614 1502	flyv@kda.dk
Birgit Eldov, bogholder	4614 1506	be@kda.dk
Fax: 4619 1316		
www.kda.dk		

KDA PILOTSKOP

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
 SE-nr. 63 66 28 28
 Åbent mandag til fredag kl. 09.00 – 15.30

Svend L. Jensen, butiksleder
 Telefon: 4614 1507
 Fax: 4619 1316
 E-mail: pilotshop@kda.dk

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
 www.ballonunion.dk
 E-mail: formand@ballonunion.dk

DANSK HANGGLIDING OG PARAGLIDING UNION

KDA-huset
 Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
 Telefon: 4614 1509
 www.dhpu.dk
 E-mail: dhpu@dhpu.dk

DANSK FALDSKÆRMS UNION

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

DANSK KUNSTFLYVER UNION

Søren Dolriis
 Hvidsøvej 45, 2930 Klampenborg
 Telefon: 2624 8888
 www.kunstflyvning.com
 E-mail: dolriis@syntase.dk

DANSK MOTORFLYVER UNION

Fmd.: Knud Nielsen
 Telefon: 8623 1652
 E-mail: knni@post2.tele.dk
 Sekretariat: Merete Strandberg
 Limfjordsgade 121, Gjørl, 9440 Åbybro
 Telefon: 7878 2190
 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
 www.dsvu.dk
 E-mail: dsvu@dsvu.net

MODELFLYVNING DANMARK

Fmd: Allan Feldt
 Telefon: 8613 4140
 Sekretariat: Karen Larsen
 Rugmarken 80, 8520 Lystrup
 Telefon: 8622 6319
 Fax: 8622 6867
 www.modelflyvning.dk
 sekr@modelflyvning.dk

DANSK UL-FLYVER UNION

Fmd.: Hans Havsager
 Telefon: 4648 0608
 Sekretariat: Dagmar Skov
 Gl. Kirkevej 1, Tiset, 6510 Gram
 Tirsdag og torsdag kl. 17.00 – 19.00
 Onsdag og fredag kl. 13.30 – 16.00
 Telefon: 7482 2021
 Fax: 7482 2400
 www.dulfu.dk
 E-mail: dagmar@dulfu.dk

Bestyrelse:

Hans Havsager, formand...	4648 0608
John Carlsen, materielchef og næstformand	5767 4947
Ole Gellert Andersen, uddannelseschef.....	7453 1456
Niels Gregersen, flyvechef.	8754 0248
Henrik Feldt-Rasmussen, miljø	
Bjarne Ross Pedersen, kasserer	7589 7488

HAVARIGRUPPEN

	Telefon
Niels Gregersen	2144 2497
John Carlsen	4042 1247
Edvard Braac	2485 6712
Preben Kjeldsen	4019 0753
Philip Nathansen	4019 8297

www.aerocenter.dk

Beech F33A Bonanza, 1988, TT 1350 Hrs	135.000 EUR
Beech King Air C90, 1975, 660/2500 SMOH	695.000 USD
Cessna 182 P, 1973, Nylakeret, TT: 2600	575.000 DKK
Cessna TP206, 1970, Skydive Eq., Eng: 100 SMOH	109.900 EUR
Cessna 340A, 1982, N-reg, TT 3500 Hrs	295.000 USD
Piper Arrow IV, 1980, IFR, Eng: 750 SMOH	595.000 DKK
Piper ARCHER III, 1997, King IFR- 975 SMOH	109.900 EUR
Piper PA31-310 Navajo, 1975, TT: 7500 Hrs	135.000 EUR
Piper MERIDIAN, 2001, Meggit, TT: 1450	995.000 USD

Tlf. 4036 2277 • airline@mail.tele.dk

NEDSAT 50.000 kr.

Cessna F-172-H

Nu kun 249.000 kr.

Aldrig skadet - autopilot – ny propel mv.

Se mere på www.abeluftfoto.dk
 eller ring 2172 4462

ORGANISATIONSNYT

Aarhus Svæveflyveklub - 75 år

INVITATION TIL MARKERING AF 75 ÅRS JUBILÆUM

Det er på mange måder et stort år for Aarhus Svæveflyveklub. Det er 75 år siden at man begyndte flyvningerne i Århus-klubben. Vi er en af Danmarks absolut ældste flyveklubber, og samtidig er vi også en af Danmarks yngste fordi vi efter mange års »hjemløshed« nu har vores egen bane ved True tæt på Århus. Vi har mange nye medlemmer og har investeret i helt nye bygninger og flyvende materiel. Senest har klubben fået en splinternye ASK-21 – verdens bedste skolefly. Alt dette ønsker vi at markere gennem forskellige aktiviteter her i 2009.

HISTORISK FLYVNING DEN 15. JULI

Den 15. juli 1934 fløj klubbens selvbyggede Stamer for første gang fra Jelshøj syd for Århus. Det var en spinkel åben konstruktion i træ og lærred og barduner, som slet ikke ligner et moderne svævefly.

Denne historiske begivenhed vil vi markere ved at gentage flyvningen fra dengang ved at sende en Stamer i luften fra True Svæveflyvebane i samarbejde med Dansk Svæveflyvehistorisk Klub. Vi vil på dagen genskabe en stemning af gamle dage. Vi vil have tidens veteranbiler på pladsen og når Stameren har fløjet, vil der for gæsterne være mulighed for en tur med en 2G – en danskbygget skoleglider fra efterkrigsårene, som er lige så åben og luftig som Stameren.

Samtidig vil vi tilbyde prøviture i ASK-21 vores splinternye skolefly, så vi også markerer hvor meget flyvningen har udviklet sig siden da. Vi indbyder alle historisk interesserede og fly-entusiaster til at komme og markere dagen sammen med os.

Fra medio juni vil der ligge et detaljeret program for arrangementet på Aarhus Svæveflyveklubs hjemmeside www.aasvk.dk – vi opfordrer interesserede til at følge med løbende på hjemmesiden.



Før start med Stamer 1934.

STOR JUBILÆUMSFEST LØRDAG DEN 15. AUGUST

Jubilæet skal naturligvis markeres med en stor fest, og den holder vi lørdag den 15. august. Om formiddagen fra klokken 9-11 afholder vi reception for alle interesserede. Herefter vil man, hvis vejret tillader det, have mulighed for at deltage i flyvningen på pladsen, hvor der vil blive fløjet med både historiske og moderne fly. Om aftenen vil der være stor jubilæumsmiddag i vores hangar. Her vil der være både højtidelige og uhøjtidelige indslag samt musikalsk underholdning.

Fra medio juli vil der ligge et detaljeret program for hele arrangementet på Aarhus Svæveflyveklubs hjemmeside: www.aasvk.dk – vi opfordrer interesserede til at følge med på hjemmesiden.

ÅBENT HUS SØNDAG DEN 16. AUGUST

Denne dag vil der være åbent hus, hvor blandt andre vore naboer vil blive indbudt. Her vil der blandt andet være mulighed for prøviture i nogle af vore fly.



OY-TRX.

DMU repræsentantskabsmøde

Lørdag den 25. april, en perfekt solskinsdag som skabt til flyvning, holdt DMU sit 26. ordinære repræsentantskabsmøde i Odense Lufthavn.

Formand Knud Nielsen kunne indledningsvis i sin mundtlige beretning glæde sig over, at flere medlemsklubber har haft fremgang i det forløbende år med Roskilde Flyveklubs 30 nye DMU medlemmer i spidsen og samtidigt konstatere, at DMU's forsikringsaftale med QBE/Forsikringsmæglerne er en stor succes med nu over 170 fly forsikret under aftalen på mindre end et år. Brændstofafgiften, der blev indført 1. oktober 2008, fik også et par ord med på vejen, og Knud Nielsen konstaterede med tilfredshed, at det er lykkedes, gennem en tidlig indsats, at få flere undtagelser ind i loven, og at vi nu ser, at alle, der søger en



John Lindholm, GAB Robins Aviation.

bevilling til refusion af brændstofafgift, ser ud til at få en sådan uden de store problemer.

SLV's brugerundersøgelse fik også et par ord med på vejen med en garanti om, at den vil få en passende plads på dagsordenen på de kommende bestyrelsesmøder i DMU.

Repræsentantskabet besluttede at undersøge mulighederne for, og om muligt indføre, et fælles benzinkort, så DMU klubmedlemmerne kan tanke hos hinanden.

Regnskabet for 2008 viste et overskud på ca. 140.000 kr., ikke på grund af vigende aktiviteter, men fordi der er modtaget refusion fra barselsfonden.

Nyvalgt til bestyrelsen blev Henning Romme fra Lolland-Falster Motorflyveklub, og der var genvalg til Knud Nielsen, Hjalmer Nielsen og Kim Jensen.

DMU havde til repræsentantskabsmødet inviteret Claus Bang Hansen fra QBE forsikring og John Lindholm fra GAB Robins Aviation. Claus Bang Hansen indledte med at fortælle historien om QBE's tilblivelse, der i dag er australsk ejet, og i år har 90 års fødselsdag. Endelig fortalte Claus Bang Hansen, at skadesafdelingen er outsourcet til GAB Robins Aviation og gav derfor efterfølgende ordet til John Lindholm fra dette firma.

John Lindholm gav et spændende oplæg om typiske skader fra start til landing krydret med billeder fra de skader, han havde været ude til over hele verden. John kunne fortælle, at selv en lille skade hurtigt ryger op i mange tusind kroner og kunne eksempelvis fortælle, at en ny propel koster i omegnen af 25 - 30.000 kroner, en chock-loading af en motor ca. 50.000 kroner og et nyt næsehjul mellem 30 og 40.000 kroner.

John gjorde opmærksom på, at man, når man opererer fra græsbaner, skal huske at tage højde for vådt og højt græs ved start

og landinger, og at det er yderst vigtigt, at man laver sine vægt- og startberegning.

Et meget spændende og lærerigt indlæg der på det varmeste kan anbefales rundt omkring i klubberne til en klubaften.

Læs mere om DMU på vores hjemmeside www.flyvdmu.dk

Af Kim Jensen, DMU

Sindal Flyveklub

Da der ikke er bemanning 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 20. juni til og med søndag den 16. august 2009, så du/I ikke kommer til en lukket plads.

Der vil være mulighed for flyvende gæster at komme ind og få en kop kaffe/te samt købe vand og is samt adgang til toilet og telefon. Ligeledes er der mulighed for at leje cykler på pladsen. Der er f.eks. tre kilometer ind til Sindal by og 20 kilometer til Tversted Strand. Det vil også være muligt at købe brændstof - 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 gennemrejse.

Med venlig hilsen

P.b.v.

Jens Kongsbak, Formand

Tlf. 9893 5074

E-mail: jkon@stofanet.dk

Tlf. Sindal Lufthavn 9893 5800

INVITATION

TEC - AVIATION ÅBNER SIN NYE OG TOP-MODERNE FLYMEKANIKERSKOLE

Undervisningsminister Bertel Haarder indvier skolen onsdag den 3. juni 2009 kl. 13.00.

Vi glæder os til at indvie verdens nyeste og flotteste flymekanikerskole - og håber at se rigtig mange af skolens samarbejdspartnere og andre venner på denne festlige dag.

Velkommen til indvielsen!

Leif Bille, Direktør

Teknisk Erhvervsskole Center

Stambolmen 215, Avedøre Holme

2650 Hvidovre



FLYV

82. årgang nr. 6 · Juni 2009

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)

ANNONCER

STIBO ZONE

Kontakt: Allan Christensen
Saturnvej 65, 8700 Horsens
Telefon: 2172 5939, Telefax: 8628 0350
E-mail: alch@stibozone.com
www.stibozone.com

PRODUKTION

Slagelsetryk Marketing ApS,
Rosengade 7C, 4200 Slagelse
Telefon: 5853 0011, Telefax: 5850 0163

ABONNEMENTSPRIS

498,75 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.

KALENDER

FAI (www.fai.org)

6-14/6	FAI World Air Games, Torino, Italien (www.worldairgames.org)
20-21/6	Dansk luftsport fejrer 100 år, flyvning og fest i Skive Lufthavn

KDA (www.kda.dk)

24/10	KDA Formandsmøde kl. 1000 i KDA-huset, Roskilde
-------	---

Ballonflyvning (www.ballonunion.dk)

6-13/6	FAI World Air Games, Mondovi, Italien
30/7-2/8	2009 LUXGSM – World Balloon Trophy, Luxembourg
7-12/8	DM, Svæveflyvecenter Arnborg
21-29/8	16th FAI European Hot Air Balloon Championship, Brissac-Quincé, Frankrig (www.europeans2009.org)

Svæveflyvning (www.dsvu.dk)

8-12/6	SVEDANOR Strækflyvningskursus I, Arnborg
10/6	S-teorioprøve
15-19/6	SVEDANOR Strækflyvningskursus II, Arnborg
24/6	DSvU 75 år, reception den 27/6
27/6-11/7	FAI European Champ. 15m, 18m og Åben Klasse, Nitra, Slovakiet
10-19/7	13th FAI World Gliding Aerobatic Championship, Hosin, Tjekkiet
20-24/7	SVEDANOR Kunstflyvningskursus, Års (EKVH)
26/7-8/8	WGC 2009 for kvinder, Szeged, Ungarn
27/7-6/8	SAC, DM 18 m og DM Klubklasse*, Arnborg (*DM Klubklasse kan blive flyttet til den ordinære DM-periode)

Motorflyvning (www.flyvdmu.dk)

6-7/6	DM Præcisionsflyvning, Skive
12-14/6	Int'l Weekend for Piper PA-18 C-90 og Piper J3 C-65, Flyveklubben Heide-Büsum (EDXB)
26-28/6	54th Jersey Air Rally, Jersey (www.jerseyaeroclub.org)
3-5/7	NM Præcisionsflyvning, Elverum, Norge
19-26/7	VM Præcisionsflyvning, Torun, Polen
21-23/8	Elverum Open Air Rally, Elverum, Norge (info: bobbo@hjulstad.org)
29/8	Sirius Rally, Randers Flyveplads
5/9	SLV og GAP Fly-in, Lolland-Falster Airport (Maribo)
6-12/9	EM Rallyflyvning, Castellón, Spanien

Ultralet (www.dulfu.dk)

5-12/7	DULFU-træf på Arnborg
19-20/9	Fælles DMU/DULFU-træf på Ringsted Flyveplads
ej fastlagt	FAI World Microlight Championship, Jihlava, Tjekkiet
ej fastlagt	FAI World Paramotor Championship, Nove Mesto Nad Met, Tjekkiet

FLY UDLEJES EKKL/EKRR



OY-BLP · PIPER PA28-151 · ÅRGANG 1976 · VFR-NAT CERTIFICERET



OY-PTL · CESSNA F172P · ÅRGANG 1986 · IFR-CERTIFICERET

OY-BLP udlejes fra Kalundborg · OY-PTL udlejes fra Roskilde Lufthavn
Rabat kan gives!

Se priser på www.airwork.dk/flyudlejning.html

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.21J.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

LEVERANDØR TIL DET DANSKE UL FOLK

DIGIDAN
APS

Tlf. 4390 6365
4015 6365

Se informationer, billeder og priser på www.digidan.dk

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

Roland Sky Jeep - STOL



CT2



Skyranger



Savannah



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

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

JOB MED FLYFORSIKRING

Kunne du tænke dig at blive assurandør indenfor flyforsikring, så læs videre.

Sirius Aviation Insurance tilbyder et spændende job i et internationalt miljø, hvor seriøsitet, god service og flyfaglig baggrund, har højeste prioritet.

Derfor må du:

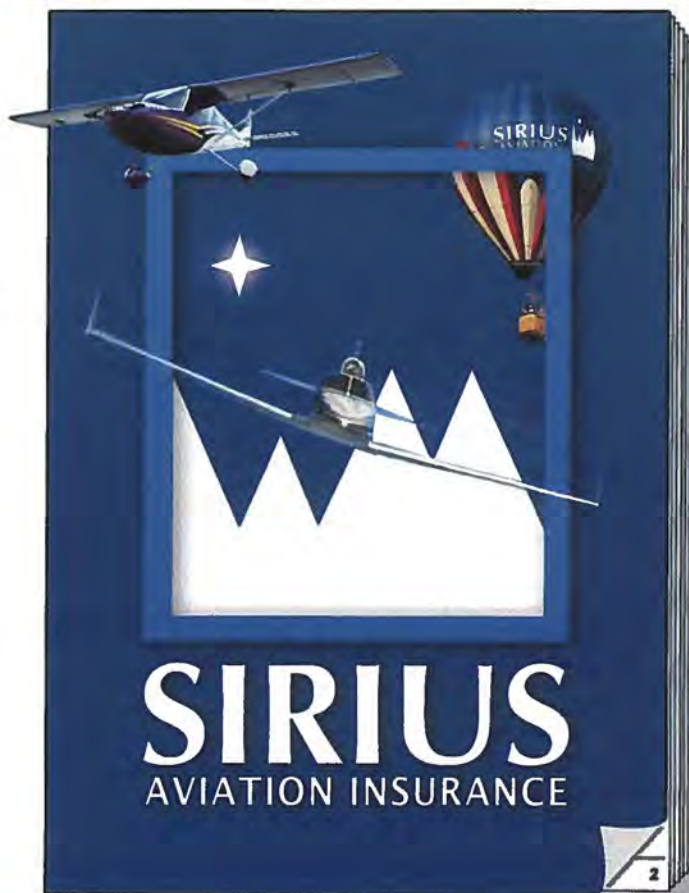
- Have lyst til salg.
- Være serviceminded.
- Beherske engelsk i skrift og tale.
- Have kendskab til flybranchen, enten som pilot eller flymekaniker.

Vi sørger for den forsikringsmæssige uddannelse. Mail din ansøgning med relevant dokumentation til hans.christensen@siriusgroup.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



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, FPL(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



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, Halebjustræning.

Professionel pilotuddannelse



- ATP (A) Integreret Trafikflyver
- FI (A) Flyveinstruktør
- FAP-1 II, DA-42 med Garmin 1000
- ATPL (A) Teori - Distance Learning
- PPL (A) Privatflyvercertifikat

Lufthavnsvej 60
 4000 Roskilde
 tele: 7020 6390
 fax: 7020 6395
www.dacpilot.dk



DANISH AVIATION COLLEGE

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



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



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



- ATPL(A) integreret samt ATPL(A) modular
- Individuelle MCC kurser på B737 NG FFS i København
- Type Rating på B737 NG/CL og A320, A330 samt A340 incl. MCC
- Diff. Training på B737 NG/CL samt PC på B737 NG/CL og A320, A330 samt A340
- 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)FI, FI(A)IR, IRI(A), CRI(A)SPA, IR(A)

DanFly Aviation ApS, Vojens Lufthavn
 Tlf. 7454 5480 Web: www.danfly-aviation.com
 Fax: 7454 5487 E-mail: mail@danfly-aviation.com



CASA AIR HELIKOPTER FLYVESKOLE

- Privat og kommerciel (PPL/CPL)
- Teori (Bridge & PPL)
- Instrumentbevis - IR(H) MESPL
- Instruktøruddannelse FI(H)
- Typekursus R22/R44/MD902

CASA Air A/S • www.casa-as.dk • Tlf.: 75627999



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.

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
 Lufthavnsvej 1
 DK-7840 Højslev
 Tlf. +45 97524037



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



Vojens Lufthavn
 Tlf: 5323 1060
www.climb2.dk

KoldingEgnens Lufthavn
 Fax: 7353 3183
 Mail: jas@climb2.dk

- PPL (A) Teori & praktik
- PPL (H) Teori & praktik
- N-Beg & Beg radio kursus
- Diff. Training & Proficiency check
- Night Qualification

DE ANVENDTE BØGSTAVER BETYDER UDDANNELSE TIL:

A = Privatflyver-certifikat. B = Trafikflyvercertifikat af III klasse. I = Instrumentbevis. VFR = Sigtflyvning. PFT = Periodisk flyvetræning. TWIN = Tomotors. BEG = Begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. N-BEG = Nationalt begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. GEN = Generelt certifikat som luftfarts-radiotelefonist. INSTRUKTØR = Flyveinstruktøruddannelse. OMSKOLING = Typeomskoling. PPL = Private Pilot License. CPL = Commercial Pilot License. ATPL = Airline Transport License. IR = Instrument rating. Night Qualification = Rettighed til VFR-nat. Class Rating = Klasserettheds. FI = Flight Instructor. MCC = Multi Crew Cooperation Course. Proficiency Check = Praktisk prøve for forlængelse af rettighed.

Flyvevæbnets
 Bibliotek



392000306520

FLYV

JULI 2009 NR. 7

Kunstflyvning

Straight and level flight prohibited



**DMU Turen
2009**

Læs også ...
FLYSIMULATOR



ARTIKLER: SIMULATOR • MOTORFLYVNING • SVÆVEFLYVNING • KUNSTFLYVNING • ULTRALET • OG MEGET MERE...



IKAROS

Flyudlejning

Roskilde Lufthavn · Lufthavnsvej 20 · 4000 Roskilde

☎ 4614 1870

- Cessna C172
- Cessna C177 RG
- Piper PA28-181

www.ikaros.dk

(bestil dit fly via vores ONLINE booking)

Se Ikarosannonce bag på FLYV
vedr. Trænings- og skoleflyvning



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 · Tel: +45 33 45 03 00 · e: mail: info@qbenai.com

Forsikringsaftale med DMU, Dansk Motorflyver Union

Er dine forsikringer den?

Få svar på tlf. 702019

Certifikatforsikring

Forsikring på Roskilde

Erhvervsforsikring
Professionelt Ansvar
Transportforsikring

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

TRIG ScanTech
Scandinavian Aircraft Technologies A/S



Er din transponder Mode S klar?

Mød de europæiske Mode S-krav med TT31 eller TT21 transponderne fra TRIG Avionics. TT31 transponderen er en billig, fremtidssikret type til enmotorsfly.

Letvægtstransponderen TT21 passer ind i selv de mindste fly. Fuldt certificeret og kompatibel med alle transponderkrav.



Ny letvægtsmodel
- TT21



Kontakt ScanTech vedrørende priser og installation.

Scandinavian Aircraft Technologies A/S
Taagholtvej 178 · 9870 Sindal · 9678 0200 · parts@scantech.aero



« 8

Black Shark og Rise og Flight

»Hvad angår kernesimuleringen af selve det, at flyve, er RoF altså vældig god. Også luftkamp er flot simuleret, med fly der skades og deformeres på utallige måder...«

12 »

DMU Turen 2009

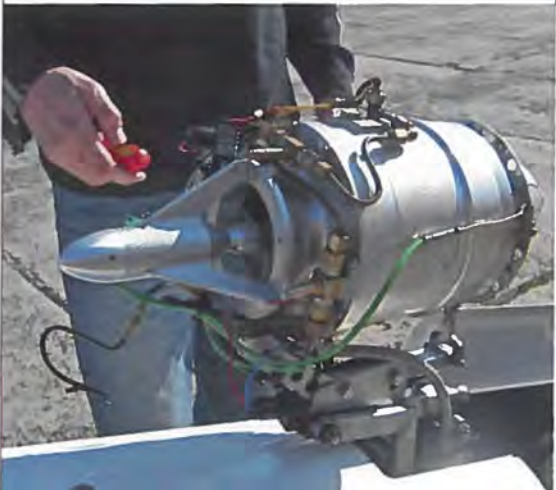
»Vi stiledede efter, der hvor græsset var mest slidt og det viste sig at være rigtigt. Efter landing og parkering gik vi i gang med at fortøje flyet med de medbragte skruepløkker, og her kom næste aha-oplevelse.«



« 16

Letfløjet jet

»En ting, som jeg havde tænkt på inden min flyvning var, hvorledes motoren opførte sig under stall. Ville eventuel turbulent luftstrømning ved motorens ind sugning give forstyrrelser?«



23 »

Straight and level flight prohibited...

»Patrick underholdt sig selv med at bringe flyet i en eller anden indgang til spin, og jeg skulle så hurtigst muligt finde ud af rotationsretning og om det var upright eller inverted spin og så foretage korrekt spin-udretning.«

**ALMEN**

Kort sagt 4

SIMULATOR

Black Shark og Rise of Flight 8

MOTORFLYVNING

DMU Turen 2009 12

SVÆVEFLYVNING

Letfløjet jet 16

KUNSTFLYVNING

Straight and level flight... 23

ULTRALET

UL som slæbefly 28

OSCAR YANKEE

Oscar Yankee 32

ORGANISATIONSNYT

Organisationsnyt 35

Unionskalender 36

KDA

Årsberetning 2008 37



FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

KORT SAGT

» *Red Arrows kommer til Roskilde Air Show* «

PÅ PROGRAMMET

- Flyopvisningen starter kl. 13.00 om lørdagen
- SAS flyver rundflyvning med deres nye CRJ begge dage
- Det hollandske flyvevåben flyver med F-16 opvisning begge dage
- Danish Air Transport kommer med en MD87 for rundflyvning og airshow
- Verdenskendte RAF Red Arrows kommer som nævnt søndag den 23. august
- Det svenske flyvevåben kommer med SAAB JAS 39 Gripen
- Formationsflyvning med Micro-light Aero Team fra Holland

Læs mere på air showets hjemmeside: www.airshow.dk

Foto: Knud Larsen

AIR SHOW I ROSKILDE

Roskilde Flyveklub arrangerer hvert andet år det største civile flyvestævne i Danmark. Det finder sted som sædvanlig i Københavns Lufthavn Roskilde, i år den 22-23. august. Årets store scoop må siges være det verdensberømte engelske opvisningshold Red Arrows, der deltager søndag den 23. august.

Der er også mange andre spændende oplevelser så som bl.a. fly fra Forsvaret inkl. F-16, kunstflyvning, formationsflyvning, wingwalker, Spitfire og/eller

Mustang fra 2. Verdenskrig, veteranfly, forretningsfly, passagerfly, svævefly, modelfly, hjemmebyggede fly, DC-3, sportsfly, forskellige jet krigsfly gennem tiderne og meget mere.

Tilmeld dig nyhedsbrevet på www.airshow.dk og få de sidste nyheder.



OVER KANALEN I 1909

Den 25. juli 2009 er det 100 år siden at den da 37-årige franskmand Louis Bleriot startede den 25. juli 1909. Anzani motor monteret med en tobladet Chauviere propel. Flyet af egen konstruktion var en Bleriot XI, der var i luften første gang den 23. januar 1909. Hverken motorer eller fly var særlig pålidelige. En motor gik i gennemsnit kun 20 minutter før der opstod problemer.

London avisen Daily Mail havde udsat en præmie på £ 1000 til den flyver der



Undervisningsminister i samtale med repræsentanter fra Boeing og World Class Aviation Academy. Foto: Knud Larsen.

først krydsede den Engelske Kanal. Louis Bleriot startede fra Sangatte vest for Calais i Frankrig vel vidende at en af hans konkurrenter (Hubert Latham) kun seks dage tidligere måtte nødlande på vandet. Efter en usikker navigation lykkedes det Bleriot at finde England i nærheden af Dover.

Louis Bleriot var født i Cambrai i Frankrig i 1872, og i denne by fejres han den 18. juli med et stort air show på lufthavnen Cambrai-Niergnies med præsentation af flyvning gennem 100 år. Der er stor deltagelse af fly fra det franske flyvevåben, marine og hær og selvfølgelig af det berømte franske opvisningshold Patrouille de France. Aktiviteter på den engelske side, se: www.dover2009.com.

FLYMEKANIKERSKOLE

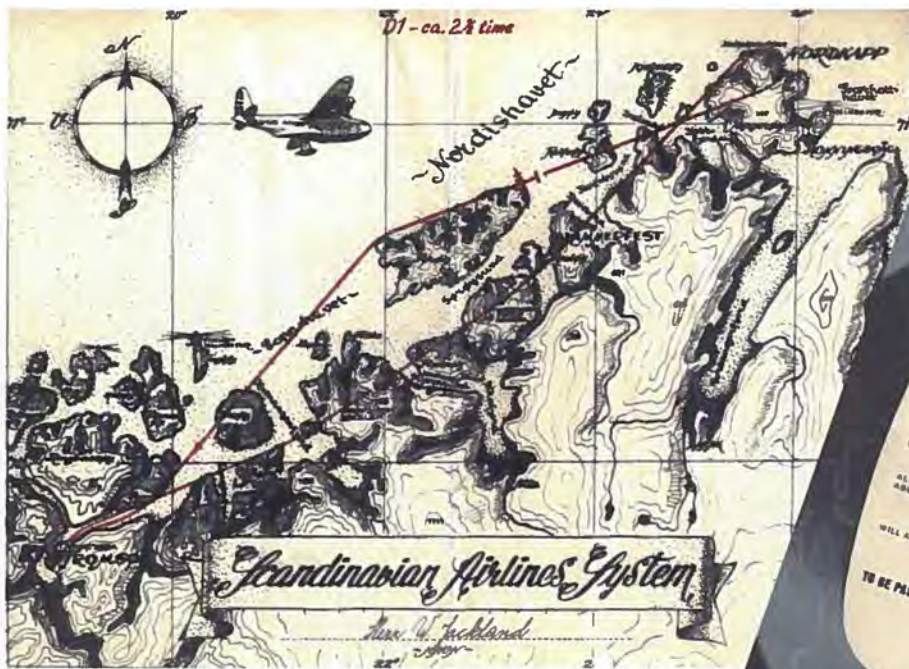
TEC (Teknisk Erhvervsskole Center) indviede den 3. juni en helt ny flymekanikerskole i bygninger på Avedøre Holme ved København. Fly, værktøj, udstyr mm. er flyttet fra de tidligere lokaler i Dragør. Undervisningsminister Bertel Haarder holdt indvielsestalen og klippede det røde bånd over, hvorved de nye faciliteter blev taget i brug. Bertel Haarder ankom i øvrigt standsmæssigt i en Robinson 22 helikopter.

Derefter var der underskrift af en samarbejdsaftale mellem flyfabrikken Boeing, TEC Aviation og det hollandske World Class Aviation Academy, der leverer erhvervsfaglige uddannelser og træning til militær- og civil luftfart i Holland. Aftalen gælder udvikling af uddannelsesprogrammer indenfor flyvedlighedsuddannelse, herunder kursusmateriale, computerbaseret uddannelse og virtuel vedligeholdelsestræning på det nordeuropæiske marked.

LUFTRUM

Den danske transportminister Lars Barfoed og den svenske infrastrukturminister Åsa Torstenson er enige om at det danske og svenske luftrum skal samles i et fælles luftrum for at sikre en mere effektiv styring af lufttrafikken til fordel for såvel økonomien som miljøet. Et fælles luftrum skal føre til effektiviseringer i trafikkontrollen. Flyruterne bliver kortere og luftfartsselskaberne vil spare brændstof.

En pressemeddelelse udsendt efter ministrenes møde den 15. maj afsluttes med: »Danmark og Sverige vil nu forberede de nødvendige beslutninger med henblik på at iværksætte det dansk-svenske luftrum inden udgangen af 2009.«



TIL NORDKAP I 1949

Den 17. juli fejrer svæveflyveren Verner Jaksland et jubilæum som få danskere (måske den eneste) har oplevet, nemlig at runde Nordkap i en flyvebåd. Den 17. juli kl. 00.03 er det 60 år siden. En 2,5 times flyvning fra Tromsø gennem fjordene i 300 m højde til Nordkap og tilbage til Tromsø i en Short Sandringham. Det Norske Luftfartsselskab (DNL), der var en del af SAS, udførte flyvninger i den isfri periode. DNL havde sidst i 40'erne og først i 50'erne op til fem Short Sandringham (en civiliseret udgave af Short Sunderland). Som navigationshjælp i fjordflyvningerne havde de be beholdt hele radarinstallationen (A.S.V.6c) fra Sunderland V. LN-LAI Jutulen, som Jaksland fløj med, blev i 1951 chartret ud til France-Hydro og sank ved Bangui (Fransk Ækvatorial Afrika) i november 1952.

Jakslands fotografier fra turen, det interessante kort »SAS Flight Report« og rutekortet til Herr W. Jackland vises efterfølgende.

FØRSTE MAND PÅ MÅNEN

Den 16. juli 1969 kl. 09.32 (Florida tid) startede Apollo 11 fra Cape Kennedy med kurs mod målet: Månen. Ombord var astronauterne Neil Armstrong, Michael Collins og Edwin Aldrin, Jr. Tre minutter senere var de i 70 km højde med en fart af ca. 10.200 km/t.

Den 18. juli gik Apollo 11 ind i månekredsløbet, hvor de forbereder landingen. Den 20. juli kl. 13.46 affyres landingsmodulen mod Månen, hvor det ved 16-tiden er tæt på Månen. Kl. 16.18 står landingsmodulen på Månens overflade, og det lyder på radioen: »The Eagle has landed«.

Kl. 22.56 kommer det som alle har ventet på - Neil Armstrong sætter foden på Månen med ordene: »That's one small step for a man, one giant leap for mankind«. Og det er kun 40 siden.

Den 24. juli kl. 13.20 er de tilbage på jorden og modtages af USA's præsident Richard Nixon.

Hele turen varede 195 timer, 18 minutter og 35 sekunder.



Astronaut Edwin Aldrin Jr. på vej ned ad stigen til en månevandring. Billedet er fotograferet af astronaut Neil Armstrong, den første mand på Månen. Foto via NASA.

CESSNA DEALER SCANDINAVIA

FLYTEK NISK.NO

FLYTEK NISK AS. MERDEVEIEN 18B. 3676 NOTODDEN - NORWAY



Cessna CORVALIS 400 TT

Fast enough to slow down the world

This beauty with TKS anti ice system
can be yours...



Cessna
A Textron Company

- European Cessna Corvalis 400 TT **NEXT TO JET COURSE** at our FTO
- Course will be **refunded Euro 3 850,-** when you order your new Cessna 400 Corvalis TT
- **Free Garmin 1000 course and flight training** in your new Cessna Garmin 1000

SKYLANE



SKYCATCHER



SKYHAWK



CARAVAN



WWW.FLYTEK NISK.NO

Contact: Runar Vassbotten: runar@flyteknisk.no tlf:+ 47 90 78 44 78
Frode Granlund: frode@luftfartsskolen.no tlf. +47 41 55 16 11



NEW • USED • COMMISSION • EASA SERVICE CENTER

»Der er nok
at holde rede på i
Ka-50-helikopterens
cockpit«

BLACK SHARK OG RISE OF FLIGHT

Tekst: Søren Dalsgaard

Billeder: Kristian Rüssell Dal, Vadim Davydov, Viktor Sechnoy og Dmitry Kulikov

De seneste måneder har budt på hele to nyheder fra det ikke særligt overrendte marked for flysimulatorer til PC'ere. De kommer begge fra Rusland, men dækker emner så forskellige som man næsten kan tænke sig.

DIGITAL COMBAT SIMULATOR: BLACK SHARK

Den første simulator hedder DCS Black Shark, og er en dybtgående »study sim« fokuseret på den sovjetrussiske Kamov Ka-50 kamphelikopter, der først fløj i starten af 80'erne. På grund af USSR's fald blev Black Shark (NATO-kodenavn »Hokum A«) ikke bygget i mere end en snes eksemplarer, så det er ikke på grund

af produktionsmængden, at den er gjort til genstand for en simulator. Snarere er det fordi Black Shark er en fascinerende konstruktion: en enpersons kamphelikopter uden halerotor, men med to co-axiale modsat-roterende hovedrotorer. Det giver flere fordele. To hovedrotorer kan have mindre diameter end blot een, hvorved rotortippene bevæger sig langsommere gennem luften og muliggør en højere max. hastighed. Halerotorer er også sårbare i kamp: at man på Ka-50 kan koncentrere armeringen centralt omkring hovedrotorer, transmission, turbomotorer og pilot er en stor fordel. Endelig betyder dobbeltrotorerne at vridningsmomentet er ophævet, så heli-

kopteren er yderst manøvreedygtig, og både kan rulle og loope.

Valget af kun ét besætningsmedlem - i modsætning til næsten alle andre kamphelikoptere - nødvendiggør en høj grad af automatisering. Og her kommer DCS:BS virkelig til sin ret, for man har valgt kun at simulere denne ene flytype, men til gengæld gøre det yderst grundigt. Alle systemer om bord, fra elektroniske kort til navigationssystemer, datalink med andre helikoptere, våbenstyring, elektroniske modforholdsregler, osv. er simulerede i meget stor detaljegråd. Derfor følger der også en flere hundrede sider lang manual med. Hvis man vil flyve med høj sværhedsgrad må man sætte sig ind i de mange undersystemer, begyndende med den automatisk trimkontrol, uden hvilken man let kommer til at lave underlige pirouetter på startbanen!

Den omgivende verden er også vældigt grundigt simuleret, så man kan flyve i yderst realistiske kampsituationer mod et imponerende antal fjendtlige våbensystemer. Kampzonen er det bjergrige Kaukasus og Georgien, hvilket jo desværre



Fantastisk detaljegrad i 3D-modellen.

er meget a propos. DCS har flere »study sims« på bedding, den følgende er A-10 Warthog.

RISE OF FLIGHT

Den næste nyhed angår en helt anden verden, uden komplicerede computersystemer og avancerede våben. Rise of Flight fører os nemlig tilbage til flyvnin- gens barndom, på Vestfronten i første verdenskrig. Simuleringen af flyene er dog ikke mindre kompleks end i DCS:BS. De skrøbelige dobbeltdækkere i aeronautikkens spæde år var svære at flyve, og temperamentsfulde motorer gjorde ikke tingene lettere. Med RoF er alt dette nu for første gang blevet grundigt simuleret på computere til hjemmebrug. Når man starter flyene, er det nødvendigt at holde øje med omdrejningstal, tænding og olie- temperatur, og jonglere med karburator og radiator-indstillinger efterhånden som man stiger, hvis det altså er lykkedes at lette helskindet! I luftkamp skal man ikke dykke for hurtigt eller på anden måde overbelaste sit fly, for faldskærme er endnu ikke hvermandseje for militær- piloter...



Fokker D.VII angriber Breguet 14.



SPAD-cockpit anno 1917.

Aerodynamisk er RoF meget vellykket, med yderst realistiske flyveegenskaber, også i ekstreme situationer, såsom loops, spin osv. I et fly som den lille Nieuport N.17 med rotationsmotor kan man sagtens mærke den voldsomme svinghjulseffekt, der opstår fordi ca. en tredjedel af flyets vægt, nemlig Le Rhône-motoren, snurrer hurtigt rundt.

Hvad angår kernesimuleringen af selve det, at flyve, er RoF altså vældig god. Også luftkamp er flot simuleret, med fly der skades og deformeres på utallige måder, og også krøller sammen ved mindre nænsomme landinger eller styrt. Landområdet man kan overflyve dækker det meste af Vestfronten, og er smukt, omend lidt livløst, gengivet. Mindre udbygget er RoF til gengæld når man ser på antallet af fly man kan prøve. Det skulle dog hurtigt udbedres i de kommende måneder, da man planlægger at udvide simulatoren med en lind strøm af ekstrafly, der kan købes enkeltvis over nettet.

TEKNISKE KRAV OG KØB AF SIMULATORERNE

Både DCS:BS og RoF kræver PC'ere med høj ydeevne. Som det kan ses på

billederne er grafikken i top, og da der også foregår massevis af beregninger »under kølerhjelmene« (aerodynamik, ballistik, vejrforhold, osv.) kommer man ikke langt med computere af ældre dato. Duo- eller Quad-processorer, 3 gb RAM og grafikkort med over 512 mb RAM er hvad der forlanges for, at programmerne skal køre godt. Derudover er det nødvendigt med joystick, og - hvis man bliver virkelig bidt af det - rorpedaler og TrackIR. Sidstnævnte er en sensor - tidligere omtalt i Flyv - som gør det muligt at styre sit udsyn med hovedbevægelser. Nyeste udgave hedder TrackIR 5.

Begge simulatorer kan købes enten online eller på DVD. Førstnævnte er langt det enkleste og fungerer fint.

Black Shark fås for 50 USD på www.digitalcombatsimulator.com. Prisen på Rise of Flight var ikke fastlagt ved redaktionens afslutning, men kan findes på hjemmesiden www.riseofflight.com. For Rise of Flight gælder det, at simulatoren kræver internetopkobling mens man spiller, fordi der kommer konstante opdateringer og for at forhindre piratkopiering. På www.simhq.com finder man et meget aktivt og hjælpsomt forum af flysim-

entusiaster, hvor man kan få svar på alskens spørgsmål. Med disse to udgivelser ser 2009 ud til, at blive et godt år for flysimulatorfans!

Zephyr og Ekolot U.L. fly

- Radio
- GPS
- Transponder
- Props

www.dulacaircraft.dk

Tlf. 74521605

DIN MULIGHET TIL Å BLI PROFESJONELL PILOT I DANMARK OG EUROPA

Søk før 29 juli!



**SU - Support
Apply online**

www.neia.no

Email: post@neia.no

Telefon + 47 70 18 93 00

Fax +47 70 18 93 01

Inkludert i utdanningen

- Europeiske og Amerikanske pilot lisenser
- Loss of Licence forsikring i studietiden
- Opp til 2000 flytimer
- Leilighet i USA
- Hybelhus i Norge
- Muligheter for jobb i NEIA som pilot eller instruktør

**ER DRØMMEYRKET FORTSATT EN DRØM ?
- NEIA GJØR DRØMMEN TIL VIRKELIGHET -**

100 % av de uteksaminerte studentene i 2007 og 2008 har gått rett i jobb

Samtlige studenter har i denne perioden hatt 2 - 3 jobbtilbud. De to siste studentene fra 2008 hadde fått jobb før de hadde sin oppflygning i desember.

-Du trener ikke bare til en pilotlisens, du trener til en karriere-

Opptaksprøve er den 4-6 august 2009. Søk nå og bli med på neste opptaksrunde, og du har tatt det første steget mot å bli profesjonell pilot i Norge og andre land i Europa! Testene som gjennomføres tar en dag. Trafikkflygerutdanningen ved NEIA er den eneste integrerte som gir studentene praksis under selve utdanningen, noe som medfører at de fleste kan gå direkte over til de beste pilot jobben rundt i Europa etter at utdanningen er avsluttet. Vi vil derfor invitere deg til NEIA. Skolen dekker dine reisekostnader om du starter i septemberklassen 2009. Når du kommer på opptaksprøve vil du også få en tur i vår flysimulator.

Bli en del av den beste pilotutdanningen som tilbys i Europa!

Ole Pedersen, Accountable Manager





DMU TUREN 2009

Af Merete Strandberg og Knud Nielsen

DMU's årlige udlandstur gik til Dubnica i Slovakiet, i Kristi Himmelfartsferien. Der var som sædvanlig en fantastisk god tilslutning til turen. Forfatterne til denne artikel fløj turen i en Piper Archer II, og vi startede fra Rårup Flyveplads (EKRA) efter at morgentågen var væk. Første stop var Maribo flyveplads hvor vi skulle træffe de andre 39 fly til morgenkaffe og met-briefing for resten af turen.

Vi ankom til Maribo som et af de sidste fly og erfarede der, at en stor del af de andre allerede var taget af sted til det første stop, Torun i Polen. Det skyldes, at der var sandsynlighed for en del tordenbyger på ruten hertil senere på dagen. Vi besluttede derfor at springe morgenkaffen over, få fuldtanket og komme af sted til Torun. Efter take-off skiftede vi til Copenhagen Info, hvor vi som sædvanlig fik fremragende service. Midt over Østersøen blev vi skiftet til Bremen Info, som meddelte, at på grund af intensiv trafik kunne man ikke give flyveinformation. Det er ikke hverdagskost at der

pludselig kommer 40 danske fly på næsten samme rute i løbet af et par timer.

Da vi krydsede den polske grænse måtte vi have fat i Gdansk Info, og her tog de mere afslappet på trafikken, vi fik simpelthen clearance til at flyve ruten i henhold til vores flyveplan. Det var måske meget godt at snakken var på et minimum for polsk/engelsk er en verden for sig. Dertil lød det som om mikrofonen befandt sig på bunden af en konservesdåse - vi forstår nu hvorfor sprogrøver er nødvendige. Det kneb en del med forståelsen, og vi måtte ty til »say again«, hvilket ikke bekommer os vel. Tordenbygerne så vi ikke noget til; metrologerne har igen været for pessimistiske.

Vi mellemlandede på Torun flyveplads, som så ud til at være en tidligere militær plads med gammel betonbelægning og græs i revnerne mellem betonen. Selv om faciliteterne så lidt slidte ud, fungerede tårntjenesten rigtig fint - den bestod i en flyveleder, der stod på altanen med en håndholdt radio. Da vi var kommet igen-

Danske fly i Dubnica

nem tank-køen, fik vi også selv tanket op med mad og drikke - én portion var tre kæmpe burgere, så vi delte.

Efter igen at være kommet i luften gik det videre mod Dubnica og på et tidspunkt skiftede vi til Krakow Info, det var en anelse bedre end Gdansk Info. Da vi passerede grænsen til Tjekkiet, blev flyvekontrollen pludselig tip-top. Radioen fungerede perfekt og engelsk var engelsk, det var befriende og de havde ingen problemer med at styre 40 fly på vej til Dubnica.

Nu kom vi så til at prøve noget vi ikke før har oplevet, nemlig flyvning i bjerge, det højeste punkt på vores rute var lidt over 4.000 ft. I bjergene skal der tages forskellige hensyn, udover højden, nemlig hvor kommer vinden fra og dens styrke, da det danner hvirvler, som kan give både kraftige stig og synk. Vi valgte at flyve over i 5.500 ft (det er ikke flight level) da det ikke er 3000 ft. over terræn - også noget man lige skal vænne sig til. Efter passage af bjergene og indflyvning via kontrolpunktet Bilna, fik vi tilladelse



Dynamic fly

til at passere Zilina kontrolzone og så var Dubnica (LZDB) i sigte og kort efter lå vi på finale til Dubnica, som ligger i en dal. Flyvepladsen er en græsbane med to parallelle baner, det var vanskeligt at se hvor de helt nøjagtigt var. Vi stiledede efter, der hvor græsset var mest slidt og det viste sig at være rigtigt. Efter landing og parkering gik vi i gang med at forløje flyet med de medbragte skruepløkker, og her kom næste aha-oplevelse. Da pløkken var kommet ca. 10 cm ned stødte den på en sten, og det gentog sig overalt hvor vi prøvede. Vi opgav og konstaterede, at vi var parkeret på klippegrund.

Vi trængte nu meget til at få oprettet væskebalancen og i den velforsynede bar var priserne ret gode, en halv liter fadøl kostede 90 Eurocent altså ca. 6,50 kr. Vi havde ikke råd til at drikke vand, det var dyrere!

Flyveklubben i Dubnica, som i øvrigt kun tæller ganske få medlemmer, havde på fremragende vis sørget for at alt fungerede. Indledningsvis gav de udtryk for

at de i begyndelsen ikke rigtig troede på, at der kom 40 fly fra Danmark, men da depositummet blev betalt og vi ankom, måtte de sande at vi mente det alvorligt.

Om fredagen var der arrangeret en udflugt til Prievizda (LZPE) et lille hop på 20 nm over nogle bjerge på godt 3.000 ft. Nogle valgte at flyve og andre valgte at køre med bus. Vi valgte at flyve, man er vel pilot. Ulempen ved at flyve var, at vi skulle meget tidligt op. På Prievizda flyveplads var der et stævne med diverse opvisninger, og vi skulle lande før det begyndte. Efter en kort briefing af en lokal pilot i klubben, fløj vi en smuk lille tur over bjergene. Efter landing kunne vi så i ro og mag betragte alle deltagerne og aktiviteterne på dette stævne/åbent hus. Udover motorfly, helikoptere og svævefly, var der også politi og diverse

redningskorps. Det er første gang vi har set en Trabant udstyret som brandbil. Der var en infernalsk larm, for alle børn fik lov til sidde både i brand- og politibil, og de måtte prøve udrykningshornet. Derudover demonstrerede politiet deres skydevåben med løst krudt, meget festligt.

Lidt senere skulle vi besøge Aerospool, en fabrik der bygger glasfiberflyet WT9 Dynamic. Derudover bygges også svævefly, som er den oprindelige produktion. Direktøren gav en interessant orientering om fabrikken og derefter var der rundvisning. Det var meget imponerende at se hvor stor vægt der var på kvaliteten. Alle dele fik finish til mindste detalje, vi tror aldrig vi har set en medarbejder vandslibe så længe på et højderor og så med vandslibepapir så finkornet at vi

Finalen til Dubnica



Produktion af glasfiberflyet

ikke troede det eksisterede. Det var meget imponerende, og man fik umiddelbart lyst til at købe sådan et fly, som i øvrigt også fås med optrækkeligt understel.

Hjemturen til Dubnica var planlagt som en bjergflyvning/sightseeing, og vi skulle på ruten passere en flyveplads med kontrolzone. Her sprang kæden helt af, da der pludselig kom ca. 15 fly, som skulle have tilladelse til gennemflyvning. Vi må have vækket flyvelederen af hans middagssøvn. Her var ingen minimum kommunikation, men tværtimod et krav om alle detaljer for hvert fly næsten ned til flip og skonummer – det tog så lang tid at vi måtte lave en "360" uden for kontrolzonen. Vi tog derefter den beslutning, at det gad vi ikke vente på, så vi fløj direkte til Dubnica. På dette ben blæste det ret kraftigt, vi måtte have en vindkorrektur på 30 grader for at holde track. Vores medpassager på bagsædet, som var udnævnt til videokameramand beklagede sig noget over de turbulente forhold.

Lørdag var afsat til besøg i Trenčín, og vi valgte at tage sporvognen derhen. Des-

værre kørte denne til en mellemstation, hvor vi skulle skifte, og her var der ventetid på en time. Hvad gør man så... jo der var da en jernbanebar, som var åben. Vi fik slukket tørsten og et opkald til Annegrete, der virkelig kan improvisationens kunst, resulterede i en "Rednings Bus" som kom og tog os med.

Om aftenen var Dubnica flyveklub vært for en udsøgt grillmenu, hvor vi bl.a. fik smagt grillede griseknæ. Der var mulighed for rundflyvning i en Antonov i det smukke bjerglandskab. Der blev snakket livligt, sunget og udvekslet gaver mellem DMU-tur arrangørerne og flyveklubbens arrangører.

Slovakiet er bestemt et besøg værd, et smukt land med en interessant historie og en meget imødekommende befolkning.

Søndag var der hjemflyvning til Danmark. Vi havde valgt en anden rute til hjemturen nemlig med mellemlanding i Cottbus i det tidligere Østtyskland. Vi havde afgivet en flyveplan via Naviair's internetside, men det var tilsyneladende

ikke nok til de slovakiske myndigheder, de ville også have den pr. fax, så det fik de. Afgangen fra Dubnica forløb på bedste vis, hvor vi allerede før take-off fik tildelt en transponderkode. På denne rute fløj vi ved kanten af bjergene med en fantastisk udsigt.

Under mellemlandingen i Cottbus blev vi lidt forsinket, fordi man pludselig manglede et fly der ikke var ankommet i henhold til flyveplanen. Det viste sig lidt senere at flyet var landet i Polen. Måske var der gået kuk i flyveplanerne fra Slovakiet.

De to sidste ben til Maribo og Rårup var ren afslapning i et fantastisk godt vejr. Igen kunne Bremen Info meddele, at der var intensiv trafik mod Danmark og man derfor ikke kunne give trafik-information. Vores samlede flyvetid blev 12:53, og vi nød hvert minut. En stor tak til planlægger Annegrete Zobbe og Vagn Jensen, som accepterede DMU bestyrelsens tilbud om at løfte arven efter "Rovs Rejser", en ikke let opgave.



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

LETFLØJET JET

HPH 304S MED JETMOTOR



Tekst og foto: Jochen Ewald

»Jetpilot« – har for mange stået som et drømme-/ønskejob lige fra barndommen, men det er dog kun blevet virkelighed for de færreste. Hvis man imidlertid fjerner sig lidt fra den forestilling, der normalt er forbundet med dette begreb, en forestilling om pilot i et militært jagerfly, et civilt rute- eller transportfly, åbner der sig nu en ny mulighed for at realisere drømmen om at flyve i et jetdrevet fly: Svæveflyfabrikken HPH i den tjekkiske by Kutna Hora kan nu som den første fabrik tilbyde et seriefremstillet svævefly med en jetmotor som »hjemflyvningshjælp«. Vi har prøvelføjet HPH's FAI-18m svævefly HPH 304S Shark med det nye drivsystem.

Jetdrevne svævefly – det er egentlig ikke noget nyt. Allerede siden sidst i 40'erne

har der været foretaget flere forsøg på at lave svævefly med jetmotor, f.eks. har følgende fløjet med succes: Fouga CM-8 »Sylphe«, Hütter 30TS, Prometheus 1 og 2 samt Caproni Calif A-21J – for blot at nævne nogle af de tidligere jet-svævefly. Det lykkedes dog ikke for disse konstruktioner at trænge igennem på markedet, ulemperne ved jetdrift, såsom kraftig støj, stort brændstofforbrug og kompleks betjening, gjorde, at der kun blev produceret ét styk af hver af disse typer, og i dag er der kun få af disse kuriositeter tilbage som aktive svævefly. De fleste af disse tidlige jetsvævefly var konstrueret som selvstartende fly, og netop på dette punkt har jetmotoren en principiel svaghed: Ydelse og virkningsgrad stiger med flyvehastigheden, som naturligvis ikke er særlig stor ved svævefly.

I de senere år er man derfor i stor udstrækning gået bort fra ideen om jetdrift til selvstartende svævefly, hvorimod jetdriften er blevet interessant som hjemflyvningshjælp for ikke-selvstartende motordrevne svævefly: Inden for modelflyvningen blev der udviklet små kraftige jetmotorer, der er kraftige nok til at holde et svævefly i luften. På privat initiativ monterede og afprøvede nogle piloter sådanne små jetmotorer på deres svævefly, og erfaringerne viste, at deres idé om den lille jetmotor som hjemflyvningshjælp var fuldt ud realiserbar.

For at få en professionel turbinemotor, tilpasset i ydelse, betjening og forholdene i øvrigt, samt tilpasset kravene som hjemflyvningshjælp, valgte den tjekkiske svæveflyfabrik dog ikke en konventionel

Elegant fly med jetmotor



modelfly-jetmotor. Man gik i samarbejde med den tyske jetmotorfabrik TBS (Turbinenbau Schubert Schwabhausen) GmbH, og udviklede sammen TBS 400N-J40P-motoren. Med et maksimalt standtryk på 420 N og et kontinuerligt (100%) tryk på 400 N leverer denne motor den effekt, som man forventer af en hjælpemotor i et svævefly. Desuden er den meget kompakt med en diameter på 15,6 cm, en længde på 32 cm og en vægt på kun 4 kg er den en rigtig lille letvægter.

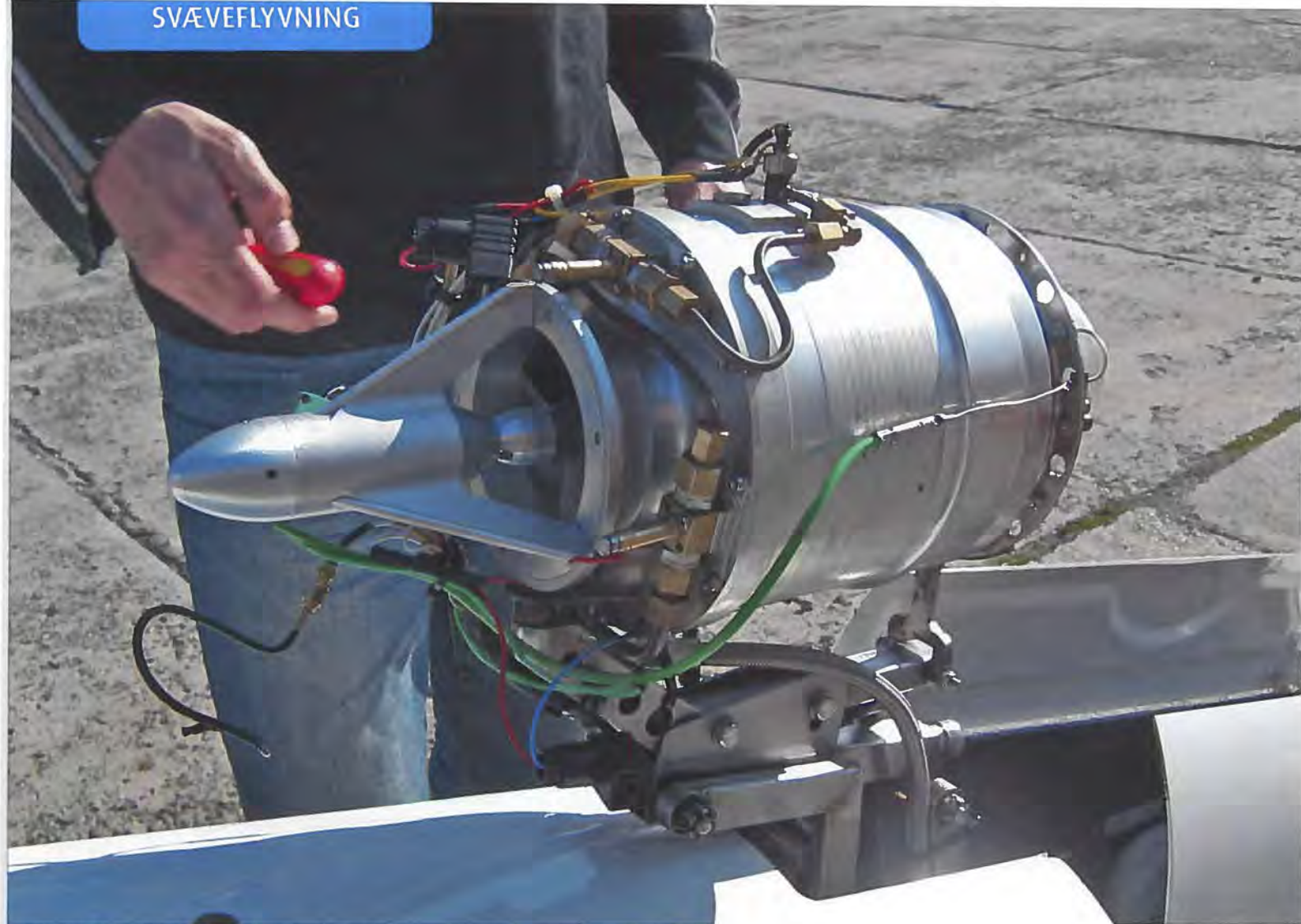
De små dimensioner har gjort indbygningen af vippesystemet ukompliceret med små afdækningsklapper i kroppen, der åbner sig, når motoren kører ud, og lukker sig igen – bortset fra maståbningen – når motoren er i drivstillingen. Når

motoren er inde, står den næsten lodret. Foran den bagerste kropsspant, der fungerer som brandskot, er der en brændstoftank på 33 liter.

TBS 400N-motoren anvender Jet A1-brændstof sammen med et smøremiddeladditiv, men alternativt skulle der også kunne anvendes standard dieselbrændstof (dette er dog endnu ikke blevet afprøvet, diesel kan udfælde paraffinen ved lave temperaturer). Forsyningen sker fra en lille sekundær tank i motorrummet via en sugeslange med lynkobling, der bliver tilsluttet, når motoren kører ud. Samtidig bliver der aktiveret en kontakt, der starter den indbyggede pumpe, som fylder tanken. Pumpen standser automatisk, når tanken er fuld. Hele drivmotorsystemet beslaglægger

kun 12 kg af 304S'rens tomvægt – dette er væsentligt mindre end vægten af en konventionel to-takts hjemflyvningsmotor – således at der her ikke er nogen væsentlig vægtforøgelse, selv med den helt fyldte (større) tank og et 17Ah-startbatteri under instrumentbordet.

Betjeningen og styringen af motoren er fuldstændig computerbaseret med et kontrolinstrument i form af et LCD-display og er helt »idiotsikret«. Foruden flyets hovedkontakt er der kun to store vippekontakter på instrumentbordet, der styrer ud-/indkørsel og start af motoren, samt displayet, der viser den valgte funktion og kvitterer, når man resetter fejlmeldinger.



Motoren i udklappet stand uden skærme

I den normale driftsstilling viser displayet foruden status for drivsystemet (inde, ude, i gang) også motorydelsen i %, udstødningstemperaturen og brændstofforbruget digitalt som søjlevisning. Til højre i displayet vises desuden brændstofniveau, batterispænding og udetemperatur, mens der nederst i billedet vises driftstid eller advarsels-/fejlmeldinger. Motorydelsen reguleres ved hjælp af et drejepotentiometer på instrumentbordet.

PRØVEKØRSEL PÅ JORDEN

I modsætning til den »konventionelle« omskoling fra et fly med stempelmotor til et jetdrevet fly, går det ligefrem som en leg at blive sat ind i flyvningen af denne »min første jet«. En demo-prøvekørsel på jorden viser i løbet af få minutter alt, hvad man skal vide for at håndtere TBS 400 og forklarer samtidig arbejdsmåde og styring af drivsystemet. Efter at hovedkontakten er slået til, dre-

jes power-reguleringen helt venstre om på »tomgang«, hvorefter kontakten for udkøring af drivmotoren og driftskontakten begge vippes op. På mindre end 20 sekunder svinges motoren helt ud, og afdækningsklapperne lukkes igen.

For at starte en jetmotor skal forbrændingskammeret først forvarmes til »tændtemperaturen« og samtidig skal minimumsgennemstrømningen og omdrejningstallet opbygges; begge dele sker elektrisk. Turbinen bliver drejet op i hastighed af en lille startmotor, som elektrisk bliver koblet til »spinneren« på turbineakslen. Så snart der er sket tænding i motoren, kobler startmotoren ud, og displayet viser, at power-reguleringen nu må reguleres op (for tidlig opregulering afbryder startprocessen, og der vises en fejlmelding, men efter at reguleringen er drejet tilbage til tomgangsstillingen, forsvinder fejlmeldingen, og startprocessen begynder forfra).

Standningen er lige så enkel som starten: Driftskontakten vippes ned, brændstofføforslen afbrydes, og motoren standser. Kontakten for indsvingning af motoren kan også vippes ned samtidig – dog sker der intet ved det i første omgang. Motoren skal nemlig først afkøles, og når udstødningstemperatursensoren registrerer, at dette er sket, bliver drivmotoren igen kørt ind i kroppen. Under flyvning er afkølingen intet problem grundet den gennemstrømmende luft, men for at der også skal ske tilstrækkelig køling på jorden og ikke ophobes varme i motoren, bliver startmotoren automatisk koblet ind med korte strømpulser, indtil motoren er kølet tilstrækkeligt til at blive kørt ind efter ca. et halvt minut. Ved prototypen var batterikapaciteten tilstrækkelig til otte starter; der er ingen generator til opladning af batteriet. Ved at ændre på forsyningsspændingen for forvarmningen vil forvarmningstiden blive yderligere forkortet, hvorved antallet af mulige starter bliver forøget.

DRIFT MED JETMOTOR

I denne artikel koncentrerer vi os om at beskrive flyvning med jetmotoren. Når motoren skal startes, skal flyvehastigheden holdes lavest mulig for at opnå hurtig opvarmning og dermed et lavt strøm-forbrug. Først sætter jeg potentiometeret på tomgang, og derefter slår jeg ved 85 km/t udkørings- og samtidig driftskontakten til. Efter knap 20 sekunder er motoren kørt ud, og startprocessen begynder. Der mærkes intet behov for ændringer i trimningen, og i henhold til målinger, som HPH har foretaget, er den ekstra luftmodstand fra den udkørte, aerodynamisk afskærmede drivmotor, mindre end luftmodstanden fra et udslået landingshjul. Der går mindre end 30 sekunder, inden udstødnings-temperaturen stiger tydeligt. En sagte hvislen fra startmotoren går over i en stadig sagte støj, og displayet viser, at der må gives »gas«.

Jeg drejer potentiometeret til den underste kant af det grønne område, hvilket svarer til ca. 80% ydelse. Med en lille forsinkelse accelererer motoren op; på grund af det høje omdrejningstal (ved 100% kører motoren med 100.000 o/m) kan støjen fra selve turbinmotoren ikke opfattes af det menneskelige øre, kun støjen fra den udstømmende luft. Indtil 85% motorydelse opfattede jeg lyd-niveauet som værende problemløst – også uden headsettet på – først over denne værdi er støjen mere fremtrædende. Det er mit absolutte indtryk, at de fleste svævefly med to-taktsmotor støjer og fremkalder flere vibrationer end denne HPH 304S.

Man skal vænne sig til jetmotorens virkemåde. Erich Warsitz, den første jetpilot i luftfartshistorien, udtalte efter sin første flyvning med en Henkel 178: »Det er, som om en engel skubber«. Shark'en skubber behageligt blidt med 400 N på 400 kg flyvægt, og det er derfor ikke relevant at stige relativt langsomt som med en konventionel hjemflyvningsmotor med propel og derefter omsætte den vundne højde til hjemflyvning efter savtandsmetoden med motoren standset og kørt ind.



» Takket være den kompakte opbygning og den aerodynamiske afskærmning, giver motoren i udkørt stand mindre luftmodstand end et udkørt landingshjul «



Når motoren er kørt ud, lukker afdækningsklapperne sig igen, og frembringer dermed ingen ekstra luftmodstand.



Instrumentet til kontrol af motoren sidder i knæhøjde

Til langsomflyvning er jetmotorens virkningsgrad dårlig, og ved 90 km/t er stigningen beskedent, 0,5 m/s. Jeg drejer derfor potentiometeret på 100% og lader 304S'eren accelerere vandret. Ved horisontal flyvning med denne indstilling kommer hastigheden op på 180-190 km/t. Ved ca. 130 km/t konstaterer jeg den bedste stighastighed: Variometeret viser lidt over 1,3 m/s. Et blik på brændstof-forbrugsmåleren fortæller mig dog, at jeg med »fuld gas« forbruger godt og vel 60 liter i timen – så jeg ville ikke komme langt. Shark'en flyver mere økonomisk, når jeg drejer potentiometeret tilbage på 85%. Ved 130 km/t viser va-

riometeret en stigning på 0,8 m/s, og brændstofforbruget ligger omkring de 32 liter i timen.

Under vandret flyvning med samme indstilling/samme forbrug accelererer Shark'en til 160 km/t. En lille smule hurtigere bliver den, hvis man først dykker lidt og accelererer til 180 km/t for derefter at fortsætte den vandrette flyvning: Så opnås der en rejsehastighed på næsten 170 km/t ved et forbrug på 32-33 l/t, hvilket betyder, at jeg uden problemer kan tilbagelægge 160 km på en optankning. Hvis der så også er lidt termik, og man flyver lidt i »McCready-stil« med denne hastighed, kommer man lidt læn-

gere. Dette er tilstrækkeligt til at nå hjem under de fleste flyvninger, men for dem, der ønsker at »rejse« længere, tilbyder HPH som ekstraudstyr indbygning af to ekstratanke på hver 40 kg i vingerne (i stedet for den tilsvarende mængde vandballast).

STALL-FORSØG

En ting, som jeg havde tænkt på inden min flyvning var, hvorledes motoren opførte sig under stall. Ville eventuel turbulent luftstrømning ved motorens ind-sugning give forstyrrelser? Kunne der opstå »flame out«? Flere forskellige stall-forsøg viste dog, at dette ikke var tilfældet – selv i et »rigtigt« stall kørte motoren jævnt videre uden at »hoste«. Under normal flyvning rammer luftstrålen fra motoren mellem kroppen og højderoret. HPH's temperaturmålinger i dette område har kun vist moderate temperaturstigninger på rorfladerne, ca. 40°, en temperaturstigning, der anses for uproblematisk – også for flystrukturen. Under flyvning med motoren i gang skal man skifte fartmålervisningen om fra pitotrørret på sideroret til et pitotrør i flyets næse ved hjælp af en kontakt på instrumentbordet. Under rejseflyvning synes dette egentlig unødvendigt, da der ikke kunne konstateres nogen forskel ved omskiftning mellem de to pitotrør. Ved

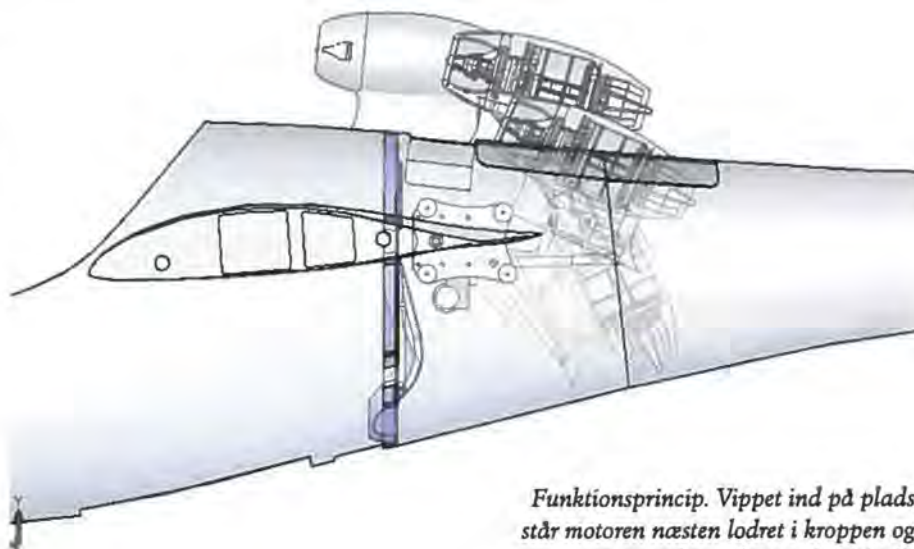
langsomflyvning under 89 km/t og under stalls blev det bagerste pitotrør dog ramt af luftstrålen fra motoren, hvorved visningen – selv under stall – aldrig kom under 80 km/t, hvis der ikke blev skiftet om. Grundet halerorfladernes placering i luftstrømmen fra motoren, er flyet stadig fremragende kontrollerbart og uden tendens til at stikke næsen nedad under stallet. I området omkring stall-hastigheden bidrager motoren ikke meget til fremdriften, og uden fremdrift og tydelig hastighedsforøgelse er det ikke muligt at bringe flyet til at stige igen.

For at standse motoren slår jeg driftskontakten fra, og også kontakten for indkøring af motoren slås fra samtidig – mere er det ikke nødvendigt at bekymre sig om, elektronikken styrer det hele efter behov: Efter godt og vel et halvt minut, når motoren er afkølet, forsvinder den automatisk ind i kroppen igen.

HVORDAN FREMOVER?

I øjeblikket flyver HPH 304S Shark endnu med TBS 400N-J40P-motoren på en midlertidig godkendelse. I EASA arbejdes der netop nu på nye bygge- og godkendelsesforskrifter for svævefly med jetmotor som hjemflyvningshjælp. Disse vil forhåbentlig snart være til rådighed, da også andre fabrikker er interesserede i denne drivform, f.eks. er Schempp-Hirth også i øjeblikket i gang med forsøg med et Ventus 2ax-modelfly (1:3-skala) med jetmotor.

Blandt svæveflyvere bliver der i øjeblikket diskuteret intenst om jetmotoren som hjemflyvningshjælp til svævefly, efter at de første forsøg fandt sted. Det står dog klart, at denne drivform aldrig vil komme til at blive lige så økonomisk og optimal som en konventionel to-taktsmotor med en tilhørende 10-20 liter-tank (jetmotorens bedste virkningsgrad er iht. dens princip ved flyvehastigheder på over 480 km/t). To-taktsmotoren giver helt naturligt en væsentlig bedre rækkevidde ved savtands-flyvning. Med denne flyver man dog kun med godt den halve hastighed, og der kræves også en vis arbejdsøjde, der ofte er begrænset af vejret eller luftrumsstrukturen. Hvis den til rådighed værende højde er begrænset, er det nødvendigt med hyppige



Funktionsprincip. Vippet ind på plads står motoren næsten lodret i kroppen og optager dermed meget lidt plads.

SÆLGES

Velflyvende og velfungerende Cessna F-172-M
Pæn ude og inde, årgang 1974 (Lyc.-320-E2D)

IFR-godkendt + med SLV-godkendt "banner-two-hook"
Motor TSO ca 1600, OH dato = 21/07/05
Propel TNS ca 600, monteret 11/11/07
LDB udløber marts 2010

DKK. 235.000,-

Kontakt sælger på:

E-mail: corsair@3mail.dk · Tlf. 4075 7161

motorstarter/-stop. Kun få af de p.t. tilbudte konventionelle motoriseringer gør det muligt at foretage en egentlig økonomisk vandret flyvning. Ved lave driftstimetal, der er det normale for hjemflyvningshjælp, er driftsomkostningerne helt sikkert også en underordnet faktor. Støj-mæssigt skulle Shark'en med TBS 400N-motoren overholde de aktuelle værdier for fly med hjemflyvningsmotor – de officielle støjmålinger står på dagsordenen som næste punkt. Fra jorden opfattede jeg rent subjektivt lyden fra jetmotoren som værende tydeligt svagere end lyden fra den væsentligt længere hørbare lyd fra en to-taktsmotor i et langsommere fly.

I HPH 304S Shark har TBS-400N-J40P-motoren en betjeningskomfort, der næppe kan blive bedre, og den er driftssikker

grundet et minimum af bevægelige dele. Med dens ringe luftmodstand påvirker den kun flyveegenskaber og -ydelse ubetydeligt, når den er kørt ud/standset. En eventuel manglende start af motoren gør ikke en udelanding vanskeligere end for et svævefly uden hjemflyvningsmotor, selv om motoren er ude på Shark'en.

HVAD KOSTER SÅDAN EN JETMOTOR?

For at forberede en HPH 304S til indbygning af jetmotor beregner fabrikken sig et pristillæg på 9.950 Euro (74.000 kr.) oven i grundprisen på 69.500 Euro (518.000 kr.), og selve motoren med alt tilbehør koster 19.900 Euro (148.000 kr. – de angivne kronebeløb er cirkaværdier iht. Eurokursen primo juni 2009). Disse beløb giver sammenlagt en slutpris, der ligger midt imellem prisen for et svævefly

med en to-takts hjemflyvningsmotor og prisen på en selvstartende motorsvæver.

KONKLUSION

TBS-400N-J40P-motoren for Shark'en er et moderne, velgennemtænkt og veludviklet drivsystem, som er i virkelig god harmoni med selve flyet, den er enkel og sikker at bruge, og gør flyvningen med den til en fornøjelse. Med hensyn til anskaffelsespris og forbrug kan den ikke hamle op med den traditionelle to-takts hjemflyvningsmotor, men den giver i stedet en væsentlig højere rejsehastighed og mere komfort i cockpittet. Dette og naturligvis også fornøjelsen/glæden ved at flyve med denne nyere teknologiske driftsform vil givetvis være attraktiv for mange kunder.

Jabiru *It's a lifestyle*

Realiser dine drømme nu!

5 nye Jabiru J 170 UL er allerede på vej til sine danske ejere.
Vil DU blive den næste?

Priser fra: NOK 474.000

2200
Aero
Engine



AUSTRALIAN DESIGNED & MANUFACTURED

Jabiru Scandinavia as
Flyplassveien 176 4097 Sola Norge

Mail: Helge@Jabiru.no
Telefon Helge Njaerheim + 47 92 86 70 87

www.jabiru.no

» STRAIGHT AND LEVEL FLIGHT PROHIBITED... «

CPA's Super Decathlon med californiske bjerge i baggrunden.

Tekst og foto: Steffen Madsen

På flyveskole i USA hos CP Aviation: Emergency Maneuver Training og Tailwheel Endorsement samt Tutima Academy: Aerobatic Proficiency Training. Hvorfor rejse helt til USA for at flyve? Pga. de gode vejrforhold, muligheden for intensivt kursus, flyene, timeprisen på flyleje, og når man nu alligevel har sommerferie...

CP Aviation er beliggende i Santa Paula to timers kørsel nord for Los Angeles i Californien. Flyveskolen holder til på Santa Paula Airport og CP Aviation er næsten ligeså gammel som selve flyvepladsen. Stedet har masser af flyvehistorie og Aviation Museum of Santa Paula holder da også til på flyvepladsen. Det er snarere hele flyvepladsen som fungerer som museum, for næsten lige meget, hvilken hangar man kigger ind i, står der et veteranfly fra de gode gamle dage. Mange af flyene er endda i særdeles god stand og flyver regelmæssigt.

Straks man træder ind af døren hos CP Aviation er man en del af stedet og bliver

mødt af et både professionelt og venligt personale. De var meget begejstrede over og glade for, at jeg ville komme helt fra Danmark for at flyve hos dem på deres EMT kursus (Emergency Maneuver Training) modul 1, 2 og 3. Kurset er udviklet af Master CFI – Aerobatic instruktør Rich Stowell som er velkendt både i USA og flere andre lande indenfor kunstflyvning og sikkerheds- og spintræning. Jeg havde valgt EMT kurset fordi det netop indeholder masser af stall, spintræning samt nødprocedurer og basis kunstflyvningsmanøvrer. Fordi flyvningen foregår på Citabria, Decathlon og Super Decathlon som alle er halehjulsfly, valgte jeg at tage Tailwheel Endorsement (halehjulscheck på godt flyverjysk) samtidigt.

Selvom Santa Paula er relativ tæt på havet er luften næsten altid tør. Flyvepladsen er omkranset af bjerge, og derfor er der sjældent skyer over flyvepladsen. Dertil en behagelig temperatur på ca. 30 graders varme er vejrrelaterede aflyste flyvninger en sjældenhed. CP Aviation

har desuden eget værksted, og flyene vedligeholdes løbende. Evt. nødvendige reparationer foretages med det samme, så flyene er altid i flyvedygtig stand. Kun tre miles fra flyvepladsen findes træningsområdet som er registreret aerobatic approved waived airspace. Så der var lagt op til intensiv flyvetræning.

I de ti dage jeg havde undervisning havde jeg ikke en eneste aflyst tur, hverken pga. af vejr eller mekanisk. Til hver eneste flyvning stod instruktøren klar på klokkeslæt og flyet var tanket af mekanikeren. Jo, de er effektive hos CPA, og de gjorde deres bedste for at jeg havde en god tid hos dem. De præsenterede mig for flere af piloterne og deres fly på pladsen og inviterede mig med til de lokale arrangementer såsom hangar grill og filmaften.

EMT kurset og halehjulskurset skulle jeg flyve med Patrick Dugan som også er Master CFI – Aerobatic.

» Forfatteren
 efter en lektion i
 Tutima Academy's
 Pitts S2B «



Patrick flyver selv kunstflyvning på advanced niveau i en Extra 300. Så han skulle nok kunne lære mig det jeg skulle igennem på EMT kurset. Både Citabriæen og Decathlonen er tandemfly, med instruktøren i bagsædet og eleven i forsædet. Dette gør det nemt for eleven at lære at flyve med halehjul, idet man kan se over næsen. Jeg fik snart styr på instrumenter osv. og straks var det i gang med undervisningen. Hver lektion indeholdt briefing inkl. teori, flyvning og debriefing. En stor del af kurset består af unormale flyvestillinger og indgang til spin. Hele tiden med fokus på flyvesikkerhed og gennemgang af »hvad-nu-hvis situationer«. Så der blev foretaget en masse staller og spin. Patrick underholdt sig selv med at bringe flyet i en eller anden indgang til spin, og jeg skulle så hurtigst muligt finde ud af rotationsretning og om det var upright eller inverted spin og så foretage korrekt spin-udretning. Derudover blev der ved de fleste landinger trænet glidelandinger. Jeg skulle endda et par gange flyve tilbage fra manøvreområdet og lande kun ved brug af trim, sideror og gashåndtag. Altså uden at anvende styrepinden en eneste gang. På et senere tidspunkt fik jeg den udfordring, at jeg skulle dreje flyet 180 grader, og jeg måtte ikke bruge hverken pedaler, gashåndtag, styrepind eller trim. Hmm

hvad gør man så...? Man åbner selvfølgelig døren på klem, hvilket får flyet til at dreje. Jo, den er god nok, det virkede. En lille ekstra gimmick fra Patricks side, som nok kan være handy at kunne. Om ikke andet så fortæller det noget om EMT kursets omfang. Desuden blev alle manøvrer trænet såvel med hovedet nedad som opad.

Efterfølgende var det egentlige kunstflyvningsmanøvrer som loop, rul, immelmann, cuban eight og hammerhead som stod på programmet. Det viste sig at spin-træningen her kom til sin ret. Kommer man forkert eller for langsomt ind i indgangen til et spin. Og så er det jo rart at man kan komme ud af det igen! Både med hovedet opad såvel som nedad!

EMT-kurset blev afsluttet med at jeg selv skulle lave en kunstflyvningssekvens og flyve manøvrerne så korrekt jeg nu kunne. Til sidst blev landingerne med halehjul finpudset og de sidste par lektioner fløj jeg fra bagsædet med instruktøren foran for at gøre det endnu sværere. Fra bagsædet har man nemlig ualmindeligt dårligt udsyn fremover og finalen flyves efter tesen: Hvis du ikke kan se landingsbanen er det fordi den er under flyet og du er på rette spor! Det gik nu ganske

fint og jeg fik snart lært også at lave pæne landinger fra bagsædet.

EMT kurset var ikke det eneste kunstflyvning jeg fik fløjet i Santa Paula. En af pladsens piloter ejede en Zlin 242L. Mage til Cavokflyings Zlin 242L som jo ses i Randers af og til. Jeg faldt snart i snak med ejeren. Han mente da at jeg skulle have en tur i hans Zlin når nu jeg kendte til den hjemmefra. Inden længe havde vi fået faldskærmen på og trukket Zlinen ud af hangaren. Det blev til en god halvtimes tid med kunstflyvning. Ingen tvivl om at han kendte sit fly, og han nød at vise sine evner frem! Han mente, at jeg ligeså godt kunne lære noget mere kunstflyvning. Han fløj en manøvre først og jeg skulle så gøre ham kunsten efter. Ren underholdning og det gik faktisk ret godt, men jeg havde jo også smugtrænet med Thomas fra AAFA hjemmefra.

Dagen efter var jeg igen heldig. Jeg havde hele ugen talt en del med Pete. En pensioneret luftkaptajn som nød at tilbringe sin tid på flyvepladsen. Det viste sig at han stadigvæk var aktiv pilot. Dog ikke som aktiv luftkaptajn, men i hans egen Extra300L! Den var hans pensionist-hobby fortalte ham. Med et stort smil på læben. Og han synes da at jeg skulle



» Peter tanker sin Extra 300L «

have en tur i hans Extra. Jeg fik tur så jeg var helt rundtosset. En Extra300L har en rollrate på 420 grader pr. sekund, så horisonten snurrer ualmindeligt hurtigt rundt ved fuldt rorudslag. Jeg fik lov til selv at flyve Extra'en en stor del af tiden. En drøm af en maskine! Jeg fandt snart ud af, at der er meget mere i det at flyve kunstflyvning end jeg kunne på nuværende tidspunkt efter EMT kurset. Så var det jo godt, at jeg ugen efter skulle videre op til Tutima Academy på deres APT: Aerobatic Proficiency Training kursus.

Da førnævnte instruktør Rich Stowell hørte at jeg skulle videre op til Tutima Academy, hvor jeg skulle flyve Pitts, sagde han: »Så skal du da lige have en tur i denne her med mig, inden du tager derop... « og i den bagerste hangar tryllede han så lige en Pitts S2B frem. Det blev til to ture, begge med mig i bagsædet, for Rich mente da at jeg sagtens kunne lande den! Jeg havde jo lige lært at lande fra bagsædet i Decathlon. Grunden til at det blev til to ture var at alt sker hurtigt i en Pitts. Både start, landing og alt derimellem og det var noget helt andet end at flyve Decathlon. En Pitts har desuden et glidetæl lig en murstens og fra det øjeblik rpm reduceres ved tærskel går det hastigt ned mod banen. Kontrolleret styrt er vist en nogenlunde

betegnelse. Så jeg måtte lige have en ekstra tur. Jeg fik vist ikke det hele med på den første! Det viste sig at det var en god ide med en introduktionstur i Pitts'en, for alle de kommende flyvninger hos Tutima Academy skulle jeg flyve fra bagsædet.

PITTS I SEKS DAGE

Tutima Academy er beliggende i King City fem timers kørsel nord for Los Angeles eller tre timers kørsel syd for San Francisco om man vil. Skolens fulde navn er Tutima Academy of Aviation Safety Sean D. Tucker. Sean D. Tucker er formentlig USA's bedste airshowpilot pt. Han er for nylig blevet optaget i Aviation Hall of Fame som Living Legend. Han har brugt de sidste 20 år på at forbedre sine egne evner indenfor kunstflyvning og samtidig drive hans egen kunstflyvningsskole. Til skolen er knyttet fire andre dygtige opvisningspiloter, dvs. fem opvisningspiloter som ikke laver andet end at flyve kunstflyvning hver dag, som instruktører på Tutima Academy. Niveauet er da også højt, og de har mange piloter fra verden over som kommer og træner her, netop pga. skolens kompetence. Her flyves enten Pitts S2B, Pitts S2C eller Extra300L. Jeg havde booket mig ind på deres APT Aerobatic Proficiency Training af seks dages varighed.

Jeg skulle flyve Pitts S2B hele ugen. I King City er vejret altid godt. Til info: der fremstilles en hel del rødvin i området... Byen ligger omkranset af bjerge, og der er ualmindeligt tørt. Både pga. solen men også pga. den vind som blæser hver eftermiddag til ud på aftenen. Dis og vindstille om morgenen frem til kl. 10. Herefter tiltagende vind, øgende op til 20 knob sidst på eftermiddagen. Vinden er en Pitts heldigvis stort ligeglad med pga. glidetallet som en murstens.

Programmet for den kommende uges tid stod på alle kunstflyvnings basismanøvrer og spin, spin og atter spin. Som Tutima Academy skriver på deres hjemmeside: Vi lærer ikke kun folk at spinne, vi lærer dem også at nyde det!

Som nævnt så sker alting hurtigere i en Pitts end hvad jeg ellers har prøvet såsom Cessna 172 og Piper PA-28 og lignende. Desuden reagerer Pitts'en uden tøven på rorinput. Så snart man bare tænker på et bevæge styrepinden er den allerede på vej derhen. Så jeg var ualmindelige glad for instruktøren i forsædet. Min instruktør hele ugen skulle være Ken Erickson. Han har fløjet kunstflyvning i Pitts i en menneskealder og er mekaniker på skolen. Ken har bygget og renoveret flere Christen Eagles og Pitts så han et indgå-



Tutima Academy kontorbygning.

ende kendskab til typen. Alt var da også i den fineste orden til enhver tid. Hver morgen blev flyet grundigt preflightet, efterfulgt af en rengøring både udvendig og indvendig. Ikke en eneste gang så jeg et sandkorn indvendig på canopyet ved rygflyvning. Tutima Academys fly bliver alle brugt til det de nu engang er bygget til, og derfor bliver de med mellemrum skilt helt ad, inspiceret og renoveret på eget værksted.

Flyvningen hos Tutima Academy med Ken i forsædet skulle vise sig at blive det vildeste og fedeste jeg endnu har prøvet i en flyvemaskine. Pitts'en har masser af kræfter og med en trebladet Hartzel propel trækker den formidabelt selv med to personer af voksenalderen i cockpittet. Så der skal bruges godt med højre ben under start. En ting er at flyve kunstflyvningsmanøvrerne med korrekt hastighed. Noget helt andet er at gøre det langsommere og langsommere indtil det til sidst ikke kan lade sig gøre at komme rundt. Ja - så er man jo snart på vej ind i et spin, hvis ikke man gør noget ved det... Men det gjorde vi ikke. Så vi havde spin left, spin right, spin upright, spin

inverted, spin upright flat, spin inverted flat, spin aileron in, spin aileron out, spin power on, spin power off... Kens eneste kommentar til det: You created it - you fix it!

Og det var netop det kurset gik ud på: At komme ud i så mange unormale flyvestillinger og indgange til spin som muligt og så rette ud derfra. Hver gang - uanset!

Efterhånden som det gik bedre og bedre med udretning fra spin i enhver situation, begyndte vi at flyve flere og flere egentlige kunstflyvningsmanøvrer. Efterhånden som min G-tolerance blev øget kunne vi flyve flere manøvrer pr. lektion. Nu varer en lektion kun typisk en halv times tid eksklusiv 2x5 minutters transportflyvning til og fra manøvreområdet. Men så er man også godt brugt bagefter pga. G-kræfterne, koncentrationsniveauet og de uvante flyvestillinger. Desuden drikker en Pitts ca. 80 l brændstof i timen og med 100 l i tanken skal man lige huske at kigge på fuel flow meteret en gang imellem. Og helst ikke for sent... med

glidetallet som en mursten er der langt hjem!

Fra om mandagen, at flyve et par forsigtige stalls og spin og et enkelt loop og rul i Pitts'en, endte det om lørdagen med en sekvens indeholdende vertical rolls, tailslides, lomchevaks, outside loop, rolling turn og inverted turn i den lille hidsige dobbeltdækker. Alt dette efterfulgt af endnu en gennemflyvning af samtlige spintyper. Så var også både brændstof og jeg brugt!

Nogle siger at en Pitts er en ubehagelig og meget svær maskine at flyve og ikke mindst at lande.

Jeg vil sige både og, for alt sker i et meget hurtigt tempo, og den reagerer prompte på både gas og rorudslag så det skal man naturligvis vænne sig til, respektere og flyve den som sådan. Med en rollrate på 240 grader pr. sekund er det ikke lige fuldt rorudslag til den ene side på kort finale, man skal forsøge sig med. Som Ken sagde, en Pitts er en high performance maskine og kræver derfor en high performance pilot. Og det bliver man kun ved at træne, træne og atter træne og ved hjælp af en egnet instruktør. For mit eget vedkommende gik det fra at jeg »hang langt bagefter flyet« under hele den første flyvning om mandagen, til at jeg seks dage senere sad godt tilpas og afslappet (men meget koncentreret) og kunne flyve den uden hjælp fra Ken, såvel under taxi som under take-off, aerobatic-flight og landing. Så det kan sagtens læres, men kun ved hjælp af træning, træning og atter træning og en egnet instruktør. Har man først prøvet en Pitts er man afhængig! Mage til sjovt og kraftfuldt bæst skal man vist lede længe efter... ubehagelig - overhovedet ikke! Kun at det tager en pokkers tid at kravle ind i den og spænde sig fast! Resten er ren og skær underholdning. Faktisk var det fra en mærkat i Pitts'en at artiklens overskriften stammer: Straight and level flight prohibited! Det kan ikke siges meget bedre.

Læg forresten mærke til ordet **safety** i skolens navn (Tutima Academy of Aviation Safety Sean D. Tucker). Flyvning er sjovt, men skal først og fremmest udføres



CPA's værksted.

sikkert. Husk at kunstflyvning udføres kun i et dertil godkendt fly og kun læres af en dertil egnet instruktør. Så er det til gengæld også ualmindelig sjovt!

Se blandt andet her hvad Ken's nyeste flybyggeri er mundet ud i, det er da sjovt: www.turbinetoucan.com.

Og hvorfor er det så lige jeg gerne vil lære at flyve kunstflyvning? Jo da – er der ikke noget med at flyvning foregår i tre dimensioner...

Man behøver skam ikke at tage helt til USA for at prøve det.

Se bare her: www.lenair.dk og www.kunstflyvning.dk.

Men hvis du gerne vil til USA kan jeg varmt anbefale både CP Aviation og Tutima Academy. Se www.cpaviation.com og www.tutimaacademy.com.

Og hvad så bagefter? Denne ferie gav absolut mere blod på tanden udi kunstflyvningens kunst. Så nu er jeg meldt ind i Dansk Kunstflyver Union og træner med instruktør Lennart Wahl fra

LENAIR til Nordic Aerobatic Championship som afholdes på EKSVD den 29. juli til 2. August 2009. Vi er pt. seks 'rookies' som stiller op i Basic-klassen for Danmark og som træner på livet løs med Lennart. Vi mødes hver den sidste søndag i måneden på EKOD, og når vi ellers kan finde tid. Udover vi lærer meget af hinandens kommentarer og godmodige drillerier har vi det rigtig hyggeligt mens vi træner. Naturligvis sørger vi altid for at der er kage til eftermiddagskaffen. Det er jo ikke kun flyet der skal tankes. Er det ikke dyrt at flyve kunstflyvning vil mange sikkert spørge? Næh, egentlig ikke dyrere end almindelig ligeudflyvning. Godt nok bruger man lidt mere brændstof pr. time. Til gengæld varer et træningspas som regel kun en halv times tid af gangen. Kunstflyvning giver ikke så mange timer i logbogen, men der er garanti for et stort smil på læben efter hver tur!

Hvis du har lyst til at udvide din horisont eller oven i købet vende den helt på hovedet bør du prøve kunstflyvning. Du skal være hjerteligt velkommen. God fornøjelse.

SÆLGES

Autopilot
Trio Altitude hold m/ alt preselect

Transponder
Naco mode C med Encoder

Variometer
Spritkompas
Smart Coupler
Garmin 100

Per Kristensen, tlf. 4010 7000
Email info@phk.dk



UL-FLY SOM SLÆBEFLY

Tekst og foto: Ole Gellert Andersen

Efter tre timers kørsel fra svæveflyvepladsen Timmersdorf i Østrig til flyvepladsen i Nitra i Slovakiet modtog vi den nedslående besked: Peter er ikke kommet tilbage – han hænger fast i dårligt vejr i Zell am See. Skulle hele aftalen virkelig falde til jorden?

Dansk UL-flyver Union og Dansk Svæveflyver Union forhandler for tiden med SLV om en forsøgsordning til at bruge UL-fly som slæbefly i lighed med andre lande som f.eks. Sverige, Tyskland, Slovakiet m.fl. I den anledning havde FLYVs udsendte truffet aftale med Peter Toncek fra firmaet Aeropro i Slovakiet om at besøge pladsen og prøve flyslæb i en Eurofox, som produceres af Aeropro.

Vi kunne med glæde konstatere, at aftalen ikke faldt til jorden. Aeropros værkfører Josef Loob, der også er slæbepilot, fik hurtigt arrangeret med den lokale

svæveflyveklub, at vi kunne låne både deres slæbefly, som er en af de første Eurofox'er, der er taget i anvendelse som slæbefly og klubbens Blanik. Når vi var færdige med at flyve, ville Peter sikkert være kommet tilbage efter en præsentationsflyvning til Pfullendorf i Tyskland.

Klubbens instruktør Dominique spurgte, om det at flyve Blanik var et problem? »Overhovedet ikke«, sagde jeg og tænkte tilbage til min instruktørtid i Holstebro Svæveflyveklub, hvor adskillige timer er tilbragt i bagsædet i et sådant apparat. Han fortalte, at Blanikken vejede ca. 400 kg og dertil skulle lægges vægten af de to piloter. Et sådant slæb ville give et ganske godt indtryk af, hvordan Eurofox'en var som slæbefly. Den må slæbe svævefly op til og med 750 kg, og klubben brugte den bl.a. til slæb af den nye DG1000T, som klubben lige have fået. Også dette gik fint. Faktisk var klubben

så begejstret for Eurofox'en som slæbefly, at de stort set ikke længere brugte deres Zlin-slæbefly mere. Med et forbrug på ca. 15 liter oktan 95 blyfri timen kunne UL-flyet nemt udkonkurrere andre slæbefly på økonomien. Tilbage stod sammenligningen af præstationerne. Det skulle det kommende slæb i Blanikken vise.

SLÆBET

Flyvepladsen i Nitra er en græsplads på ca. 1200 meter. Blanikken blev slæbt ud på banen ud for hangaren, således at der var ca. 800 meter bane til rådighed. Det skulle være rigeligt. Josef Loob kørte slæbeflyet ud foran Blanikken, og snart var vi klar. Accelerationen var god og noget bedre end et flyslæb efter en Rotax-Falke eller en Super Dimona. Blanikken og Eurofox'en var i luften stort set samtidig, og stigningen skete med en hastighed på 110 km/t, som føltes yderst beha-

gelig i svæveflyet. I starten steg vi med ca. 1,5 m/sek, men da jeg havde fundet ud af, hvor svæveflyet bedst var placeret efter slæbeflyet, steg vi med ca. 2 m/sek. Vi tog slæbet op til 700 meter, og jeg glemte desværre at konstatere, hvor lang tid det tog. Dominique oplyste, at et slæb til 1000 meters højde med en DG1000 med to mand ombord tog 11 minutter.

For at få slæberettighed på Eurofox'en i Slovakiet skal man have 40 timer på typen og gennemgå et omskolingsprogram. Det rakte tiden naturligvis ikke til, og derfor kunne jeg ikke prøve flyet som slæbepilot, men til gengæld måtte jeg gerne flyve en tur i flyet for at danne mig et indtryk af det.

Det lader man sig ikke sige to gange, og med et let buk som "ja-tak" satte jeg mig ind i flyet og gjorde klar.

I sit design tilhører Eurofox'en den generation af UL-fly, som ligger før de typer, der er præsenteret i FLYV i de seneste numre. Flyet er bygget af stålrør – men i flykvalitet – og flyet er beklædt med ceconite. Lærredsarbejdet er ualmindelig pænt lavet, og det efterfølgende besøg i produktionen viste da også, at der virkelig blev kælet for kvaliteten og for detaljerne. Det var nogle nydelige fly.

Klubbens slæbefly – OM-LAN – var et af de første slæbefly af denne type. Det havde efterhånden fløjet ca. 1200 timer som slæbefly. Propellen var en stigepropel, hvor stigningen var lidt større end på propeller, der både anvendes til slæb og rejsebrug.

Nu havde jeg jo konstateret, at flyet slæbte særdeles godt, så nu skulle det være spændende at se, om designet kunne mærkes på flyet under flyvning. Da jeg gav fuld gas, gik det straks op for mig, at der ikke var megen Rans 6 eller lignende over Eurofoxen. Rotax-motoren på 100 hk har givet flyet et fantastisk kraftoverskud, og det var i luften på ingen tid. Den største overraskelse var faktisk, at styrepinden skulle unaturligt langt frem i cockpittet under flyvning – selv under stigning. Flyet kunne dog fint trimmes ud, og med 4.800 rpm fløj flyet ca. 150 km/t selv med en slæbepropel.



Flyets slæbekobling



Udløserhåndtaget til slæbekoblingen sidder lige under gashåndtaget

»Blanikken i slæb
efter Eurofox«



Blanikken stiger med næsten 2 meter/sek.

Eurofox'en har flaperons. De giver en god krængrorsvirkning og samtidig gode flapsegenskaber under landingen, som er helt ukompliceret.

Jeg skulle da naturligvis lige prøve flyets stallegenskaber. Med flaps helt oppe staller flyet helt ukompliceret uden tendens til at kippe til en af siderne. Stallhastigheden var på ca. 70 km/t. Med flaps i landingsstilling og med næsen trukket op, blev flyet faktisk hængende og indledte en nedstigning med fuldstændig vandrette vinger. Der var overhovedet ingen tendens til at stalle over den ene vinge. Men synkehastigheden var betragtelig. Den vandrette flyvehastighed var under 65 km/t.

Da jeg nævnte problemet med styrepindens stilling for Josef Loob, bredte et stort smil sig over hans ansigt og han sagde: »Vi eksporterer mange fly til USA, hvor nogle piloter har en sådan krops-

struktur, at styrepinden skal være langt fremme, for at der er plads til maven, og så flyver nogle, som om de sad i en helikopter«. Men han fortsatte dog med at fortælle, at styrepinden var ændret på de nyere udgaver af flyet, og jeg var ikke den eneste, der have bemærket fænomenet. Når valget for denne demonstrationsflyvning netop var faldet på Eurofox'en, skyldtes det især, at flyet har været brugt som slæbefly i Slovakiet og Tyskland i lang tid, og der er en stor erfaring med flyet. Og så kan Eurofox'en i halehjulsversionen incl. slæbetilbehør holde sig under de magiske 275 kg, som er det traditionelle krav for UL-fly i Danmark.

Peter Toncek var i mellemtiden landet i halehjulsversionen af Eurofox'en, og over en kop kaffe svarede han på de spørgsmål, som jeg havde. Han fortalte bl.a. at alle Eurofox-fly umiddelbart kan forsynes med en slæbekrog, uden at der skal laves en særlig forstærkning på flyet.

Mervægten for slæbeudstyret er ca. 2,5 kg, som dækker koblingen, udløserhåndtag og -kabel samt mervægt på det kølesystem, flyet skal have for at kunne slæbe.

Besøget hos Aeropro sluttede med et besøg i værkstedet, hvor to næsten færdige Eurofox'er stod klar til levering til USA som LSA-fly. Tomvægten på disse fly var 290 kg inkl. fuld instrumentering, store brændstoftanke mm.

»Vi mødes i Gasthaus Kislick – og fik du fløjet UL-slæb?« – lød sms'en på vej hjem fra Slovakiet. Interessen for flyslæb med UL-fly var stor blandt de Skrydstrupsvæveflyvere, som var bænket omkring bordet i kroen. Flyslæb med et brændstofforbrug på 15 liter i timen, og med et fly som koster mellem halvdelen og en tredjedel af et moderne motorsvævefly, er et interessant regnestykke for svæveflyvere. Mange motorsvævefly opfylder



Eurofox LSA næsten færdig til levering til USA.

et behov i svæveflyveklubberne for de medlemmer, som – udover den rigtige svæveflyvning – ønsker at flyve en tur med motor engang i mellem. Dette behov kunne lige så godt opfyldes ved flyvning i et UL-fly. Hvis UL-fly også kan fungere som slæbefly i svæveflyveklubberne, er perspektivet til at få øje på.



BANK RUSTEN AF
- på den sjove måde

Spin/safety
- på den sjove måde

Tlf. 2990 0037
www.LENAIR.dk



HANGAR MED KONTORFACILITETER I ROSKILDE LUFTHAVN SÆLGES

Regulær hangar på ca. 470 m², forsynet med aluporte på begge sider af bygningen - og i hele bygningens bredde. Ejendommens resterende ca. 386 m² er primært indrettet til kontor og lager.

Kontorafsnittet består udover lokalerne i stueplan af indskudte etager med udgang til hangaren. Belliggenhed i første parkét til start- og landingsbaner, fantastisk udsyn/ udsigt fra ejendommens "udsigtstårn".

Etageareal: 856 m² • Sagsnr.: 161-2319

Tilbud ønskes • KONTANTPRIS 1.900.00,-

Hangarvej 12 E, Roskilde - 161-2319

Henvendelse til:

ERHVERVSCENTER

v/ home Erhverv Sjælland A/S

Dronning Margrethesvej 25C, 4000 Roskilde

Tlf. 4637 2213 - Fax 4637 2230 - www.homeerhverv.dk

Email: 161@home.dk



home | ERHVERV

OSCAR YANKEE

RETTELSE OG TILFØJELSE

OY-CKT har tidligere været registreret 1993-2001
 OY-JTE var tidligere registreret OY-MAS
Juni 2009: OY-HEO blev til C-FYZD

Af Lars Finken

TILGANG						
OY-	Type	Bygget	Fabr.nr.	Reg.dato	Ejer/bruger	Ex
OY-CGX	Schleicher ASW 27-18E (ASG 29E)	2009	29579	29.5.2009	Jan Schmeltz Pedersen, Allerød	-
OY-CKT	Cessna 560 Citation V	1990	560-0078	5.5.2009	Air Alpha A/S, Odense	PH-ILA
OY-HHG	Robinson R44 II	2009	12749	18.5.2009	Eva Denmark A/S, Måløv	-
OY-HHR	Robinson R44 II	2009	12738	19.5.2009	Sølyst Shipping ApS, Skanderborg	-
OY-HRL	Robinson R22 Beta	2004	3681	3.6.2009	René Lübbert, Fredericia	G-CDBF
OY-HTM	Robinson R44 II	2009	12748	19.5.2009	Ghostbuster ApS, Nykøbing S	-
OY-JRU	McDonnell Douglas MD-87	1987	49403	4.6.2009	Danish Airlease ApS, Horsens	SE-RBA
OY-JTE	Boeing 737-3L9	1995	27834	14.5.2009	Jet Time A/S, Kastrup	G-OGBE
OY-KFF	Bombardier CL-600-2D24 Series 900	2009	15231	6.5.2009	SAS Danmark A/S, Kastrup (»Karl Viking«)	-
OY-KYS	Bombardier Learjet 60XR	2009	60-369	4.6.2009	Air Alpha A/S, Odense	-
OY-PCG	ATR 42-300	1988	080	12.5.2009	Nordic Aviation Capital A/S, Billund	EC-KGS
OY-PSA	Boeing 737-8Q8	2007	30688	4.6.2009	Primera Air Scandinavia A/S, Dragør	TF-JXD
OY-PSC	Boeing 737-86N	2002	33419	20.5.2009	Primera Air Scandinavia A/S, Dragør	TF-JXF
OY-TRX	Schleicher ASK 21	2009	21853	13.5.2009	Århus Svæveflyveklub, Århus	-

Forsikringsfolk der forstår dig

Overblik og sikkerhed kommer ikke uden erfaring. QBE er gennem 120 år vokset til at være et af verdens 25 største forsikringsselskaber med aktiviteter i 45 lande.
 – det er vores kunders garanti for sikre produkter.

Som specialister i luftfartforsikring kan vi også rådgive dig, så vi sammen finder den løsning, der dækker dit forsikringsbehov.

Kontakt QBE - din solide partner!



www.qbenai.com

Claus Bang Hansen, adm. direktør

EJERSKIFTER

OY-	Type	Dato	Ny ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-AJM	Cessna F.172N Skyhawk	08.06.09	Ole Baggesen, Bindslev (+1)	Ole Baggesen, Bindslev (+2)
OY-AZM	Cessna F.172N Skyhawk	08.06.09	Aktivgruppen Fyns Flyveklub, Odense	Benair A/S, Sønder Felding
OY-BFP	Cessna F.172N Skyhawk	28.05.09	Michael Agerled, Gentofte	Hans Henrik Tholstrup, København
OY-BIU	Cessna F.172N Skyhawk	19.05.09	Torben Baunsgård Christensen, Give	Corsair ApS, Roskilde
OY-BJD	Cessna F.150H	08.06.09	JHJ Viborg Holding ApS, Højbjerg (+1)	Kurt Henning Buus, Ejstrupholm (+1)
OY-BTI	Piper PA-28-161 Cherokee Warrior II	08.06.09	Albert Baumann, Ølgod	H.P. Energi I/S, Ringkøbing
OY-BYI	Piper PA-34-200T Seneca II	07.05.09	Air Alpha Aircraft Sales A/S, Odense	ID Academy A/S, Silkeborg
OY-CVB	Beech 300 Super King Air	28.05.09	Niels Rauff Hansen, Højslev (+3)	Witt Hvidevarer A/S, Herning (+3)
OY-DSN	Piper PA-28-140 Cherokee	08.06.09	GT Aviation v/H Grandjean-Thomsen, Nyk. M	Søren Haaning A/S, Hurup (+1)
OY-DXG	Schleicher Ka 6E Rhönsegler	08.06.09	Michael Margaard Munkbøl, Herlufmagle (+2)	Jørgen Møller Nielsen, Ringsted (+2)
OY-HKR	Robinson R44 Raven	07.05.09	Karise Anlæg og Belægning A/S, Karise	Benny Kjær Rasmussen, Slagelse
OY-HLK	Robinson R22	25.05.09	Jan Jensen, Blommenslyst	Kim Petersen, Næstved (+2)
OY-JPC	Cessna 172M Skyhawk	08.06.09	Christian Flarup, København	Corsair ApS, Roskilde
OY-KCG	Bombardier DHC-8-402	20.02.09	SAS Danmark A/S, Kastrup	SAS, Stockholm
OY-MRG	Boeing 737-7L9	27.05.09	Sterling Air A/S, Sønderborg	Sterling Airlines A/S, Dragør
OY-PCC	Cessna F.172M Skyhawk	19.05.09	Anker Bensimon, Ryslinge	Per Christensen, Gudbjerg
OY-PEW	Cessna F.172M Skyhawk	28.05.09	Peter Bennedsen, Sønder Felding	Aktivgruppen Fyns Flyveklub, Odense
OY-SKS	Grob G 115C	19.05.09	Søren Søholt Christensen, Kalundborg	Air Danica ApS, Kalundborg
OY-SNU	Cirrus SR 22	12.05.09	SR Aviation ApS, Hellerup	Christian Falkedal, Brøndby Strand
OY-TBJ	Piper PA-28R-201 Arrow III	19.05.09	OY-JRI ApS, Vamdrup	Climb 2, Vojens
OY-TFD	Beech A36 Bonanza	07.05.09	ScanDis A/S, Herning	Finn Andersen Invest ApS, Ry
OY-TOU	Piper PA-28R-200 Cherokee Arrow II	28.05.09	F.O. Ejendomme ApS, Herning	Schwarz Business Partner ApS, Herning
OY-VXK	Glasflügel H.201B Standard Libelle	28.05.09	Agnete Olsen, Brande	Uhre Air Unlimited, Silkeborg
OY-XPS	DG 400	19.05.09	DG 400 Gruppen, Holbæk	Jesper Bjørn Ankersen (+2), St. Merløse

SLETTEDE

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-AHD	Cessna F.172H Skyhawk	6.5.2009	Starkite ApS, Sønderød	Solgt til Lithauen
OY-KCF	Bombardier DHC-8-402	6.5.2009	SAS, Stockholm	Omregistreret HA-LQC
OY-KCG	Bombardier DHC-8-402	26.5.2009	SAS Danmark A/S, Kastrup	Solgt som HA-KCG
OY-MLW	Boeing 737-735	15.5.2009	Sterling Airlines A/S, Dragør	Omregistreret til Colombia
OY-MRI	Boeing 737-7L9	15.5.2009	Sterling Airlines A/S, Dragør	Omregistreret til Tunesien
OY-MRJ	Boeing 737-7L9	15.5.2009	Sterling Airlines A/S, Dragør	Omregistreret til Tunesien
OY-XHS	Schempp-Hirth Standard Cirrus	5.5.2009	G9 Gruppen, Vejle (+1)	Solgt til Tyskland
OY-XSN	SZD-51-1 Junior	5.5.2009	Aviator – Aalborg Svæveflyveklub, Aalborg	Solgt til Østrig
OY-XVG	Grob G 103C Twin III SL	7.5.2009	Nordjysk Svæveflyveklub, Sæby	Solgt til Tyskland



Protoktor: Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen
Præsident: Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille
Formand: Hans Havsager

GENERALSEKRETARIAT

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Åbent mandag til fredag kl. 09.00 – 15.30
E-mail: kda@kda.dk

KDA HUSET

	Telefon	E-mail
Anders Madsen, generalsekr.	4614 1503	am@kda.dk
Knud Larsen, redaktør af Flyv	4614 1502	flyv@kda.dk
Birgit Eldov, bogholder	4614 1506	be@kda.dk

Fax: 4619 1316
www.kda.dk

KDA PILOTSKOP

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
SE-nr. 63 66 28 28
Åbent mandag til fredag kl. 09.00 – 15.30

Svend L. Jensen, butiksleder
Telefon: 4614 1507
Fax: 4619 1316
E-mail: pilotshop@kda.dk

KDA'S BESTYRELSE

	Telefon
Hans Havsager, formand.....	4648 0608
Per Wistisen, næstformand	9818 4316
Søren Pedersen, ungdomsarbejde	5130 5434
Ole Kobberup	5122 6234
Kim Jensen, uddannelse	4063 8903
Helge Hald, teknik samt miljø- og luftrum... ..	9714 9155
Arne Panduro, kommunikation.....	8691 1770

DANSK BALLON UNION

Henning Sørensen
Kronhjortvej 4, 8270 Højbjerg
Telefon: 8627 6663
www.ballonunion.dk
E-mail: formand@ballonunion.dk

DANSK HANGGLIDING OG PARAGLIDING UNION

KDA-huset
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon: 4614 1509
www.dhpu.dk
E-mail: dhpu@dhpu.dk

DANSK FALDSKÆRMS UNION

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

DANSK KUNSTFLYVER UNION

Søren Dolriis
Hvidørevej 45, 2930 Klampenborg
Telefon: 2624 8888
www.kunstflyvning.com
E-mail: dolriis@syntase.dk

DANSK MOTORFLYVER UNION

Fmd.: Knud Nielsen
Telefon: 8623 1652
E-mail: knni@post2.tele.dk
Sekretariat: Merete Strandberg
Limfjordsgade 121, Gjørl, 9440 Åbybro
Telefon: 7878 2190
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
www.dsvu.dk
E-mail: dsvu@dsvu.net

MODELFYVNING DANMARK

Fmd: Allan Feldt
Telefon: 8613 4140
Sekretariat: Karen Larsen
Rugmarken 80, 8520 Lystrup
Telefon: 8622 6319
Fax: 8622 6867
www.modelflyvning.dk
sekr@modelflyvning.dk

DANSK UL-FLYVER UNION

Fmd.: Hans Havsager
Telefon: 4648 0608
Sekretariat: Dagmar Skov
Gl. Kirkevej 1, Tiset, 6510 Gram
Tirsdag og torsdag kl. 17.00 – 19.00
Onsdag og fredag kl. 13.30 – 16.00
Telefon: 7482 2021
Fax: 7482 2400
www.dulfu.dk
E-mail: dagmar@dulfu.dk

Bestyrelse:

Hans Havsager, formand... 4648 0608
John Carlsen, materielchef
og næstformand..... 5767 4947
Ole Gellert Andersen,
uddannelseschef..... 7453 1456
Niels Gregersen, flyvechef. 8754 0248
Henrik Feldt-Rasmussen, miljø
Bjarne Ross Pedersen,
kasserer 7589 7488

HAVARIGRUPPEN

	Telefon
Niels Gregersen	2144 2497
John Carlsen	4042 1247
Edvard Braae	2485 6712
Preben Kjeldsen	4019 0753
Philip Nathansen	4019 8297

GRUMMAN AMERICAN TRAVELLER

Hurtig fuld 4-sædet økonomi. Rejsefart 130 kts. Starter på 265 m og lader på 116 med fuld last. LYCOMING motor 160 hk. Ny propel. Robust servicefrit fjederbensunderstel.

Byggeår 1972. Kun total 976 timer excl. motor. Becker og King radio/navudstyr. Intercom. Garmin transponder med højdesving. Garmin GPS. EGT. Fuel-Flow. ELT etc. Nyt luftdygtighedsbevis i juni 2009.

Ready for take off, inkl. alt udstyr
226.000,- Ingen moms

Dyrt at flyve?
 Slet ikke
 - SE HER!

Kontakt
Tlf. 2271 4353
eller 3025 8220

RALLYE 220

Suverænt 4/5 sædet STOL-fly med exceptionelle flyveegenskaber og max sikkerhed. Bærer tydeligt præg af at have været ejet af tysk flyingenør. Rejsefart 132 kts. Sidevindskomponent 25 kts. Starter på 115 m og lander på 125 m med fuld last. FRANKLIN 6-cyl. motor, 220 hk., med fornem gangkultur og lavt brændstofforbrug som gænger 4-cyl., 30 ltr. ved 2500 omdr. min.

Byggeår 1971. Kun total 1580 timer. Becker radio/navudstyr. Intercom. King ADF og transponder. Garmin GPS. EGT. ELT etc. Ekstra lydæmpet. Udstyr til fly- og bannerslæb.

Ready for take-off, inkl. alt udstyr
268.000,- ingen moms

ORGANISATIONSNYT

Valg til Europe Air Sports

Ved den årlige generalforsamling i Europe Air Sports (EAS) den 17-19. april modtog formanden Sir John Allison ikke genvalg. I stedet blev englænderen David Roberts valgt til formand. Ligeledes modtog den tidligere generalsekretær gennem 15 år Harry Schoevers ikke genvalg. I hans sted valgtes som ny generalsekretær Pierre Leonard.

EAS' bestyrelse består af 10 medlemmer. Per Wistisen (Danmark) trådte tilbage pga. helbredsproblemer og i hans sted blev den tidligere næstformand i KDA og formand for DSvU Jens Feldborg valgt til ny kasserer.

Haderslev UL-flyveklub til jubilæum

»Det er sommer, der er sol og det er søndag...« sådan lyder overskriften til en sang fra en af de gamle sort-hvide film, men det er ikke søndag, det er lørdag og de billedlige indtryk er ikke i sort hvid, de er i farver!

Det kunne vi alle se, da vi var på vej i fly til Haderslev Flyveklubs 40 års Åbent hus arrangement den 2. maj på pladsen i Haderslev. De fleste træer var sprunget ud i deres lyse grønne og ubrugte farve, og vinterrapsen viste os sine gule blomster på markerne under os. Fra alle hjørne var vi på vej, i UL og A-fly, til pladsen, der i dagens anledning var bemandet i tårnet. Vinden var svag skiftende, mest sydlig, så bane 10 var i brug. Alle steder, hvor der var plads, stod der efterhånden fly parkeret, og jeg parerede efter anvisning fra pladsens ejer, Fly Møller, bag værkstedet "på langtidsparkering" dvs. sidst i rækken.

»Hvor godtfolk er, kommer godtfolk til«. Sådan var det i hvert tilfælde denne lørdag. Gamle og nye venner indfandt sig, og snakken gik kun afbrudt af ekspeditionen ved grillen. Klubben var vært ved en grill medister og en øl/vand, og der var gang i salget af is og kaffe med kage. Duften af friskbrygget kaffe og grillmedister blandede sig med lugten fra nyslået græs. ABC Luftfoto sørgede for det obligatoriske foto over pladsen, og vi andre knipsede løs på jorden.

Fra kl. 13 til 15 var der opvisning med modellfly fra Kolding og Haderslev Modellflyveklubber. Udviklingen indenfor de små fjernstyrede fly er gået hurtigt, og tidligere tiders flyvende "Vagabond" fra DMI (Dansk Modellfly Industri) med Viking dieselmotor og et kanals radioanlæg, der kun tillod styring af sideroret, ligger lysår tilbage, når man ser de lette el-drevne modellfly, med fuld styring på alle ror flader. Måske vil vi blive vidner til en udvikling indenfor UL-flyvning, der ligner lidt, så



Mange besøgende fly



Flyvepladsen set fra sydøst

vi om nogle få år vil se batteri typer, der kan give os en flyve tid der begynder at være interessant. Når der først kommer gang i el-bilerne vil batteri teknologien blive accelereret og priserne vil sikkert falde, ligesom vægten. Det har altid været svært at forudsige fremtiden og måske en og anden vil tilskrive betragtningerne, solstik, på denne lørdag eftermiddag i Haderslev.

Terrassen foran klubhuset var godt fyldt op med mennesker, der nød solen og hinandens selskab, imens snakken gik om vores fælles interesse, fritidsflyvning, for en stund var ord som finanskrise og benzinpriser glemt og afløst af ord som "Ka'du huske dengang" og "Det var da hyggeligt - kom forbi når du er på de kanter". Solen gør noget ved mennesker på sådan en maj dag. Efter modellflyveopvisningen foretog Fly Møller baneinspektionen i hans Ford veteranbil, som i dagens anledning holdt klar på sidelinien. Banen blev åbnet igen og de første fly begyndte på turen hjem, måske ad omveje, på denne pragtfulde eftermiddag, mens andre nye gæster meldte deres ankomst på 122,22 MHz i Haderslev.

*På gensyn, vi ses »Starter bane 28 og forlader området mod Vest, og siger tak for i dag!«
Christian Iver Petersen*



FLYV

82. årgang nr. 7 · Juli 2009

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)

ANNONCER

STIBO ZONE
Kontakt: Allan Christensen
Saturnvej 65, 8700 Horsens
Telefon: 2172 5939, Telefax: 8628 0350
E-mail: alch@stibo.com
www.stibozone.com

PRODUKTION

Slagelse Tryk Marketing ApS,
Rosengade 7C, 4200 Slagelse
Telefon: 5853 0011, Telefax: 5850 0163

ABONNEMENTSPRIS

498,75 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.



KALENDER

KDA (www.kda.dk)

24/10 KDA Formandsmøde kl. 1000 i KDA-huset, Roskilde

Ballonflyvning (www.ballonunion.dk)

9/7 Ballonopstigning iaa. KDA 100 år, Odense (alt. den 10/7)
30/7-2/8 2009 LUXGSM – World Balloon Trophy, Luxembourg
7-12/8 DM, Svæveflyvecenter Arnborg
21-29/8 16th FAI European Hot Air Balloon Championship, Brissac-Quincé, Frankrig (www.europeans2009.org)

Svæveflyvning (www.dsvu.dk)

27/6-11/7 FAI European Champ. 15m, 18m og Åben Klasse, Nitra, Slovakiet
10-19/7 13th FAI World Gliding Aerobatic Championship, Hosin, Tjekkiet
20-24/7 SVEDANOR Kunstflyvningskursus, Års (EKVH)
26/7-8/8 WGC 2009 for kvinder, Szeged, Ungarn
27/7-6/8 SAC, DM 18 m og DM Klubklasse*, Arnborg (*DM Klubklasse kan blive flyttet til den ordinære DM-periode)
16/8 Nordisk Svæveflyvedag

Kunstflyvning (www.kunstflyvning.dk)

31/7-2/8 Nordic Aerobatic Competition, Skive Lufthavn

Motorflyvning (www.flyvdmu.dk)

3-5/7 NM Præcisionsflyvning, Elverum, Norge
4/7 Helikopter Fly-in, Egeskov Slot, Fyn
19-26/7 VM Præcisionsflyvning, Torun, Polen
16/8 Stort Åben Hus, Sindal Lufthavn (arr. Sindal Flyveklub mfl.)
21-23/8 Elverum Open Air Rally, Elverum, Norge (info: bobbo@hjulstad.org)
29/8 Sirius Rally, Randers Flyveplads
5/9 GAP Danmark Fly-in, Lolland-Falster Airport (Maribo)
6-12/9 EM Rallyflyvning, Castellón, Spanien
19-20/9 Fælles DMU og DULFU træf, Ringsted Flyveplads

Ultralet (www.dulfu.dk)

5-12/7 DULFU-træf på Arnborg
19-20/9 Fælles DMU/DULFU-træf på Ringsted Flyveplads
ej fastlagt FAI World Microlight Championship, Jihlava, Tjekkiet
ej fastlagt FAI World Paramotor Championship, Nove Mesto Nad Met, Tjekkiet

DANSK BALLONUNIONS FÆLLSFLYVNING

I anledning af KDA's 100 års jubilæum er der fællesflyvning fra Dyreskuepladsen i Odense torsdag den 9. juli. Arrangementet begynder kl. 19.00 med forventet ballonstart kl. 20.00. Reserveredag er fredag den 10. juli.



KONGELIG DANSK AEROKLUB

ÅRSBERETNING 2008

Generelt

Den generelle interessevaretagelse for flyvningen og luftsportens har vejet tungt i 2008. EASA havde som udgangspunkt harmonisering i Europa af kravene til materiellet. En ændret målsætning til europæisk harmonisering af alle flyvningens relationer under EASAs vinger har i de senere år udløst en lind strøm af oplæg fra agenturet til nye europæiske regler. Og trods flotte indledningserklæringer om proportionalitet, enkelthed og nærhed har udspillene mere, end vi har set før, været indgribende, komplicerede og baseret på den gamle kæphest, »én-størrelse-passar-alle«.

I tæt samspil med indsatsen fra Europe Air Sports, har det krævet stor aktivitet for KDA, dels for de repræsentanter, vi har haft i EASAs arbejdsgrupper, dels i form af indgående læsning af oplæggene, efterfulgt af udformning og afgivelse af høringsvar. Samlingspunkt for dette arbejde har været den såkaldte »kaffeklub«, hvor generalsekretæren sammen med repræsentanter fra unionerne i hyppige møder – med stort forberedelsesarbejde i mellemtiden – har sørget for rettidige og relevante høringsvar i høj kvalitet.

I 2008 har først og fremmest de omfangsrige oplæg om personcertificering været på tapetet, men man kan også nævne oplæg om bl.a. lufthavne og flyvepladser. Indsatsen mod det sidstnævnte synes allerede at have givet det positive resultat, at kun egentlige lufthavne vil komme under EASA, mens f.eks. de små flyvepladser ser ud til at forblive, hvor de er, og uden de krav – helt ude af proportioner – der lå i EASA-oplægget. Der har også været oplæg fra SLV, som har krævet reaktion. Det har f.eks. været tilfældet med hensyn til krav om ELT – et generelt krav som vi anser for ude af proportioner i et land som Danmark, men som vi ikke kunne hindre. Vi kunne dog notere os, at det ikke gælder for svævefly og ultralette fly.

Indsatsen mod moms på fly og flymateriel og mod afgift på flybrændstof gav desværre heller ikke helt det ønskede resultat.

Afgift på flybrændstof blev en realitet i oktober, men vi kunne dog glæde os over, at indførelsen af moms blev skubbet et år til endelig indførelse 1. juli 2010. Vores indsats havde skattemyndighedernes sympati, men det hjalp os ikke mod krav fra EU om indførelse af disse regler. Til gengæld har vi haft gode resultater i indsatsen for også at få lokale skattemyndigheder til at forstå de bestemmelser, der er om undtagelse fra reglerne om brændstofafgift. Arbejdet mod brændstofafgiften og for undtagelsesbestemmelserne er solidt forankret i unionerne via et udvalg, der er nedsat med den opgave.

2008 var også det år, hvor FAI kom på banen med en indsats til varetagelse af luftsportens interesser i forhold til nye krav til flyvningen. Det skete med etableringen af kommissionen CANS, der primært skal modgå de problemer, som Eurocontrol kan skabe for flyvningen.

Tilstedeværelsen af frit og tilgængeligt luftrum er helt væsentligt for KDA's medlemmer. I den sammenhæng har vi arbejdet hårdt for at skabt forståelse hos myndigheder, at vi – helt oplagt – har det synspunkt. Luftfartsloven baserer sig faktisk på det sunde synspunkt, at det frie luftrum er hovedreglen, og at det er undtagelsen, at der laves begrænsninger i det af hensyn til lufttraffikkens sikkerhed mv. Trods det tunge beslag, som den generelle interessevaretagelse har lagt på KDA's lille sekretariat, har det – for en del i samspil med udvalgene – formået at sætte ind i en række mere konkrete opgaver. Blandt disse kan nævnes forhindring af yderligere begrænsninger i luftrummet omkring Billund, medicalproblemer, miljøproblemer for flyvepladser om meget andet. Uddannelsesudvalget har fået taget godt fat i 2008. Der har været arbejdet med at få skabt mere samspil mellem KDA og unionerne og mellem unionerne indbyrdes. Det har bl.a. givet sig udslag i et succesrigt seminar for unionsbestyrelser i marts 2009. Og der arbejdes med konkrete uddannelsesinitiativer, primært netbaserede. Samarbejdet med myndighederne har været godt og vi oplever en stigende forståelse og respekt for KDA og den rolle, vi har.

Økonomisk er KDA kommet fornuftigt ud af 2008, men der er bestemt ikke samlet flere penge op, end der er behov for, hvis der skal være beredskab til også at kunne gå ind i omkostningskrævende tiltag for at varetage medlemmernes interesser. Vi foretrækker så afgjort at få forståelse for vort syn på luftfartslovens rækkevidde i forhold til det frie luftrum, men lykkes det ikke, skal vi – som eksempel – også have penge til at få vore synspunkter bekræftet retligt.

Med effektivisering og skærpelse af KDAs identitet som mål-sætning er der i 2008 igangsat en strategiproces, som gerne skulle munde ud godkendelse af en strategiplan på repræsentantskabsmødet i 2009. Den tidligere udarbejdede hvidbog har været et stærkt grundlag for dette arbejde.

KDA's bestyrelse

I 2008 har bestyrelsen haft følgende sammensætning, idet nogle har haft varierende ansvarsområder:

Hans Havsager, formand, FAI vicepresident og FAI delegeret. Jens Feldborg, næstformand og ad hoc deltager i Teknik- og Luftrumsudvalget samt KDAs repræsentant i Europe Air Sport, Søren Pedersen formand for Miljøudvalget og repræsentant i Friluftsrådet, Kim Jensen formand for uddannelsesudvalget, Niels Jensen formand for kommunikationsudvalget, Per Wistisen formand for Teknik- og Luftrumsudvalget og medlem af bestyrelsen i Europe Air Sports samt Ole Kobberup.

DEN FREMTIDIGE STRATEGI

Vi ønsker alle at få mest mulig ud af KDA. Det er en konstatering, som forekommer oplagt, men som isoleret set egentlig ikke siger noget som helst.

Afgørende er erkendelse af, hvad vi ønsker, at KDA skal stå for og udvikle sig til, og hvordan vi i tæt samspil med unioner, klubber og medlemmer bedst når det med de knappe ressourcer, der stilles til rådighed for KDA. Derfor præsenterer bestyrelsen i april 2009 repræsentantskabet for en strategiplan, som bestyrelsen har arbejdet med siden repræsentantskabsmødet i 2008.

Med forslag til besvarelse af en række væsentlige spørgsmål lægges der op til skærpelse af KDAs identitet og til afdækning af, hvad det forventes, at KDA tager sig af – og ikke tager sig af. Både KDA og unionerne har det bedst med, at det er afklaret, hvor og hvornår, det er KDA, der sætter ind, og hvor og hvornår det er unionerne, der gør det. Og ingen er tjent med opgaver, der falder ned mellem 2 stole med efterfølgende gensidige påstande om ansvarssvigt. Bestyrelsen er meget bevidst om behovet for større synlighed og tættere kontakt til medlemmerne. Det gælder selvfølgelig strategiplanen, som kun får sin rigtige værdi, hvis den gøres synlig for alle medlemmer, og derved bliver en væsentlig del af bevidstheden om KDA. Tilsvarende gælder med hensyn til KDAs omverden. Og synlighed og nærvær skal også spille en langt større rolle i KDAs løbende relation til unioner klubber og medlemmer. Eksempelvis kontrasten mellem på den ene side betydningen af det store arbejde, der ligger i de høringsbesvarelser, der er lavet til EASAs forskellige oplæg, og på den anden side det lille kendskab til dette arbejde, er beskæmmende.

Vi vil satse på mere og bedre information, ligesom der i den kommende vintersæson vil blive igangsat arrangementer rundt omkring i landet, hvor medlemmerne kan møde bestyrelsen.

Internationale forhold

THE WORLD AIRSPORT FEDERATION - FAI

FAI repræsenteres i Danmark af KDA som er den officielle NAC (National Airsports Control).

FAI har stor tilslutning og er repræsenteret i 122 lande verden over. Af nye tiltag kan nævnes FAI's worldwide database for sportslicenser. Databasen er under opbygning og alle FAI repræsentanter skal fremover levere digitale informationer til databasen. Fremover vil det ikke længere være muligt at deltage i internationale konkurrencer uden at være registreret i den elektroniske og centrale database. FAI har erkendt et større behov for politisk indflydelse på f.eks. luftrumsproblemer. Der er i den forbindelse oprettet en ny kommission CANS til at varetage opgaverne omkring luftrumsproblematik. Dette er yderligere beskrevet under CANS (se indholdsfortegnelsen for sidenummer). FAI's General Conference blev afholdt i Italien i oktober med deltagelse af formand Hans Havsager og generalsekretæren. Næste års vært for General Conference er Korea.

Detaljeret referat fra FAI's General Conference kan rekvireres i sekretariatet.

NORDIC COORDINATION MEETING (NCM)

Nordic Coordination Meeting afholdtes i Helsinki, heri deltog formand Hans Havsager og generalsekretær Anders Madsen.

Mødets formål er at informere om og koordinere fælles nordiske interesser i forhold til myndigheder og FAI. På mødet blev drøftet den nordiske holdning til de nye EASA regler som er i arbejde. Der var en rimelig ensartet opfattelse af ønskerne til de kommende regler og forskellige forslag til besvarelse af høringerne blev kort drøftet. Generelt ønsker de nordiske lande et tæt samarbejde på flere punkter. Der blev på mødet skitseret muligheder for samarbejde i området publikationer og tidsskrifter. Derudover blev kort drøftet mulighed for samarbejde mellem de nordiske pilotshops.

EPFU-MATTERS (EUROPEAN POWER FLYING UNION)

DMU tilsluttede sig i 2007 European Powered Flying Union (EPFU) der er kommet til verden på foranledning af de nordiske lande. Unionen tæller nu 10 lande og repræsenterer 75.000 piloter. Efter skift af formand er der kommet godt gang i aktiviteterne og der indsendes blandt andet også her igennem høringsvar til EASA, ligesom man koordinerer aktiviteterne i medlemslandene og deltager i møder i fx EASA og Eurocontrol.

TEKNIK- OG LUFTRUMSUDVALGET

Udvalget har ikke været fysisk samlet de senere år, hvilket primært skyldes at der ikke har været akutte sager at behandle, sekundært vanskeligheder med at finde tidspunkter hvor de travle medlemmer har kunnet samles.

I 2008 har bestyrelsen dels arbejdet på at definere mål og politikker dels drøftet hvorledes vi bedst udnytter den ekspertise der er samlet blandt udvalgets medlemmer til understøttelse af den vedtagne politik. Det er planen at udvalgets medlemmer fremover skal udgøre en ekspertgruppe hvis medlemmer KDA kan trække på når der opstår aktuelle sager som kræver en særlig viden og typisk sådan at der i sådanne lokale sager oprettes en task-force bestående af lokalkendte interessenter og én eller flere af vore eksperter. For at dette kan fungere optimalt er det imidlertid vigtigt, at KDA inddrages fuld ud i de enkelte sager på et så tidligt tidspunkt som muligt og altså inden tingene begynder at gå i hårdknude.

Efter nogle år med relativt få eller ingen udefra kommende akutte sager oplevede vi i begyndelsen af 2008 at SLV uden forudgående høring udsendte krav om at alle fly skulle forsynes med ELT. Vi protesterede både mod selve kravet, mod den manglende høring af brugerne og den korte tidsfrist. Det viste sig snart at der var tale om et krav fra ICAO som SLV ikke ønskede at melde afvigelse fra skønt vi kunne påvise at kun ganske få europæiske lande fulgte dette krav. Det viste sig dog at SLV tolkede bestemmelserne således at motorsvævefly og ultralette fly ikke skal udstyres med ELT-ere, men det ændrede jo ikke på det faktum at motorflyverne blev påført en ganske betydelig ekstra udgift.

I sidste del af 2008 blev vi gjort opmærksomme på, at man i ATC Billund arbejder med et ønske om en kraftig udvidelse af det kontrollerede luftrum i området. Allerede i den sidste del af svæveflyvesæsonen 2008 oplevede de lokale klubber vanskeligheder med at få tilladelse til at gennemflyve TMA-et, idet flyvelederne gav prioritet for kommercielle fly. Der blev indgivet skriftlig protest over forholdene til SLV og på vores kontaktmøde i december viste det sig at denne protest/klage endnu ikke var blevet behandlet grundet ændringer i SLV's organisation, hvilket blev undskyldt fra SLV's side med løftet om at sagen ville blive prioriteret og at der ville blive indkaldt til en drøftelse mellem Naviar, SLV og KDA. Primo februar sendte vi en venlig skriftlig påmindelse til SLV med understregning af, at sagen behandles inden den nye svæveflyvesæson. I skrivende stund har vi endnu ikke modtaget nogen reaktion på vores rykker, men forholdene er dog for ganske nylig blevet drøftet på et møde mellem Luftfartsdirektøren og KDA's generalsekretær. Internationalt er forholdene omkring indførelse af 8,33 KHz radioer under FL195 endnu uafklaret, senest på grund af den pludselige opbremsning af trafikmængden i det Europæiske luftrum som følge af den økonomiske krise, hvilket ligeledes har påvirket det såkaldte SESAR (Single European Sky Airtraffic-management Research) projekt. Eurocontrol der er tovholder i SESAR projektet har hidtil baseret sine vurderinger på en forventet stigning i trafikmængden på 5% pr år frem til 2020, men forventer netop nu ikke nogen stigning overhovedet helt frem til 2015. En sådan opbremsning må nødvendigvis betyde en revurdering af behovet for både antal frekvenser og aktualiteten for indførelse af SESAR projektet.

På den internationale scene har der i årets sidste halvdel, særligt fra EAS (Europe Air Sports)'s side været stor fokus på EU's ønske om at udvide EASA's ansvarsområde til fremtidigt også at omfatte lufthavne og ATM (Air Traffic Management). Det er

EAS's politik at så mange flyvepladser og lufthavne som muligt skal holdes udenfor EASA's regulering og det er hidtil lykkedes at påvirke såvel EU-kommissionen og EU-parlamentet ganske væsentligt. I denne sag var det oprindeligt sådan at alle steder der anvendes til start og landing (læs f.eks. danske græsmarker og svenske søer) skulle opfylde samme strenge krav til indhegning, katastrofeberedskab o.s.v. – altså som tidligere set en lovgivning skrevet med henblik på den tunge luftfart og uden skygge af hensyn eller forståelse for at der eksisterer fly under 25 tons. I skrivende stund ser det ud til at vores påvirkning har båret frugt og at kun lufthavne der anvendes til kommerciel IFR-trafik og har »hård« bane på mindst 800 m bliver omfattet af den kommende lovgivning.

CANS

Nyeste skud på stammen i vore FAI relationer er Commission on Airspace and Navigation Systems (CANS), hvis formål er at understøtte bestræbelserne for at adgangen til det frie luftrum ikke begrænses mere end rimeligt. CANS er endnu ikke fuldt arbejdsdygtig, men baggrunden er alvorlig, og det er nu at konturerne af en fremtid med EUROCONTROL tegnes.

En stærk industri er ved at udvikle Unmanned Aerial Systems (UAS), som antages at udgøre en del af lufttrafikken i fremtiden, men allerede nu er vi truede af krav om flere restriktioner af luftrum. Vores brug af luftrummet er lige så legal som den tunge trafiks brug heraf. Vi respekterer naturligvis, at den tunge kommercielle trafik nødvendigvis skal nyde godt af nogle luftrumsrestriktioner, men kun når det er strengt nødvendigt i tid og rum.

Luftfartslovens § 3, stk. 1, giver **ikke** trafikministeren en generel adgang til at forbyde eller indskrænke adgangen til luftrummet. Bestemmelsen forudsætter, at indskrænkningen eller forbudet er **påkrævet** af hensynet til den offentlige sikkerhed eller af militære grunde, og det er desuden et krav, at forbudet eller indskrænkningen **ikke er mere indgribende end nødvendigt**. Der gælder således et proportionalitetskrav, ligesom det er tilfældet ved f.eks. grundlovens § 73.

Det er på denne baggrund, at kommende – og evt. eksisterende, men overflødige – luftrumsindskrænkninger skal bedømmes. Det er ikke acceptabelt, at f. eks. forsvaret ikke »rydder op« efter sig når en flyvestation eller et skydeområde ikke længere benyttes, eller når en luftrumsrestriktion ikke længere er nødvendig fordi den tilhørende procedure ikke længere anvendes.

Og det er bestemt ikke acceptabelt, at en lufthavn tildeles udstrakte TMA-områder blot fordi det er komfortabelt for den tunge trafik. Mere end halvdelen af den tunge trafik tilgodeser fritidsformål akkurat som den største del af vores aktiviteter. Hertil kommer miljøfordele ved en udstrakt anvendelse af Continuous Descent.

EAS (Europe Air Sports)

Vores indflydelse på de nye og de kommende fælleseuropæiske love og bestemmelser, der i disse år udklækkes af EASA, sker primært via EAS, der er den eneste organisation for fritidsflyv-

ningen som er direkte forhandlingspartner med EASA. Vi øver dog ligeledes indflydelse ved selv at svare på de høringer der i disse år flyder i en lind strøm fra EASA, ligesom vi direkte i EAS gør vores mening gældende.

Det er betegnende at det på europæisk plan hovedsageligt er svæveflyverne som enten direkte eller gennem EGU og EAS har været den drivende kraft i de igangsatte bestræbelser for at sikre tålelige bestemmelser for fremtidens fritidsflyvning i Europa, især fordi de blev berørt først. Det er dog tydeligt nu, at alle i den Lette, Lave og Langsomme (LLL) flyvning før eller senere bliver en del af systemet. I Danmark blev der allerede i 2007, på foranledning af næstformanden i Dansk Ballon Union og tidligere generalsekretær i KDA, Jørn Vinther, etableret en ERFA-gruppe (den såkaldte kaffeklub), der i KDA-regi sørger for at vi i KDA's unioner hjælper hinanden i det store arbejde med at håndtere de mange informationer. Denne kaffeklub har været meget aktiv i 2008 og heldigvis er de fleste unioner deltagere i arbejdet. I gruppen deltager, som tidligere nævnt, Jørn Vinther fra Dansk Ballon Union, Merete Strandberg og Knud Nielsen fra DMU, Ole Gellert Andersen fra DULFU, Per Wistisen fra KDA, Anders Madsen fra KDA og på helbredskravene har især Nicolai Engel fra KDA's lægeudvalg sammen med Jens Elmeros fra DSvU været aktive.

EAS har en halvtidslønnet »Program Manager« og har senest enteret med en deltids konsulent (lobbyist), men er ellers en organisation med frivillige og dermed begrænsede ressourcer. Det er imidlertid nødvendigt for EAS 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. I en længere periode har DSvU ladet Helge Hald deltage i den arbejdsgruppe i EASA, der har behandlet indsigelserne vedrørende vedligeholdelse (Part-M). I MDM.032 subgroup – licensing (non complex aircrafts used in non commercial operations), har Jørn Vinther deltaget på mandat fra KDA og Europe Air Sports.

EAS's formål med at entrere med den nævnte lobbyist er primært et forsøg på at påvirke beslutningsprocessen på det politiske plan i EU allerede inden embedsmændene »kommer til fadet« og naturligvis ligeledes for at påvirke politikerne i forbindelse med afstemningerne i de politiske organer i EU. Denne nye supplerende aktivitet synes at have givet særdeles gode resultater i 2008 og vil givet blive intensiveret i det kommende år. Selv om der i EAS for øjeblikket er stort fokus på reglerne fra EASA, må det bestemt ikke glemmes at disse organisationer også yder et stort arbejde på mange andre områder, herunder ikke mindst 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 bekendt, det EU-agentur der med tiden forventes at overtage de opgaver som de nationale luftfartsmyndigheder hidtil har varetaget. Agenturet beskæftigede sig i første omgang med materiel, herunder godkendelse – certificering - af produkter (fly og flydele) samt alle forhold

relateret til vedligeholdelse og reparation heraf. Med forordning 216/2008 af 20. februar 2008 er agenturets virkefelt nu udvidet til også at omfatte personcertificering og operation og det kan med tilfredshed konstateres, at vi har haft held til at påvirke denne forordning i den rigtige retning, således som omtalt i beretningen for 2007.

Som eksempel på både hvor vigtigt og hvor vanskeligt det er at arbejde med disse sager kan nævnes, at der i den officielle danske udgave af denne vigtige forordning er fejl i oversættelsen så det i den danske udgave fremgår som et krav at man som pilot skal kunne »kommunikere med andre flyvebesætninger og luftfartstjenester på engelsk i alle faser af en flyvning, herunder forberedelse til flyvning.« - i den engelske og derfor retsligt gældende udgave af forordningen fremgår derimod følgende: »the ability to communicate with other flight crew and air navigation services during all phases of flight, including flight preparation«. Der er altså reelt intet krav om engelskkundskaber og dette er faktisk et af de punkter som det aktivt er lykkedes os at få os friholdt fra bestemmelserne.

EASA har i 2008 udsendt næsten 30 NPA'er (høringsmateriale - Notice of Proposed Amendment) og et tilsvarende antal såkaldte CRD'er (svar på modtagne høringsvar - Comments respons document) hvoraf anslået 80% har haft vores interesse, og som vi derfor har måttet sætte os ind i og som vi i muligt omfang har kommenteret.

Aktuelt er der en række særdeles vigtige høringer i gang med høringsfrist i slutningen af februar 2009, nemlig NPA 2008-17a, b og c om personcertificering, herunder krav til uddannelse og helbred samt NPA 2008-22a, b, c, d, e og f bl.a. med krav til organisationer, herunder krav til DSvU's organisation. Disse krav vil også på sigt kunne få betydning for andre af KDA's unioner. Der er allerede fra EU's side med COM 2008(390) taget initiativer til 3. fase af EASA implementeringen, nemlig udvidelse af agenturets virkefelt til at omfatte flyvepladser og flyvekontrol (ATM-air traffic management) og vi har i den anledning bl.a. via EAS været aktive i bestræbelserne på at friholde vore små flyvepladser for disse tunge reguleringer og indtil videre synes tingene at gå i den rigtige retning, men der skal holdes fast i målet indtil sidste afstemning i Parlamentet. Disse initiativer er eksempler på, at EASA har betydning for alle Unioner under KDA.

Afslutningsvis nævnes, at KDA gennem de senere år har brugt mange ressourcer på at medvirke i det fælles europæiske arbejde til sikring af tålelige regler for fremtidens fritidsflyvning, men disse regler er livsvigtige for os og vi vil derfor også fortsat tage aktivt medansvar herfor. Fra den nyeste NPA i 2009 fra EASA, har vi lige sakset disse data omkring certifikater, som er værd at kikke på: Det er værd at bemærke, at mere end 40% af alle certifikater i EASA's område er LLL certifikater.

Type of pilot license	Antal
Private Pilot Licence for aeroplanes PPL (A)	163.621
Private Pilot Licence for helicopters PPL (H)	9.774
Total PPL (A+H)	173.395
Commercial Pilot Licence for aeroplanes CPL (A)	49.709
Commercial Pilot Licence for helicopters CPL (H)	6.957
Total CPL (A+H)	56.666
Air Transport Pilot Licence for aeroplanes ATPL (A)	63.075
Air Transport Pilot Licence for helicopters ATPL (A)	63.075
Total ATPL (A+H)	66.271
TOTAL A+H	296.332
Licences airship	6
Licenses Balloons	9.047
Licenses sailplanes	72.439
GRAND TOTAL pilot licenses	377.824

KDA'S miljøorganisation

MILJØUDVALGET

Flere års arbejde, og gentagende forsøg, på at få etableret et miljøudvalg og få sat miljøet på dagsordenen hos flyverfolket, og tilsvarende, få sat flyvning og luftsport på dagsordenen hos naturbeskyttelsesfolk, har vist sig at være en langt vanskeligere opgave end først antaget.

Interessen for miljø og ansvarlig adfærd i forhold til vores omverden, interesserer desværre ofte først i flyver kredse, når man står med problemerne selv, med andre ord; når man selv er truet på sin eksistens.

Fra KDA's side har vi derfor igennem flere år forsøgt at opbygge en miljøorganisation med medlemmer repræsenterende landets 5 regioner. Desværre har interessen været ret begrænset og alle møder med undtagelse af et i Herning blev aflyst.

Der skal ikke herske tvivl om, at hvis ikke Unionerne og KDA finder sammen i en miljøorganisation ser fremtiden for flyvning i Danmark sort ud.

Uanset om vi er enige eller ej, så er flyvning i den brede befolknings øjne en sport eller fritidsbeskæftigelse for de få - og vi kender vist alle til fordommene. En kendsgerning er det derfor, at den brede befolkning ikke ser på flyvning med samme øjne som os. Vi kan sagtens undværes og må en flyveplads lukke, hvad så? Hvem generer det?

Det er på tide at vi forstår, at de kræfter vi er oppe imod i disse sager, er mange gange større og langt stærkere end os, - men det er nu heller ikke svært, vores modstand eller interesse for at overleve er svær at få øje på. Det er derfor i 11. time, at Unionerne og KDA erkender situationen og i fællesskab finder en måde at arbejde på, når det drejer sig om miljø i bred forstand.

MILJØ ELLER IMAGE

Reelt set mangler flyvning og luftsport i Danmark at blive opfattet som noget positivt, med et image der giver positiv genlyd i forhold til vores omverden.

I virkeligheden starter spørgsmålet om miljø med opgaven om at arbejde for et godt image. Man skal ikke have arbejdet med flyvning på organisationsplan i ret lang tid før man opdager, at der skal bruges forbavsende lang tid på f.eks. at forklare hvem og hvad KDA er, og om hvordan flyvning i Danmark er organiseret. Med andre ord: kendskabet til flyvning kan ligge på et meget lille sted, hvilket er sagen i en nøddeskal, ud over hos SLV og Naviair, kan kendskabet til privatflyvning, luftsport ligge på et meget lille sted f.eks. hos kommuner og organisationer.

Uden kendskab til os og vores interesser, og uden et reelt stykke »salgsarbejde« opnår vi ikke accept og forståelse, f.eks. fra miljøforkæmpere.

KAN FLYVNING GØRES »STUERENT« ?

Vi ved godt, at det ikke er særligt svært at tiltrække sig folks interesse, når snakken kommer ind på flyvning. Fascinationen og interessen for flyvning ER tilstede, men udnytter vi denne oplagte mulighed for at reklamere for os selv og vores interesse?

Hvis man ser på gennemsnitsalderen i flyveklubberne landet over, kunne man godt ønske sig lidt flere entusiastiske unge mennesker - uden at forklejne de store indsats der i dag ydes rundt om i klubberne, mangler der unge mennesker i bestyrelser og udvalg.

Unge mennesker der med nye og friske øjne vil kunne tage emner op som hidtil har sået lidt i skyggen, f.eks. miljøspørgsmål. Vel vidende at køen til frivilligt arbejde er til at overse, må der med andre ord gøres noget ekstraordinært, noget anderledes end tidligere, hvis vi vil ændre på tingene.

I vores nabolande Sverige og Norge har man f.eks. på forbillig vis fået sat fokus på spørgsmålet om image og rekruttering. Man har i begge lande etableret retningslinier for ungdomsarbejde ved f.eks. som i den norske model, at have vedtægter i klubber og landsorganer der tilgodeser et vist antal pladser til unge mennesker.

Modstanderne imod flyvepladser og flyvning kommer tit fra naboer, ofte kun en enkelt entusiastisk modstander, der med gode talegaver lykkedes med at få opildne en stemning der næppe er behov eller belæg for.

Da flyvning er relativt ukendt for de fleste, er det også flyvningen der ofte står tilbage som taberen, når lokalavisen, kommunalbestyrelsen og borgerforeningen har talt stemmerne op.

Vi har derfor behov for en målrettet indsats for at skabe et godt naboskab flyveklubber, flyvepladser og naboer imellem. KSAK (Kungliga Svenska Aeroklubben) har forsøgt sig med at arrangere »Åben Flyveplads Dage«, en aktivitet hvor man på forbillig vis landet over åbner dørene for naboer og andre interesserede, udelukkende med det formål at pleje naboskabet og gøre flyvning mere anerkendt i samfundet.

Aktiviteterne i vores nordiske søsterorganisationer på image og miljøområdet er måske vejen frem for KDA.

FRILUFTSRÅDET

Der skal der lyde en stor tak til den lille sluttede kreds af DMU og DSvU medlemmer, der er medlemmer i Friluftsrådets Kredsbestyrelser. De vil kunne bevidne, at med en målrettet indsats for at give flyvning et positivt image, ryddes mange fordomme af vejen.

Friluftsrådets kredsbestyrelser åbner også mulighed for at blive repræsenteret i kommunernes Grønne Råd – et forum der er oprettet i stort set alle landets 98 kommuner, med det formål at høre græsrodsorganisationernes medlemmer om dette og hint. Indrømmet skal være, at man i disse fora skal man deltage i en del snak om løvfrøer, vadefugle og skovrejsning, for slet ikke at tale om nationalparker. I forbindelse med Friluftsrådets i København, har Danmarks Jægerforbund opstillet en kandidat Kirsten Skovsby, til bestyrelsen i Scandiagade, en kandidat som netop vi i KDA og DSvU bør støtte.

Danmarks Jægerforbund deler nemlig på mange punkter problemstillinger som vi flyvere kan nikke genkendende til, og som derfor med Kirsten Skovsby i bestyrelsen vil blive behandlet - lad os sige det pænt: Lidt mere nuanceret.

FREMTIDEN

Selv om miljøspørgsmål måske ikke har haft den helt store bevågenhed i den tid der er gået, er der ikke tvivl, det kommer nu. Den i første omgang trukne BL 7-16 er på vej igen, og om vi fortsat skal forvente 2 års fængsel hvis vi overflyver visse områder under 1.000 fod bliver interessant at se. De nye støjcertifikater er en anden udfordring. Prisen i sig selv kan få folk op af stolen, men hvad med udsigten til, at fly nu reelt kommer til at fremstå som væsentlig mere støjende end tidligere. Såfremt de tabeller og støjgrænser vores aktiviteter måles op imod, ikke flyttes eller genberegnes tilsvarende, bliver resultatet, at operationsantal m.v. kan ende med at blive reduceret. Hvis flyvning og luftsport i Danmark skal tage kampen op med myndigheder, (udover SLV), organisationer og befolkningens holdning i al almindelighed, er tiden i højeste grad inde nu.

Jo længere tid der går før der trædes i karakter, desto sværere bliver vejen.

SLV gebyrudvalg

Gebyrudvalget er et rådgivende udvalg for SLV. Efter høring i udvalget er det SLV, som suverænt beslutter satserne. I 2008 oplevede KDA's medlemmer endnu en stigning i de samlede gebyrer. Alle prissætninger er iflg. SLV baseret på konkret tidsforbrug på en gennemsnitlig sag.

Desværre har KDA ingen mulighed for at ændre dette forhold. SLV er dog igen i 2008 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 stadig med idéen om 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 luftrummet skal deltage i betaling af SLV's udgifter – også udenlandske luftrumsbrugere (læs: flypassagerer), 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 håber stadig på dette bliver aktuelt i fremtiden – 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.

Uddannelsesudvalget

Til forskel fra sidste beretningsperiode så er det nu lykket at få godt gang i KDA's uddannelsesudvalg, men der har også været flere vigtige opgaver at tage fat på. Herunder ikke mindst de nye certifikatuddannelser som følge af EASA.

Udvalget består af dedikerede medlemmer fra de forskellige unioner, der ikke klynker over at skulle bruge nogle timer på landevejen for at være med i det frivillige arbejde i uddannelsesudvalget. Så en stor tak skal indledningsvist lyde til medlemmer af udvalget. Uden jer intet udvalg. Udvalget startede sit arbejde med en opdatering af kommissoriet for udvalget, idet udvalget mere mente, at opgaven var at komme med indstillinger og forslag til KDA's bestyrelse på uddannelsesområdet, end det var udvalgets opgave at fastlægge KDA's uddannelsesmæssige politik. Dette henhører retsmæssigt til KDA's bestyrelse.

Et af de første initiativer, vi tog i udvalget, var at invitere os selv til møde med SLV for at drøfte de sprogtest, alle indehavere af et radiocertifikat skal gennem indenfor de næste par år. Formålet med mødet var at sondere, hvordan SLV vil stille sig til, at KDA vil etablere en sprogtestvirksomhed, således at vi kan gennemføre de nødvendige sprogtest for vores unionsmedlemmer. Som forventet var SLV positiv stemt, og vi er nu i gang i uddannelsesudvalget med at udarbejde en håndbog, således at vi kan få den officielle godkendelse af KDA som sprogtestvirksomhed. Når det er på plads, bliver næste opgave at få uddannet de nødvendige sprogassessorer, så vi kan gennemføre de nødvendige sprogtest over hele landet.

Uddannelsesudvalget har igangsat et »pilot-projekt«, hvor vi vil forsøge os med - i KDA regi - at udbyde uddannelsen i første omgang til nationalt radiocertifikat. Uddannelsen skal for størstedelens vedkomne foregå som distancelearning. Vi ser frem til, at vi få sat første hold i gang, således at vi kan evaluere denne måde at udbyde uddannelser på.

På sigt kan man forestille sig, alt efter hvordan KDA's unioner stiller sig, at KDA i fremtiden skal udbyde de fællesfag, der forventes at blive for de fleste certifikater ved indførelsen af de nye certifikatregler. Unionernes opgave bliver så at gennemføre »overbygnings« uddannelsen indenfor de enkelte certifikater. Sidst men ikke mindst skal et par linier bruges til at omtale uddannelsesudvalgets seminar, der blev afholdt i marts måned. Formålet med seminariet var at samle bestyrelserne fra alle unionerne på en gang. Så vidt udvalget ved, er det vist første gang i KDA's historie, at der er taget initiativ hertil.

På seminariet var der lejlighed til, foruden en præsentation af de enkelte unioners sport og arbejde, at arbejde med, hvordan vi gør bestyrelsesarbejdet mere interessant, og hvordan vi tiltrækker nye til arbejdet ikke kun i unionerne men også i KDA.

Endelig blev lejligheden benyttet til at fortælle nyt om de nye EASA certifikatregler, KDA's sprogtestvirksomhed og uddannelsesudvalgets igangsatte radiokursus »pilot-projekt«.

Brændstofudvalget

Som følge af indførelsen af afgifter på flybrændstof nedsatte KDA's bestyrelse et ad hoc udvalg, hvis formål var at sikre, at ingen »spændte ben« for hinanden (det væres sig både unioner som KDA) når der skulle fortolkes på de nye regler og ikke mindst undtagelserne hertil. Udvalget har holdt 2 møder, hvoraf et var et fællesmøde med AOPA, og resultatet af udvalgets arbejde kan ses på KDA's hjemmeside, hvor der er offentliggjort en vejledning om brændstofafgifter.

Herudover har KDA's generalsekretær været inde over flere konkrete sager, hvor medlemmer havde fået afslag på en bevilling til refusion af brændstofafgiften. Stort set alle afslag var begrundet i misforståelser og fejlfortolkning af reglerne på de lokale skattecentre, og d.d. har alle de af vores medlemmer - vi er bekendte med - der har søgt en bevilling til refusion af brændstofafgift, fået den.

Udvalget har opfordret alle unioner til at melde tilbage til KDA's sekretariat om alle de sager, der måtte opstå, hvor medlemmer dels ikke kan få en bevilling dels ikke kan få refusion af brændstofafgiften, således at vi i fællesskab kan vidensop samle og ikke mindst i fællesskab videreføre de sager, der måtte opstå.

Lægeudvalget

Lægeudvalget har til formål at behandle sager, hvor en afgørelse fra myndighederne ikke stemmer overens med medlemmets opfattelse. Heldigvis er der ikke mange sager af denne art. I 2008 behandlede udvalget fire sager hvoraf flere er afgjort positivt.

Lægeudvalget, suppleret med yderlige en øjenlæge har besvaret EASA-høring NPA 2008-17c, som er de foreslåede helbreds krav til piloter i EU. KDA har få denne faglige vurdering indgivet 12 ændringsforslag til det fremlagte forslag.

Kommunikationsudvalget

I 2008 gennemgik FLYV en modernisering. Layout og design blev efter en lang drøftelse mellem kommunikationsudvalget, redaktøren og trykkeriet fastlagt og beskrevet i en designmanual. Trykkeriet, som også foretager layout har i perioden fået nye medarbejdere, hvorfor der har måttet bruges ekstra resurser på at få tingene helt på plads efter fastlæggelsen af designet.

Det nye design på FLYV er blevet rigtig godt modtaget af læserne. Se mere om FLYV under punktet FLYV. KDA har løbende gennem året vedligeholdt hjemmesiden og beskrevet nyheder her i kort form. Derudover er der udsendt en række gratis nyhedsbreve i digital form. Nyhedsbrevene sendes til

både medlemmer, myndigheder og andre interesserede. Nyhedsbrevene skal henlede opmærksomheden på aktuelle nyheder, men har ikke til hensigt at dække nyheder i uddybende form.

Den tidligere fastlagte kommunikationsstrategi blev behandlet på flere bestyrelsesmøder og der er blevet sonderet i medlemsskaren om nogen ville løfte opgaven med at opbygge et pressecenter og udbygge hjemmesidens funktionalitet. Dette er ikke lykkedes i forgangne år. Ligeledes har det været undersøgt muligheden for at ansætte en person med faglige kvalifikationer til varetagelse af kommunikationsopgaverne. Det er tanken at KDA skal kunne yde en lang række serviceydelser til medlemsunionerne inden for kommunikation, nyhedsformidling og WEB-services.

Kommunikationsudvalget har afholdt et par møder i årets løb, hvor der primært blev behandlet en bedre udnyttelse af bladet FLYV, idet unionerne opfordredes til at benytte bladet til deres indlæg. Dette er sket i forholdt til DULFU og DHPU.

FLYV

For at minimere de stadig stigende portoudgifter til Post Danmark gik FLYV i marts 2008 over til at blive distribueret gennem det princip som postvæsnet kalder Pakket Magasin Post. FLYV blev placeret i et kraftigt papiromslag sammen med andre blade og reklamer, hvor modtagerens adresse stod på papiromslaget (ikke på FLYV). Det havde den fordel, at det var billigere end andre distributionsformer, men det gav en lang række problemer for FLYV og for modtagerne af bladet, især for bibliotekerne. Hver måned var der derfor en række eftersendelser med besvær for læserne og meget besvær og udgifter for KDA. (Fra februar 2009 bliver FLYV distribueret i folieposer med modtagerens adresse på trykt på posen).

I lighed med de forrige år gav Post Danmarks behandling (»adressevask«) af de fremsendte adresser stadig store problemer, da korrekte adresser ofte blev byttet ud adresser på personer, der slet ikke abonnerede på FLYV. Håndadresserede kuverter med FLYV som indhold kunne derimod godt finde frem til den rigtige person. FLYV har i kampen med distributionsproblemerne haft megen god hjælp fra brancheforeningen Dansk Fagpresse.

I løbet af foråret udarbejdede nogle medlemmer af KDA's Kommunikationsudvalg med bestyrelsesmedlem Niels Jensen som igangsætter sammen med Slagelsetryk A/S et nyt layout for FLYV. En ny designmanual blev fremstillet og et prøvenummer produceret efter de nye retningslinjer. FLYV nr. 6 blev det første nummer i det nye layout, hvis mest synlige ændring er forsidenes hovedfoto, der nu altid er lodret. Der er fra læsere udtrykt stor tilfredshed med det nye layout.

Efter at have arbejdet med FLYV i over 40 år, heraf 10 år som redaktør i perioden 1988 - 1998, trak Hans Kofoed sig tilbage ved årets udgang. Hans Kofoed skal have en meget stor tak for hans imponerende indsats gennem årene.

Wilhelm Willersted havde i efteråret 20 års jubilæum som skribent til FLYV - ikke mange andre har været så trofaste. »Willer's« artikler handlede i begyndelsen om fly, der også kunne fås og bygges som modelfly, senere fik artiklerne en hi-

storisk vinkel og de hedder nu »Historiske Vingesus«. Også en meget stor tak til »Willer« for hans indsats - der forhåbentlig varer længe endnu. Når redaktøren hver måned starter med en stak blanke A4 ark, kunne han ind i mellem godt tænke sig at der lå nogle artikler på lager. Det gør der sjældent, og det der mangler mest er artikler med svæveflyvestof. FLYV har derfor i årets løb købt svæveflyveartikler og fotos fra tyske skribenter og fået dem oversat til dansk.

FLYV er som tidligere år udkommet med 528 sider fordelt over 12 numre på hver 44 sider. Redaktør Knud Larsen er FLYV's eneste lønnede medarbejder.

Samarbejde med myndigheder m.m.

STATENS LUFTFARTSVÆSEN

Der har i årets løb været både formelle og uformelle møder med SLV medarbejdere og SLV's ledelse. Generelt sker samarbejdet i en god tone, om end KDA ikke altid deler synspunkter med SLV.

FLYVEÅBNETS BIBLIOTEK

Aftalen med Flyveåbnets Bibliotek (FLB) har også fungeret fint i 2008. 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. Derudover har DC-3 vennerne fået lov at låne vort mødelokale til sikkerhedsundervisning. Placeringen af DC-3 flyet i Roskilde har gjort Roskilde Lufthavn til et naturligt samlingssted for foreningen.

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. Se yderligere under Miljøudvalget.

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 2008 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
DULFU John Carlsen
DSvU Poul Hørup
DKFU Poul Erik Berg Nielsen
DFU Kathrine B. Eriksen

Rådets sekretariat befinder sig i KDA-huset og Anders Madsen er Rådets næstformand og Mogens Møller rådets sekretær.

Økonomi

GENERELT

Registreret revisor Bent Madsen har været KDA's revisor i året 2008.

KDA

Regnskabsåret udviser et overskud på kr. 132.121. Året før var overskuddet på kr. 98.030. Generelt har indtægterne i KDA været lidt mindre end i året før - det har udgifterne også. Dog må udsvinget betragtes som minimalt. Vi har i året modtaget tilskud for konsulentarbejde fra Undervisningsministeriets Uddannelsesstyrelse på kr. 11.329. Denne ordning er desværre blevet reduceret væsentligt over de senere år. I 2007 var tilskuddet dog nogenlunde som i 2008 kr. Tilskudsordningen anses stadig for usikker.

I budgettet for året var afsat kr. 377.000 til driftsmæssige omkostninger. Dette er blandt andet møder i udvalgene, møder i relation til det internationale samarbejde o.s.v., men den samlede afholdte udgift til dette område udgør kun kr. 287.464. Det samlede omkostningsniveau for året er på kr. 1.944.579. Bestyrelsen har løbende gennem forretningsåret været fuldt orienteret om status og betragtet resultatet som tilfredsstillende.

KDA SERVICE APS

Regnskabsåret udviser et overskud på kr. 22.434 før skat mod et overskud på kr. 83.000 året før. Bruttoomsætningen er faldet til kr. 3.587.079 mod kr. 3.928.000 året før. I 2008 modtog KDA portostøtte til FLYV på kr. 110.699 fra Biblioteksstyrelsen. Portostøtteordningen som giver støtte til FLYV vurderes til stadighed som delvis usikker og der budgetteret forsigtigt med indtægten. Varebeholdningen er steget til kr. 761.195 mod kr. 569.000 året før. Dette skyldes to forhold. I 2007 foretog selskabet en nedskrivning af varelageret p.g.a. forældede vareenheder. I 2008 har større indkøb af selskabets egne produkter været nødvendige og for at opnå det fornødne dækningsbidrag på sigt, produceres varerne i et rimeligt styktal. Selskabet vil i de næste år ikke skulle foretage de samme indkøb, hvorfor dette påvirker resultatet i positiv retning i de kommende år.

Medlemssituationen

Det aktuelle medlemstal pr 31. december 2008 udgør 7.073 medlemmer.

MEDLEMMER	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Direkte medlemmer	547	481	428	389	375	329	323	298	303	288
Dansk Ballonunion	83	91	87	83	85	86	88	80	82	83
Dansk Hang- og Paragliding Union	970	1.086	1.086	902	865	902	902	674	859	947
Dansk Faldskærms Union	2.434	2.640	2.116	2.541	2.587	2.725	2.678	2.403	2.298	2.551
Dansk Kunstflyver Union	27	23	26	40	24	20	25	32	32	23
Dansk Motorflyver Union	1.103	1.100	1.120	1.095	1.073	1.040	957	931	1.090	987
Dansk Svæveflyver Union	1.964	1.885	1.846	1.847	1.875	1.780	1.776	1.861	1.718	1.711
Dansk Ultralet Flyve Union							0	0	408	500
Fritflyvningsunionen	60	60	59	54	56	63	65	65	69	56
Linestydingsunionen	60	60	45	52	51	53	54	54	54	53
RC-Unionen	61	48	120	150	150	150	150	150	150	150
Dansk Nul G Klub						9	10	10	10	0
I ALT	7.309	7.474	6.933	7.153	7.141	7.157	7.028	6.558	7.073	7.073

Administration

KDA-HUSET

Esadrille 225 (ESK 225) har lejet vore øvrige lokaler i den vestlige del af huset. Vi er meget tilfredse med at have ESK 225 som lejere af vore lokaler som bliver passet godt. ESK 225 har selv foretaget nogle mindre ønskede forbedringer på installationerne i den vestlige del af bygningen.

KDA ejer KDA Service ApS, som består af BUTIKKEN og FLYV. Direktør for anpartsselskabet har været Anders Madsen.

Butikschefen i KDA PilotShop er Svend Jensen. Svend Jensen har en baggrund som erhvervspilot og har i 2007 skullet sætte sig ind i butikkens produktprogram, systemer og rutiner. I 2008 er der gennemført flere efteruddannelser på Roskilde Handelsskole's arbejdsmarkedsuddannelser. Efteruddannelse vil løbende blive gennemført for selskabets medarbejdere.

Regnskabskonsulent Birgit Eldov har ansvaret for bogholderiopgaverne. Der foregår en løbende efteruddannelse sted indenfor de specifikke systemer der anvendes i de daglige rutiner.

FLYV's redaktion varetages som hidtil af Knud Larsen.

KDA's forhold varetages af Anders Madsen og med hjælp fra Birgit Eldov. Birgit Eldov har været ansvarlig for løsning af bogholderiopgaverne og er tilknyttet huset på deltid.

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 2008

Pokalen tildeles Louis Røvs Hansen for de mange år som formand for flyveklubben i Sæby og de mange år i DMU's bestyrelse.

KDA'S SPORTSPOKAL FOR 2008

Pokalen tildeles ballonpilot Philip Mundt for ny danmarkrekord i varighed i varmluftsballon.

Den fuldstændige årsberetning inkl. alle bilag kan læses i pdf-udgave på www.kda.dk under Arkiv.

Piper Six/ Lance/ Saratoga

eller lignende

Ønskes indkøbt i et konsortium bestående af 4-6 medlemmer. Flyet ønskes stationeret på Aarhus Lufthavn.

NOGET FOR DIG?

Henvendelse

Tlf. 4029 9096

Email: lindgaardkjeldsen@dadlnet.dk

LEVERANDØR TIL DET DANSKE UL FOLK

DIGIDAN
APS

Tlf. 4390 6365
4015 6365

Se informationer, billeder og priser på www.digidan.dk

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

Roland Sky Jeep - STOL



CT2



Skyranger



Savannah



FLY UDLEJES EKKL/EKRK



OY-BLP · PIPER PA28-151 · ÅRGANG 1976 · VFR-NAT CERTIFICERET



OY-PTL · CESSNA F172P · ÅRGANG 1986 · IFR-CERTIFICERET

OY-BLP udlejes fra Kalundborg · OY-PTL udlejes fra Roskilde Lufthavn
Rabat kan gives!

Se priser på www.airwork.dk/flyudlejning.html

KALUNDBORG AVIATION
Mobil 4041 1326
aviation@mail.dk

AIRWORK
Mobil 6076 8031
airwork@mail.dk

We bring you up front

air
pilot academy

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
centralr@centralr.dk · www.centralr.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

NEDSAT 50.000 kr.

Cessna F-172-H

Nu kun 249.000 kr.

Aldrig skadet - autopilot - ny propel mv.

Se mere på www.abcluftfoto.dk
eller ring 2172 4462

TIL LEJE

Til snarlig overtagelse udlejes hangarpladser i
Københavns Lufthavn, Roskilde.

Månedlig leje eks. moms kr. 1.700,-

Henvendelse dagligt til:

Henrik Stagetorn Tlf. 3312 4611 - E-mail: tv@stagetorn.dk

JOB MED FLYFORSIKRING

Kunne du tænke dig at blive assurandør indenfor flyforsikring, så læs videre.

Sirius Aviation Insurance tilbyder et spændende job i et internationalt miljø, hvor seriositet, god service og flyfaglig baggrund, har højeste prioritet.

Derfor må du:

- Have lyst til salg.
- Være serviceminded.
- Beherske engelsk i skrift og tale.
- Have kendskab til flybranchen, enten som pilot eller flymekaniker.

Vi sørger for den forsikringsmæssige uddannelse.
Mail din ansøgning med relevant dokumentation til hans.christensen@siriusgroup.com



**Sirius International
Aviation Insurance**

Nyhavn 43A^{2. et.}, 1051 København K
Telefon: +45 88 807 100
e-mail: aviation@siriusgroup.com
Web.: SiriusAviationInsurance.com

Filial af Sirius International Försäkringsaktiebolag (Publ), Sverige

**Sirius
International
Aviation Insurance**

taxi.

CIVIL PILOT UDDANNELSE A/S
Lufthavn Roskilde
Tlf. 38, 4000 Roskilde
Fax 46 19 11 15
rcat.dk www.aircat.dk
Uddannelse ATPL integreret eller modular.
FI, Proficiency check,
Type rating,
Type rating på en og flermotorede.
Qualification, alle radio-certifikater.

CASA



CASA AIR HELIKOPTER FLYVESKOLE

- Privat og kommerciel (PPL/CPL)
- Teori (Bridge & PPL)
- Instrumentbevis - IR(H)MESPL
- Instruktøruddannelse FI(H)
- Typekursus R22/R44/MD902

CASA Air A/S • www.casa-as.dk • Tlf.: 75627999

H M K



HERNING
MOTORFLYVEKLUB

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

Log Air



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

Tlf. 22 85 for kontakt til vores afdelinger i:
Lufthavn, Randers Flyveplads, Tønder Flyveplads
www.karlog-air.dk

Uddannelses/modular kurser:

- L, Type and Class rating, SPA, SE and ME, IR,
- L, modular and distance learning, FI, slæb, BEG,
- i, GENbox. Typeuddannelse Jet. Proficiency check.



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

Integreret og modular ATP, CPL, IR, PPL
Flyveinstruktør(A), N-Beg/Gen. Cert/Morse
MCC, Nat VFR, Proficiency check m.m.

DANFLY AVIATION APS

- ATPL(A) integreret samt ATPL(A) modular
- Individuelle MCC kurser på B737 NG FFS i København
- Type Rating på B737 NG/CL og A320, A330 samt A340 incl. MCC
- Diff. Training på B737 NG/CL samt PC på B737 NG/CL og A320, A330 samt A340
- 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)FI, FI(A)IR, IRI(A), CRI(A)SPA, IR(A)

DanFly Aviation ApS, Vojens Lufthavn
Tlf. 7454 5480 Web: www.danfly-aviation.com
Fax: 7454 5487 E-mail: mail@danfly-aviation.com

Climb2

Lufthavn KoldingEgnens Lufthavn
Tlf. 5323 1060 Fax: 7353 3183
www.climb2.dk Mail: jas@climb2.dk

PPL (A) Teori & praktik
PPL (H) Teori & praktik
N-Beg & Beg radio kursus
Diff. Training & Proficiency check
Night Qualification



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.

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



Sindal Lufthavn **Skive Lufthavn**
Tågholmvej 170 Lufthavnsvej 1
DK-9870 Sindal DK-7840 Hejlsø
Tlf. +45 98965633 Tlf. +45 97524037

Professionel pilotuddannelse



- ATP (A) integreret Training
- FI (A) Flyveinstruktør
- ATPL (A) DA-42 med Garmin 1000
- ATPL (A) Teori - Distance Learning
- PPL (A) Privatflyvercertifikat

Lufthavnsvej 60
4000 Roskilde
Tlf. 7020 6390
fax: 7020 6395
www.dacpilot.dk



DANISH AVIATION COLLEGE

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

The Heart to Fly ...

- ✓ ATP Modular Commercial Pilot (AirDanica & DAC)
- ✓ Private Pilot License, FPL(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



BILLUND AIR CENTER A/S

Box 6, Stratusvej 15
DK-7190 Billund
Tlf. 7533 8907
Fax 7535 3966
ac@billundaircenter.dk
www.billundaircenter.dk



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

Flyvevåbnets
Bibliotek



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

PFC: SEP/MEP-land, SE/ME IR
Teori: PPL, NBEG, BEG
Skoling: PPL, CPL, Nat, SE/ME-CR/IR,
Diff. trng, Fam. trng.



Lufthavnsvej 20
4000 Roskilde
4614 1870

Heliflight.dk

Danmarks ældste helikopterskole

- PPL H
- DAG/NAT
- Teori & Praktisk
- Type rating R-22 R-44 EC-120

Roskilde Lufthavn
Tlf. 7022 5260

www.heliflight.dk



A = Privatflyvercertifikat B = Trafikflyvercertifikat af B klasse C = Instrumentbevis VFR = Dagflyvning PFT = Privatflyverstræning TWIN = Tvilmotor
EG = Nationalt degraderet certifikat som luftfartsværdisloberet GEN = General certifikat som luftfartsværdisloberet INSTRUKTØR = Flyveinstruktør
CPL = Commercial Pilot License ATPL = Airline Transport License IR = Instrument rating Night Qualification = Proficiency check
Type Rating Course Proficiency Check = Praktisk prøve for oprensning af kompetence

FLYV

AUGUST 2009 NR. 8

Nimbus 4DLM



Østersøen rundt i OY-BKA

DM i præcisionsflyvning vundet af Kjeld Hjort

Læs også ...

VERDENS FØRSTE MILITÆRFly 100 ÅR





Forsikringsaftale med DMU, Dansk Motorflyver 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
Hospitalforsikring
Ulykkesforsikring
Rejseforsikring
Hangar Keepers
Bygningsforsikring
Erhvervsforsikring
Professionelt Ansvar
Transportforsikring



Flyudlejning

Roskilde Lufthavn · Lufthavnsvej 20 · 4000 Roskilde

☎ 4614 1870

- Cessna C172
- Cessna C177 RG
- Piper PA28-181

www.ikaros.dk

(bestil dit fly via vores ONLINE booking)

Se Ikarosannonce bag på FLYV
vedr. Trænings- og skoleflyvning



CESSNA DEALER SCANDINAVIA

FLYVEKTEKNIK.NO

Cessna CORV

This bea

• European Cessna C

• Course will be wha

• Free Garmin 1000 c

www.flyveknisk.no

Contact: Runar Vassbotten. runar@flyveknisk.no tlf.+ 47 90 78 44 78
Frode Granlund. frode@luftfartsskolen.no tlf. +47 41 55 16 11

NEW • USED • COMMISSION • EASA SERVICE CENTER

Forsikringsfolk der forstår dig

Overblik og sikkerhed kommer ikke uden erfaring. QBE er gennem 120 år vokset til at være et af verdens 25 største forsikringsselskaber med aktiviteter i 45 lande. – det er vores kunders garanti for sikre produkter.

Som specialister i luftfartforsikring kan vi også rådgive dig, så vi sammen finder den løsning, der dækker dit forsikringsbehov.

Kontakt QBE - din solide partner!



www.qbenai.com

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



« 6

Nimbus 4 DLM

»Ved høje hastigheder flyver den store tosædede svæver stabilt og komfortabelt, og den nye tætningsliste omkring hooden giver ro i cockpittet, også ved høje hastigheder.«

14 »

Lapland via Skt. Petersborg

»Medens vi ventede, var der pludselig brand i Rapla Tower. Nu ville vi egentlig gerne væk derfra, os brand, osv. Uha, uha.«



« 24

Modeller over Eremitagen

»I år afholdt Dansk Modelflyve Veteranklub stævnet på Eremitagesletten nord for København, hvor stævne modellen var A1 modellen Fidusia, der blev konstrueret af Fritz Neumann i 1948.«



34 »

Historiske Vingesus

»Indtil Convair i 1946 fløj første gang med deres B-36 var Douglas B-19 det største amerikanske bombefly. Flyet vejede næsten 75 tons i kampklar stand.«



ALMEN

Kort sagt	4
Kalender 2009	38

SVÆVEFLYVNING

Nimbus 4DLM	6
Havarier og hændelser	20

MOTORFLYVNING

Lapland via Skt. Petersborg	14
DM i præcisionsflyvning	30
Sirius Air Rally	32

HISTORIE

NLF 100 år	18
Hvorfor OY?	26
Historiske Vingesus	34

MODELFLYVNING

Modeller over Eremitagen	24
--------------------------	----

MILITÆRFLYVNING

Verdens første militærfly 100 ÅR	33
----------------------------------	----

OSCAR YANKEE

Oscar Yankee	39
--------------	----

ORGANISATIONSNYT

Organisationsnyt	40
Unionskalender	45

Forsidefoto: Jochen Ewald





KORT SAGT

FØRSTE DANSKE ASTRONAUT

Den 32-årige Andreas Mogensen er udvalgt af ESA (European Space Agency) som den første danske astronaut. Fem andre europæiske astronauter blev udvalgt sammen med Andreas Mogensen. Disse seks blev valgt fra et felt på 8.413 deltagere. Andreas Mogensen er ansat som forskningsstipendiat ved Surrey Space Center, University of Surrey, hvor han bl.a. forsker i navigation og kontrol for at lokalisere landing på Måne- og Marsmissioner. Han har en Ph.d. grad i luftfartsindustri og uddannet som ingeniør ved University of Texas, Austin.

AIR FRANCE FLYSTYRT

Den 1. juni 2009 forsvandt en Airbus A330-200 fra luftfarts-selskabet Air France i Atlanterhavet på ruten mellem Rio de Janeiro, Brasilien og Paris i Frankrig ca. 3½ time efter starten fra Rio.

Flyet med registreringen F-GZCP var serienr. MSN 660 leveret til Air France i april 2005. Flyet havde ca. 18.800 flyvetimer på ca. 2.500 flyvninger. Ombord var 228 passagerer og besætning. En stor eftersøgning med hovedsagelig brasilianske og franske skibe og luftfartøjer fandt sted i hele juni måned. Ultimo juni var der fundet en del vragele spredt over et stort område. 51 personer var fundet indtil da. Først når »de sorte bokse« for-

håbentlig findes (op til 6.000 m vanddybde) er det muligt at finde årsagen til ulykken.

BOEING 787 FORSINKET IGEN

Det er nu to år siden at Boeing i Seattle under stor bevågenhed rullede det første fly ud af hangaren.

Siden er der kommet mange forsinkelser grundet leverandørerne, strejke hos teknikkerne, der bygger flyene, osv. Derfor er den første flyvning blev udsat flere gange, senest den 23. juni 2009 måtte Boeing meddele endnu en udsættelse, idet det er nødvendigt at forstærke skroget hvor vingeroden skal tilsluttes. Der vil gå flere uger inden en ny testplan udarbejdes.

Der er seks 787 fly der indgår i testprogrammet. Strukturændringer som denne er ikke ualmindelige, siger Scott Carson, chef for Boeing Commercial Airplanes.

DIN MULIGHET TIL Å BLI PROFESJONELL PILOT I DANMARK OG EUROPA

Søk før 29 juli!



SU - Support
Apply online

www.neia.no

Email: post@neia.no

Telefon + 47 70 18 93 00

Fax +47 70 18 93 01

Inkludert i utdanningen

- Europeiske og Amerikanske pilot lisenser
- Loss of Licence forsikring i studietiden
- Opp til 2000 flytimer
- Leilighet i USA
- Hybelhus i Norge
- Muligheter for jobb i NEIA som pilot eller instruktør

**ER DRØMMEYRKET FORTSATT EN DRØM ?
- NEIA GJØR DRØMMEN TIL VIRKELIGHET -**

100 % av de uteksaminerte studentene i 2007 og 2008 har gått rett i jobb

Samtlige studenter har i denne perioden hatt 2 - 3 jobbtillbud. De to siste studentene fra 2008 hadde fått jobb før de hadde sin oppflygning i desember.

-Du trener ikke bare til en pilotlisens, du trener til en karriere-

Opptaksprøve er den 4-6 august 2009. Søk nå og bli med på neste opptaksrunde, og du har tatt det første steget mot å bli profesjonell pilot i Norge og andre land i Europa! Testene som gjennomføres tar en dag. Trafikkflygerutdanningen ved NEIA er den eneste integrerte som gir studentene praksis under selve utdanningen, noe som medfører at de fleste kan gå direkte over til de beste pilot jobben rundt i Europa etter at utdanningen er avsluttet. Vi vil derfor invitere deg til NEIA. Skolen dekker dine reisekostnader om du starter i septemberklassen 2009. Når du kommer på opptaksprøve vil du også få en tur i vår flysimulator.



Bli en del av den beste pilotutdanningen som tilbys i Europa!

Ole Pedersen, Accountable Manager

NIMBUS 4DLM

OPTIMERET TOPKLASSE

I 15 år har Nimbus 4D været Schempp-Hirth's flagskib i klassen for to-sædede svævefly – 80 styk er der hidtil blevet solgt som svævefly, Turbo (T, dvs. med hjemflyvningsmotor) eller selvstartende motorsvæver (M). Konkurrenceresultaterne viser, at den også i dag hører til i »den absolutte top-klasse«







Tekst og foto: Jochen Ewald

Ligesom DuoDiscus'en er den tosædede Nimbus 4D nu i produktion i en opgraderet 2008-version med SH's nye forlængede »standard«-krop (L). På Hahnweide havde vi lejlighed til at prøveflyve en fuldt udstyret Nimbus 4DLM, Schempp-Hirth's seneste skud på stammen inden for deres selvstartende tosædede svæveflyfamilie.

KLARGØRINGEN GÅR (NÆSTEN) SOM EN LEG

Vi starter med tilrigningen. Selv om en Nimbus 4DLM har et vingefang på 26,5 m, kræves der ikke større kraftudfoldelse for tilrigningen end for en standard tosædet svæver til skoleflyvning takket være de 3-delte vinger. De 4,17 m lange indervinger sættes på kroppen med deres gaffel-tunge bjælkesammenkobling og sikres ved hjælp af en hovedbolt. Luftbremser-, flaps- og krængerorsforbindelserne bliver automatisk tilsluttet via

Hänle-koblinger. Derefter bliver ydervingerne skubbet på bjælketungerne på indervingerne og sikret med en horisontal bolt og en sikkerhedssplit ved hjælp af et hjælpeværktøj. Under påsætningen skal forbindelsesstangen for de yderste flaperons (flaps-/krængeror) tilsluttes og sikres vha. en l'Hotellier-kuglekobling.

Ydervingerne indeholder vandballasttankene med et indhold på i alt 120 liter. Påsætningen af de knap 1 meter lange vingetipper, hvis bjælketunger automatisk fastlåses med fjederbelastede bolte, går legende let. Bevægelsen af det yderste flaperon-stykke bliver kun medtaget ved udslag opad. Haleplanet bliver, som sædvanlig ved Schempp-Hirth, fastgjort efter Hänle-princippet, og i sideroret er der en 12 liter vandtank forbundet til vingebalasttankene til at kompensere for momentet fra vingetankene. Der kan installeres op til fire batterier: Ét i sideroret, to under forsiden af bagsædet, samt det større motorbatteri under ba-

gagerummet foran den bagerste styrepind.

OVERLEJREDE, SAMMENKOBLEDE FLAPS OG BREMSEKLAPPER

Medens den ensædede Nimbus 4 har et kompliceret mixerreguleret system til styring af de forskellige flaps- og krængerorssektioner på vingerne, har den tosædede 4DLM et noget enklere system: Flapsene på indervingerne fungerer som egentlige flaps, men er dog sammenkoblet med bremseklapperne via en fjederbelastet gastrykcylinder. Dette geniale princip har vi allerede præsenteret ved DuoDiscus X, og det muliggør også her en fuldstændig compensation for opdrifttabet ved udkøring af de toetagers Schempp-Hirth bremseklapper, uafhængigt af flapsstillingen, og dermed en langsommere og stejlere anflyvning. Styret af krængeror og flaps bliver flapssektionerne på ydervingerne overlejret og virker som flaperons, så kun én forbindelse er nødvendig til dem. Vingetip-flaperon-

sektionerne kan kun bevæges opad for at undgå store negative momentpåvirkninger under drej.

NYE COCKPIT-MÅL

Kroppens yderdimensioner er de samme som for DuoDiscus'en, kun er den indvendige struktur anderledes. På grund af den højere startvægt er Beringer hovedhjulet større, men dog uaffjedret (bortset fra fjedervirkningen i det større dæk). Som ved DuoDiscus'en giver det ca. 10 cm længere forreste cockpit rigtig god plads til selv store piloter, og bagtil er pladsen forøget med 5 cm i forhold til den gamle Nimbus 4D. Pedalerne kan justeres ved begge sæder. Bagagepladsen under det bagerste instrumentpanel samt flere lommer i sidevæggene giver tilstrækkeligt med plads til det nødvendige udstyr. Ved bjælkegennemføringen bag bagsædet, til højre og til venstre over spindel-drevet for udvipping af motoren, er der monteret holdere for ilflasker. Den store hood, som åbner til højre, har fået en ny forbedret tætningsliste; det låses med et håndtag i venstre side, der på typisk Schempp-Hirth-facon også virker som nødåbning i nødstilfælde: Aktiveret under flyvning åbnes hood'en, og hængslerne i højre side rives af.

Nimbus 4D-motorinstallationen er udviklet af Walter Binder. IELC-styreenheden ved for- eller bag-sædet styrer den kendte og pålidelige drivenhed med den væskekølede Solo 2625 02-motor på 64 hk. Denne tocyndrede, totakts-motor med dobbelttænding er fastspændt nederst på propelmasten, og motorafskærmningsklapperne forbliver åbne under motordrift. Ved hjælp af en afdækket kontakt nederst i det forreste instrumentpanel kan den fulde kontrol af flyet overdrages til bagsædepiloten.

I 500 METER PÅ TRE MINUTTER

Med Bernd Weber som copilot gør jeg mig klar til testflyvningen på Hahnweide. Det selvstartende svævefly rettes ind i baneretningen, da halehjulet ikke er styrbart. Under vingernes laveste punkt i enden af ydervingerne er der monteret smalle hjul med relativ stor diameter, som muliggør egenstart på en jævn bane uden en vingeløber. En sådan anbefales dog, idet en græstot eller et muldvarpe-



Det forreste instrumentbord kan vippes op, hvorved ind- og udstigningen bliver væsentlig lettere.

skud vil give en kraftig momentpåvirkning på en vinge på ca. 13 m. Det kontrolleres, om propelbremsen er fri, hovedkontakten TIL, drivmotorkontakten på »Ausfahren« (kør ud), og efter knap 20 sekunder lyser en grøn LED: Klar til start. Tændingen slås til, og ved kold motor aktiveres gummipumpebælgen ved siden af mit venstre knæ to gange, gashåndtaget skubbes lidt frem, og motoren starter ved det første tryk på startknappen i styrehåndtaget. For startløbet vælger jeg fuldt negative flaps (-2), hvilket giver den bedste krængerorsvirkning fra starten, og fuldt højderor. Gashåndtaget på den venstre sidevæg skal i begyndelsen kun skubbes forsigtigt frem: Ved kraftig gas-givning, specielt på

en blød bane, giver propellens kraftige virkning et haleløft, så det lille ellers unødvendige hjul i næsen kommer i funktion. Krængerorsvirkningen er fremragende lige fra starten, og den store frigang mellem vingetipperne og jorden gør egenstarten let og sikker. Med brændstof, Bernd Weber og jeg, vejer denne veludstyrede Nimbus 4DLM ca. 790 kg med en tyngdepunktsplacering i midten. Efter en hurtig acceleration og 200 m ground run, sætter jeg flapsene på »L«, løfter flyet af jorden og stiger i »best angle« med 85 km/t. Hovedhjulet er let at køre både ud og ind, og håndtaget låses tydeligt visuelt og mærkbart i begge stillinger. Udsynet fra cockpitet er fremragende, og det samme gælder friskluft-



De effektive toetagers Schempp-Hirth luftbremser tager de inderste flaps med via en gastrykcy-linder, hvorved der kompenseres for opdriftstabet.

forsyningen gennem fronten i hood'en og de indstilbare sidedyser. Under den fortsatte stigning med 90 km/t vælges flapsstillingen +2; dette giver en stigetid på 3 minutter til over 500 meters højde, svarende til 2,8 m/s. Under vandret flyvning reduceres gassen til det tilladte maksimale omdrejningstal for

TEKNISKE DATA – NIMBUS 4DLM

Spændvidde	26,5 m
Længde	8,73 m
Vingeflade	17,96 m ²
Tomvægt	595 kg
- dette fly, fuldt udstyret, »luxus«	620 kg
Max. startvægt	820 kg
Vingebelastning	37,5-45,7 kg/m ²
Min. hastighed (820 kg)	79 km/t
Vne	285 km/t
Min. synkehastighed (820 kg)	0,51 m/s
Bedste glidetotal (ved 110 km/t)	ca. 1:60
Motor	Solo 2625 02, 2-cyl., 2-takts, vandkølet
.....	47 kW/64 hk ved 6500 o/m
Tankindhold	44 liter
Rækkevidde, vandret flyvning	ca. 300 km
Rækkevidde, savtakflyvning	ca. 700 km
Pris	173.500 EUR (+moms)



Hovedhjulet, det store Beringer-hjul, er uaffjedret, men optager ujævnhederne rimeligt.

motoren på 6500 o/m, hvilket giver en cruise-hastighed på 140 km/t.

GODMODIG OG LET HÅNDTERBAR TRODS DE 26,5 M

Under stall opfører denne 26,5 m-fugl sig godmodigt: Med fuld gas og flapsene i stilling +2, føles rorene »bløde« under 75 km/t IAS, ved 72 km/t løfter næsen sig tydeligt, og det begynder at ryste, inden flyet ved 70 km/t går over i et egentligt stall, der kan stabiliseres med et forsigtigt siderorsudslag. Med motoren i tomgang og i svæveflyvekonfiguration med motoren inde, opfører Nimbus 4DLM sig på samme måde ved de samme hastigheder, dog er stallet ikke længere stabilt under 70 km/t, hvor det »taber« den ene vinge. Styrepinden fremad og modsat sideror stopper straks stallet med et lille højdetab. Med flapsene i landingsstillingen (L) konstaterede jeg samme opførsel ved 2 km/t lavere IAS, mens aktivering af luftbremserne (takket være sammenkoblingen med de inderste flaps) stort set ikke gav nogen ændring af stallegenskaberne.

For at standse motoren, lader jeg den kortvarigt køre i tomgang ved 85 km/t, inden jeg slår tændingen fra. Så snart propellen er standset (det ses tydeligt i spejlet på instrumentbordet), bliver propelstopperen svinget ind, flyvehastigheden forøges ganske lidt, og propellen stopper sin rotation, da den når stoppet. Nu kan drivmotoren svinges ind ved et vedvarende tryk på indkøringskontakten på ILEC'en, indtil en LED lyser og angiver, at drivsystemet er helt inde. Derefter fjerner jeg propelstopperen, så der er klar til næste start. Hele denne stopprocedure varer ca. 35 sekunder, mens jeg til udkøring og start af motoren i luften kun brugte ca. 20 sekunder.

Rorafstemningen i Nimbus 4DLM er eminent ved 105 km/t - også med flapsene i stilling +2 og L, og som ved alle »de store«



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



skal krængerørstillingen reduceres noget, når flyet er gået ind i et drej. Flyvning i 8-tal med 45° krængningsskift tog 5,1 sekund med den nævnte hastighed, fuldt rorudslag og flapsstilling 0, 5,5 sekunder med flapsstilling +2 og L – frem-

ragende værdier for et svævefly med et vingefang på 26,5 m! – Værdier, der gør flyvning i termik lige så sjovt som i en af de »små«. De stive vinger og den letgående styring i Nimbus 4DLM giver god feedback til piloten, som om man flyver i en mindre svæver, hvilket gør hurtig og præcis centrering i termik let. Sideroret skal dog bruges »med følelse«, da flyets retningsstabilitet er relativt ringe. Kroppen, der er konstrueret optimalt for et fly med 20 m spændvidde (DuoDiscus og den kommende Arcus), ville for dette fly med 26,5 m spændvidde have været lidt mere harmonisk med en længere bagende.

Skødesløs flyvning medfører nemt en let sideglidning, og det koster performance, men har man først vænnet sig til dens flyveegenskaber, lærer man hurtigt at værdsætte den lette håndtering, »den termiske indikation og feedback«. Under vores testflyvning midt i marts måned over de endnu delvist snedækkede Schwabische Alper omkring Kirchheim,

fandt jeg det let at fornemme og udnytte de første, endnu svage termikbobler.

Flaps-fartsammenkoblingen er god i det lave hastighedsområde: Med trim indstillet ved 80 km/t og flapsstilling L, accelererer Nimbus 4DLM til 100 i +2, 115 i +1, 130 i 0 og 140 km/t i -1 og -2. Dette betyder, at man ved hurtigere flyvning skal stille trimningen en smule fremad. Under flyvningen kunne jeg med tilfredshed konstatere, at det var let at betjene trimmet på den venstre sidekonsol; der skulle anvendes mindre kraft, både for at frigøre håndtaget og for at betjene det, end på Duo-Discus XLT'en, som jeg fløj sidste år. Ved høje hastigheder flyver den store tosædede svæver stabilt og komfortabelt, og den nye tætningsliste omkring hood'en giver ro i cockpittet, også ved høje hastigheder.

SIDEGlidNING TIL EN BLØD LANDING

Heller ikke under landingen kræver Nimbus 4DLM specielle færdigheder: Takket være de effektive Schempp-Hirth luftbremser, der er sammenkoblet med flap-

Zephyr og Ekolot U.L. fly

- Radio
- GPS
- Transponder
- Props

www.dulacaircraft.dk

Tlf. 74521605

sene ved hjælp af en gastrykcylder (forhindrer overbelastning af flapsene ved høje hastigheder), kan der uden problemer anflyves med 90 km/t (plus vindreserve) med flapsene i stilling L. Heller ikke under turbulente vejrforhold er det nødvendigt at reducere flapssætningen, da rorvirkningen er god, selv med flapsene i landingsstillingen – se også tidligere angivne værdier for krængning. Hvis man ønsker at gå endnu hurtigere ned, kan man sideglide, og Nimbus 4DLM sideglider effektivt med lav krængningsvinkel og stor sideglidningsvinkel, som sideroret påvirkes af, og det skal derfor modvirkes med moderat pedalkraft. Åbning af luftbremserne under sideglidning forårsager kun en svag tendens til at stikke næsen nedad – det er let at kompensere herfor med højderoret. Efter udfladningen sætter den sig blødt på det uaffjedrede hovedhjul, idet det store dæk uden problemer optager normale ujævnheder på banen – på en ujævn bane hopper det lidt. Krængerorsvirkningen er fremragende under afløbet; ved langsom rulning eller ved sidevind anbefales flapsstilling -2. Skivebremsen på Beringer-hjulet er også meget effektiv, selv ved denne store flyvægt, og den er let at dosere med hjulbremsegrebet på styrepinden; ved kraftig bremsning beskytter det lille næsehjul undersiden af næsen mod beskadigelse.

Den tosædede Nimbus 4D har i 15 år været Schempp-Hirth's flagskib, og indtager uden problemer sin plads i toppen af den åbne klasse for tosædede svævefly, også med hensyn til den seneste teknologiske udvikling. Kroppen (med samme form som DuoDiscus XL og Arcus) kunne være lidt læn-gere bagtil, men det er tvivlsomt, om den derved opnåede bedre retningsstabilitet kan retfærdiggøre den deraf følgende merpris for udvikling og godkendelser af endnu en krop. Med de aktuelle tekniske og materiale-mæssige muligheder synes spændvidden på 26,5 m at være det optimale kompromis mellem god performance ved stor spændvidde og et let håndterbart fly med lille spændvidde. Den letgående styring, »livligheden«, og den tydeligt mærkbare »melding« af termik er højt værdsatte egenskaber blandt piloter, og

»Solo 2625 motor på 64 hk«



den nye »L«-krop giver en væsentlig forbedret komfort i cockpittet – ikke kun for store piloter. Uanset om man vælger en Nimbus 4DL som en ren svæver, en svæver med hjemflyvningsmotor (T) eller en selvstartende, får man et fly med top-præstationer til konkurrencer og rekordforsøg, det er tilmed sjovt og let at håndtere – og alt dette til en acceptabel pris.

FABRIKKEN

Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH
Krebenstraße 25

D-73320 Kirchheim unter Teck

Tlf.: +49 7021 72980

Fax: +49 7021 7298199

E-mail: info@schempp-hirth.com

Web: www.schempp-hirth.com

LAPLAND VIA SKT. PETERSBORG

OY-BKA i Palanga, Litauen.

*Af Ove Guldborg og Peder Kragsig
Herning Motorflyveklub*

Den 18. maj startede vi i vor dejlige Piper PA-28 OY-BKA. Den var rejsetanket med 180 l, pakket med telt, bord, stole, mad, vand og øl, tøj, kort over hele Skandinavien, helt frisk 1000 timers service, 220 Volt stik og alt hvad der ellers skulle bruges til den uges frihed der ventede os.

Ud af Herning kl. 0700 med vinkende koner i tårnet, og vores altid trofaste Henning Andersen på radioen.

Efter start stigning til 3.000 fod i fint vejr, og inden vi fik orden i kortene og indstillet den nye EGT var vi over Storebælt. Da vi begge har vandskræk afveg vi lidt fra strengen på GPS'en, trak helt ned til Gedser og krydsede i 4.500 fod. Fik »Roger« fra Bremen Info i forbindelse med nedstigning mod Stettin (EPSC).

Og skift til Gdansk Info blev vi godt og grundigt fanget og snydt af vejret, og havnede til sidst i en situation, hvor vi cirklede over en lille sø i 400 fod i ca. 10 minutter. Vores højde gjorde at vi kun kunne kommunikere i korte perioder, men vejret løftede sig og vi fik en kurs til Tower.

Den oplevelse brugte vi et par timer og mange kopper kaffe i lufthavnen på lige at få på plads.

Men ellers polsk effektivitet, fin vogn fra flyet til lufthavnsbygningen (200 m). Ind i Briefing, fikse flyveplan til Palanga (EYPA) i Litauen.

Turen og ruten her var helt fantastisk. Bare det at flyve over Gdansk, langs med Mierzejatangen over det russiske Kaliningrad, derfra langs med den 100 km lange Kursskajatange ind i Litauen uden problemer og langs med kysten til vores

destination Palanga. Peter lavede verdens flotteste landing på den 2.500 m lange bane, Cimber Air må holde og vente på at vi taxiede de sidste 2 km! Tydeligt irriterede over at Peter samtidig var ramt af økonomifart.

Da vi sad og førte logbøger, også vores egne, bankede det på vores dør, og ud af det blå var der kommet en litauisk mørk skønhed, der insisterede på at se min jufi...

Peter mente med et glimt i øjet, at det var ok at hun ville se den (certifikatet).

Vi kom under konstant overvågning med på Briefing. En meget stram herre ville vide helt nøjagtig hvor, hvorfor og hvornår vi ville forlade Litauen, men vi fik da bikset en flyveplan sammen. Der blev taget kopier af mit certifikat. Peter syntes det var evigt morsomt, for, som han sagde, det var jo ham der fløj!

Nu var tiden begyndt at gå stærkt, og vi ville jo gerne nå vores mål, Rapla, en lille flyveplads 26 nm syd for Tallin, hvor vi havde aftale om benzin - troede vi. Det viste sig senere ikke at være tilfældet.

GULLASCH OG KAFFE

Efter start ud af Palanga var vejret noget der var lige på minima til VFR, men vi ville bare hoppe fra lufthavn til lufthavn, så kunne vi jo altid stoppe. Men vejret blev bedre. 140 nm tilbage på GPS'en, det mente vi, at vi kunne magte. Vi krydsede Rigabugten via øerne Sarremaa og Himmuaa, entrede fastlandet i totalt OK vejr 100 km sigt og blå himmel. 55 nm til målet i Rapla. Peter landede på 200 m, så vi kørte en km på noget der mindede om en bane.

Forholdene på EERA er et kapitel for sig selv. Klokken var nu 2100 vi var godt mætte af flyvning, og energien var brugt. I fællesskab tilberedte vi fru Kragstigs medsendte gullasch, derefter kaffe på det lille gasblus. Det var en mærkelig fornemmelse at lægge sig i soveposen på liggeunderlaget under vingen. En enkelt opsynsmand og hans hund rystede begge på hovedet, danskere - ai, ai, aie!

Det gik OK med at sove indtil ved 3-tiden, da begyndte det at regne, og det drypper alle steder under en PA-28 skulle jeg hilse og sige.

Vi stod op ved 7-tiden, her var kaffe og brød en velsignelse, vejret var ikke til VFR. Vi ringede til Briefing i Kastrup, de mente vejret ville blive bedre over middag.

Medens vi ventede, var der pludselig brand i Rapla Tower. Nu ville vi egentlig gerne væk derfra, os brand, osv. uha, uha.

Da vi manglede den lovede benzin, blev vi enige om efter mange beregninger at flyve til Tallin 26 nm væk, 15 min. på højre tank, når vi så skiftede, skulle vi enten have clearance til Tallinn eller vende om og gå tilbage til Rapla.

Vi bad om en direkte anflyvning. Det fik vi, med remark and confirm special VFR, Tallin International Airport blev ryddet. Og OY-BKA landede flot efter venstre



Verdens centrum - Rapla i Estland.



Pladsens pæneste bygning.

base og finale i 500 fod. Tallinn er en helt ny lufthavn til 3/4 milliard.

Efter at have tanket 172 l benzin, blev -BKA fikseret, så den ikke væltede når de store fly kørte forbi. Her var den kommet i det fine selskab.

EN BLANKET

Vi blev kørt til Briefing for at finde ud af at turen til Sct. Petersborg ikke blev i OY-BKA, simpelthen pga. en blanket, der skulle have været sendt fem dage i forvejen. Briefing kunne måske få den gennem på to dage.



Gang i feltkøkkenet.



Ild i "Rapla Tower" lige foran OY-BKA.

Vi ville så flyve til den russiske grænse, tage toget derfra, men igen Briefing fortalte, at så havde vi intet fly, når vi kom tilbage. Så helt kort tog vi på hotel i Tallinn, mad, varmt bad og 2 l øl. I seng kl. 2200, men vi trængte altså mest til søvn.

Næste dag ud i lufthavnen. Vi havde boardingkort som crew til OY-BKA, og egen nøgle til Briefing - jo jo, vi var jo en slags luftkaptajner. Briefing i Tallinn er så moderne, at man bare løfter røret, og vupti, venlige menesker i den anden ende. Jeg vil gerne have et visuel approach

kort på EFKJ og vupti, op af faxen på dit bord, TAF, Metar, VMC, topmoderne.

Taxiclearance ud til start, stig til 1.200 fod over det flotte flotte Tallinn, ude af CTR stig til 5.000 fod med kurs mod Helsinki. En helt utrolig flot oplevelse at entre Finland i 50 km sigt. Nu forstår man helt klart hvorfor det hedder de 1000 søers land.

Efter et par timers flyvning nåede vi Kuhajoki (EFKJ), en rigtig fin plads med venlige mennesker, der stillede deres lokaler og tårn, fax pc, køkken og alt til vores rådighed. Vi skulle bare lige låse når vi gik, mange, mange tak for det,

Vores mål næste dag var Vilhelmina (ESNV). Vi fløj op til Vasa og ville krydse over til Umeå. Den eneste mulighed var at gå på toppen, så det gjorde vi. Problemet var bare at vi kunne se de norske fjelde med sne på toppen, de var ca. 150 km væk, og »gulvtæppet« under os var massivt. Vi støttede hinandens psyke og fortsatte til vi fandt et hul at gå ned i, men av, av, der var vejret til 2.500 fod og en del af terrænet var i 1.500-2.000 fod, så vi »kørte« tilbage, men vi kunne ikke komme til Umeå, så vi måtte gå sydover til en stor plads.

Vi hoppede fra plads til plads og nåede til den lille flyverby, Siljansnäs. Her fik vi en fin lille hytte at bo i, overnatning, øl, bad osv. Det beløb sig til 28 Euro i alt. Den næste dag talte vi med Briefing i Sundsvall. De mente det var en »jävla bra idé« at flyve til Vilhelmina.

Der fik vi al den service og venlighed vi kunne tænke os. Vi fik billig benzin, de skaffede os en bil, vi fik koder til døren, de var meget venlige, mange tak for det. Vi kørte 50 km ud i skovene, fandt den ødegård vi måtte låne. (En af Peters venner har en »lille« ødegård på et par hundrede hektarer, langt fra alfarvej).

Vi var de første mennesker i huset i år, gys, gys, men det var rigtig hyggeligt, vi tændte op i brændeovnen og kaminen.

Lørdag morgen var himlen blå. Vi var oppe kl. 0700, kaffe mm., var i lufthavnen kl. 0800. Fuldt tanket satte vi kursen



Frokost på forpladsen på Torsby Flyveplads.

sydover mod Danmark. Efter godt tre timer nåede vi vores første mål, Torsby (ESST).

Her landede vi på to km asfalt, men der var lukket, så vi slog stolene op, lavede kaffe og spiste lige der midt på apron.

I luften igen, flyveplan afgivet til Göteborg. Terrænet i Sverige er flere steder sådan at 4.000 fod ikke er nok til radio, så er det helt ok at kommunikere gennem SAS-flyet over os, og det virker fint.

Da vi nåede Göteborg blev vi enige om at brændstofmængden var OK til EKHG. Vi fiksede en flyveplan i luften til Aalborg, den afmeldte vi så da vi kom i dansk område.

Vi entrede det flotte Nordjylland i 7.000 fod, og helt rolig luft, en vildt sej oplevelse, som kun de der flyver får. En helt speciel oplevelse at entre Herning efter sådan en tur. En tur der virkelig for os har flyttet grænser, vejrmæssigt og rent flyveteknisk. En stor tak til vores koner og de venlige mennesker vi mødte på vores vej.



Nu kan vi næsten se hjem til Herning.



NORGES LUFTSPORTFORBUND 100 ÅR

Af Knud Larsen

Den 5. maj 1909 blev der afholdt stiftende generalforsamling i Norsk Luftseiladsforening i Frimurerlogens lokaler i Oslo. Ingeniørløjtnant Einar Sem-Jacobsen var drivkraften bag foreningsdannelsen. Formålet var at »Norsk Luftseiladsforening skal virke for luftseiladsens udvikling i videnskabens, forswarets, teknikkens og sportens tjeneste«. I 1930 slog foreningen sig sammen med Norsk Aero Klubb (NAK), der var stiftet i 1928. NAK fortsatte som navn frem til 2007, hvor navnet af hensyn til Norges Idrettsforbund blev ændret til Norges Luftsportforbund.

100 år jubilæet fejredes med flere arrangementer i dagene omkring den 5. maj. KDA's formand Hans Havsager og KDA's generalsekretær Anders Madsen var blandt gæsterne. Billederne viser nogle situationer gennem Anders Madsens søger.



Presidenten for Norges Luftsportforbund Otto Lagerhus med KDA's gave. Til venstre ses formanden for FAI Pierre Portmann.



Esbjerg Lufthavn

Vicelufthavnschef

Danmarks helikopter- og offshore-lufthavn. Det er vi i dag og den position skal styrkes og udbygges. Vil du være med til at udvikle og drive Esbjerg Lufthavn så send en ansøgning til os.

Job- og personprofil kan sammen med andet relevant materiale ses på www.esbjergkommune.dk eller www.hcvestergaard.dk

Stillingen besættes på overenskomstvilkår. Årslønnen er ca. 550.000 kr. Hertil kommer et pensionstillæg.

Information om stillingen kan fås hos lufthavnschef Peter Bay, tlf. 7612 1401 eller chefkonsulent Hans Chr. Vestergaard, tlf. 7022 0272 eller på mobil 2275 6772.



Ansøgning fremsendes pr. mail til: hcv@hcvestergaard.dk eller med post til:

Konsulentfirmaet H.C.Vestergaard
Jens Olsens Vej 9, 1.
8200 Århus N.

Ansøgningsfrist:
07.09.09 kl. 12.00.


H.C.Vestergaard
LEDELSE STYRING UDVIKLING



Esbjerg
Kommune

Er du tilflytter og tænker på din ledsagers karrieremuligheder, så kig ind på www.careercountry.dk - læs her om karrierejobs og livskvalitet i Esbjerg Kommune

HAVARIER OG HÆNDELSE MED SVÆVEFLY 2006

Af Helge Hald, DSvU

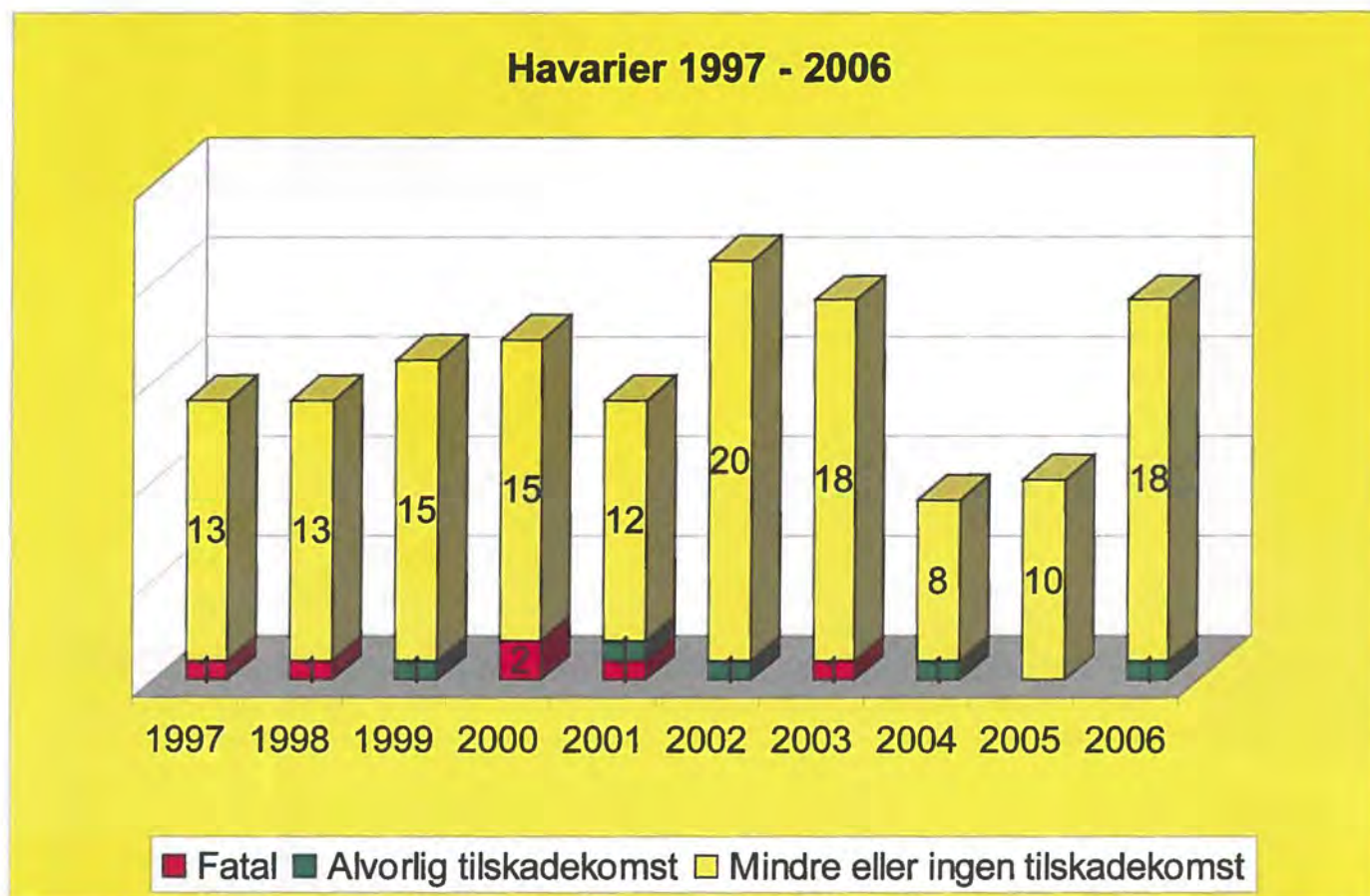
Hermed et lille resumé over de havarier og hændelser vi blev udsat for igennem 2006. Det blev ikke ligefrem noget fremragende år set med DSvU's fysikudvalgs øjne. Efter en årrække med tocifrede havarital, dykkede det fra 20 havarier i 2002 til »kun« 8 i 2004 – tocifrede igen i 2005 og så hele 18 havarier i 2006.

Ser vi på antallet af starter, så er der ingen rimelighed i at havaritallet og -raten skulle stige så drastisk som det faktisk gjorde.

År	Starter	Hav.rate
2004	60054	0,13
2005	59159	0,16
2006	53667	0,33

Det virker ikke logisk. Vi har ikke haft fatale havarier i 2006, men det skal hele tiden holdes for øje, at forskellen mellem en hændelse og et fatalt havari ofte kun er en detalje, og et af havarierne var dog med alvorlig tilskadekomst.

En graf over 10 års havarier ser således ud:



Men nu til havarierne – og besynderligt nok er der ikke rapporteret hændelser i 2006.

A06-01 – Havari

11.02.06..... OY-XZG SF 25 C
Luftfartøjschef: A-certifikat
Formål:..... Anden flyvning
Timer / starter: 155 / 1398
På typen: 42 / 81
Træningsbarometer: Ukendt
Personskade: Ingen
Skader på fly:..... Mindre

Under landing strejfede højre hjulskærm et banelys, der blev slået af og sprang op og lavede en mindre skade på bagkanten af vingen. Piloten har anført, at højden blev fejlbedømt p.g.a. sne på banen.

Kommentar

Det er sandsynligt nok, at højden kan fejlbedømmes ved landing på en snedækket flade. At en fejlbedømmelse af højden også medfører fejlbedømmelse af hvor centerlinjen er placeret er straks lidt sværere at forstå.

A06-02 – Havari.....

17.04.06..... OY-TXY Super-Dimona
Luftfartøjschef: S-certifikat + FI
Formål:..... PFT
Timer / starter
Totalt: 1481 / 3485
På typen: 127 / 430
Træningsbarometer: Grøn
Personskade: Ingen
Skader på fly:..... Større

I forbindelse med instruktørindgriben under landingen, landede flyet først på næsehjulet, der brød sammen, hvorved også propellen blev svært beskadiget.

Kommentar

Fartøjschefen gør selv opmærksom på det ubeldige i, at man fra instruktørsædet på netop denne type skal betjene luftbremser med højre hånd og styrepind med venstre – helt modsat af hvad der er tilfældet på de fleste andre typer svævefly. Det er fartøjschefens opfattelse, at dette er en medvirkende årsag til uheldet, idet han ikke kan afvise at have foretaget en forkert manøvre i forbindelse med sit forsøg på at korrigere i udfladningen.

Tidligere har vi set et lignende havari på et fly af ældre konstruktion – også hvor der skal »byttes« hænder.

A06-03 – Havari

03.05.06..... OY-DTX LO - 150
Luftfartøjschef: S-certifikat + FI
Formål:..... Anden flyvning

Timer / starter

Totalt: 2389 / 5891
På typen: 2 / 2
Træningsbarometer: Gul
Personskade: Ingen
Skader på fly:..... Flyet totalskadet

Efter ca. 40 min. termikflyvning forsøges flyet landet midt på bane 09. Vinden er opgivet til ca. 140° 10-15 kts. Flyet var et nyrestaureret fly af ældre årgang og ikke udpræget nemt af flyve. Det var forsynet med flaps. Pilotens intention var at lande flyet halvvejs nede ad bane 09. Under indflyvningen blev flaps ikke sat korrekt, og selv med fuldt udslag på luftbremser og brug af sideglidning lykkedes det ikke at sætte flyet på banen. Der blev foretaget en undvigemanøvre udenom et ca. 5-10 m højt hegn i banens østlige begrænsning. Ifølge vidneudsagn blev en amtsvej overfløjet to gange i ca. 1 m højde under undvigemanøvren, og under forsøg på at lande flyet på en mark i forlængelse af flyvepladsen, ramte højre vingetip et enligt stående træ, hvorved det kom helt ud af kontrol og landede hårdt sidelæns med totalskade til følge. Piloten slap uskadt fra havariet.

Kommentar

Det er helt klart, at der er tale om en særdeles erfaren pilot, men også at han var i meget dårlig flyvetræning. Når man er i dårlig flyvetræning, er det en meget dårlig idé at give sig i kast med et uvant fly, sidevindslandinger, kun at bruge det halve af en flyveplads, når nu der havde været ca. 500 m mere til rådighed.

Der er ingen tvivl om, at piloten selv er klar over alle de fejl han har begået, og det er ikke hensigten at »slå nogen«, at disse forhold frembæves – men det er fordi vi alle sammen skal have opmærksomheden henledt på, at uanset hvor megen erfaring vi har, uanset hvor dygtige vi var engang – så er vi altså ikke ufejlbarlige.

A06-04 – Havari

11.05.06..... OY-XSO Ventus 2 CTX
Luftfartøjschef: S-certifikat / FI
Formål:..... Konkurrence

Timer / starter

Totalt: 6404 / 3930
På typen: ~1800 / ~350
Træningsbarometer: Grøn
Personskade: Ingen
Skader på fly:..... Skader på h.vinge, haleplan og halefinne

Under en udlandning begrænsedes oversigten over landingsområdet kortvarigt på finalen på grund af kuperet terræn, og for sent opdagede piloten en forhindring i form af en brøndring med ventiler til vandingsanlæg. Under undvigeforsøget fik højre vinge fat i afgrøden, hvorved flyet ændrede retning, ca. 90° og landede sidelæns, hvorved der opstod skader på højre vinge, haleplan og halefinne.

A06-05 – Havari

12.05.06..... OY-XSP SZD 50-3 Puchacz
 Luftfartøjschef: S-certifikat / Passagertilladelse
 Formål:..... Anden flyvning

Timer / starter

Totalt: 105/420
 På typen: 30/195
 Træningsbarometer: Ukendt
 Personskade: Alvorlig / Mindre
 Skader på fly:..... Totalskadet

Fra havarirapporten citeres:

Fartøjschefen (FC) har forklaret, at det var hans tredje start den pågældende dag. Passageren, som havde været med på de to foregående flyvninger, var også med på den tredje.

Flyvningernes formål var en sightseeing i området. Starten og flyvningen til ca. 10 km nordøst for Vøjstrup Svæveflyveplads var termikflyvning med en sluthøjde på ca. 725 meter. Sydvest for Fangel besluttede FC, at påbegynde hjemflyvningen. FC har oplyst, at der ikke var mere termik men kun synk under hjemflyvningen. FC har forklaret, at han for sent blev klar over, at han ikke kunne nå hjem til svæveflyvepladsen. FC besluttede derfor at foretage en udelanding. Han udvalgte en mark lige fremme, nær Nr. Broby. Under den sidste del af anflyvningen, fik FC øje på nogle træer. FC udvalgte derfor en mark til højre for den først planlagte. Under højredrejet sank luftfartøjet igennem og ramte terrænet hårdt. Luftfartøjet havarede ca. 900 meter fra Vøjstrup Svæveflyveplads.

Udlæsning af data fra en medbragt PDA gav anledning til følgende i havarirapporten:

Fra PDA'en kunne det udlæses, at luftfartøjet de sidste ca. 5,5 km fløj på kurs 225°, som var retningen til Vøjstrup Svæveflyveplads. Flyvehøjden på kurs 225° var jævnt faldende fra ca. 450 meter til ca. 22 meter over terræn. Herefter blev der foretaget et højredrej til kurs 320° med en sluthøjde over terræn på 14 meter, hvorefter der igen blev foretaget et højredrej til kurs ca. 135° med en sluthøjde på 3 meter. Den medbragte PDA logger viste en fart over jorden (GS) på h.h.v. 56 km/t, 54 km/t, og 50 km/t på de tre kurser. Det sidste højredrej blev foretaget med en drejeradius på ca. 40 meter, svarende til krængning på ca. 30°.

Med udgangspunkt i DMI's vejroplysninger omkring havartidspunktet, og udskrift fra PDA loggeren er det beregnet at luftfartøjet under højredrejet fra kurs ca. 320° til 135°, på et tidspunkt ca. 18 meter over jorden, fik en stigende medvindsgradient op til ca. 20 km/t. Da luftfartøjet på samme tidspunkt var i ca. 30° krængning, med en GS på ca. 54 km/t, kom flyvefarten under stall farten. Luftfartøjet stallede med havari til følge.

Kommentar

Havarirapporten (06-530/29) giver en udmærket redegørelse for hændelsesforløbet. Der gøres i havarirapporten også opmærksom på, at den sædvanlige procedure for at sikre sig en anvendelig landingsplads ikke har været fulgt. PDA-registreringen fortæller sit tydelige sprog om en pilot der i den grad har været grebet af target fascina-



tion helt udenfor normal fatteevne. Når der ses på luftfotos taget af andre fly den samme dag af området, har der været adskillige marker at lande på undervejs hjem mod pladsen. Alligevel har den i situationen nødvendige aktion ikke været gjort – nemlig at foretage en udelanding. Det kan da godt være, at flyvningen med flyet ville være blevet afbrudt i et par timer – nu kom den så slet ikke i gang før mange måneder senere, endda med et andet fly, og så skadede piloten oveni købet både sig selv og et familiemedlem – og har man set vraket ligge dér på marken, er det også helt klart, at det lige så godt kunne være endt med et havari med to dræbte personer.

A06-06 – Havari

12.05.06..... OY-XDS ASTIR CS
 Luftfartøjschef: S-certifikat
 Formål:..... Anden flyvning

Timer / starter

Totalt: 27 / 179
 På typen: 3 / 17
 Træningsbarometer: Grøn
 Personskade: Ingen
 Skader på fly:..... Hutten slået i stykker, afrevet hjullem

Under landingen »hønser« flyet 2-3 gange, med mindre skader til til følge.

A06-07 – Havari

05.05.06..... OY-XUH H36-Dimona

Luftfartøjschef: S-certifikat / FI-bevis

Formål:..... Anden flyvning

Timer / starter

Totalt: 2955 / 5266

På typen: 415 / Ukendt

Træningsbarometer: Grøn

Personskade: Ingen

Skader på fly:..... Halehjul brækket af sin befæstigelse og skader på sideror.

Under landing i turbulens blev flyet landet hårdt, hvorved halehjulet brækkede af og slog hul i sideroret.

A06-08 – Havari

25.06.06..... OY-XRI SF 25 C

Luftfartøjschef: S-certifikat / HI-bevis

Formål:..... Anden

Timer / starter

Totalt: 453 / 1463

På typen: 45 / 98

Træningsbarometer: Grøn

Personskade: Ingen

Skader på fly:..... Propelblade beskadiget

Under letning rammes en ujævnhed i banen, og flyet »springer« i luften uden at have opnået flyvefart. Det lykkedes ikke for piloten at få kontrol over flyet og under forsøget ramte propellen jorden og blev ødelagt.

Kommentar

Det er ikke usædvanligt at der sker skader under forsøg på at få kontrol over netop denne flytype under en uheldig start eller landing. Et godt råd er, at man ikke skal forsøge at »fange« flyet med højderoret. Det gælder nærmest om at holde pinden helt i ro, måske endda godt tilbagetrukket – det har flere gange været gjort med rimelig succes.

A06-09 – Havari

10.06.06..... OY-RFX L 13 - VIVAT

Luftfartøjschef: S-certifikat

Formål:..... Anden flyvning

Timer / starter

Totalt: 417 / Ukendt

På typen: 321 / 50

Træningsbarometer: Gul

Personskade: Ingen

Skader på fly:..... Større

Under anflyvning uden brug af motor vælger piloten på grund af anden trafik at genstarte motoren for at give plads. Piloten har angiveligt ikke været opmærksom på, at bremsene ikke har været låst korrekt og derfor er sprunget ud under forsøget på at genstarte motoren. Det medfører at flyet ubemærket af piloten synker kraftigt, og da forsøget på at starte motoren ikke krones med held, ender det med en landing i ulandbart terræn ca. 50 m før flyvepladsen, hvorved hovedunderstellet ødelægges.

Kommentar

I bagklogskabens ulideligt klare lys er der jo ingen tvivl om, at piloten skulle fortsætte sin flyvning som var det et konventionelt svævefly. Det kræver nogen opmærksomhed at starte en motor, og at gøre det netop på finalen, forekommer ikke netop at være nogen klog disposition.

Aero AT-3

EASA certified PPL trainer- & tourer



Economical, 16 litres/hour unleaded fuel or Avgas
Short take-off and landing distance
Cruising speed 108 KIAS
Engine: Rotax 912 S
Robust, all-metal

Prices from € 87,100
+ delivery & Vat

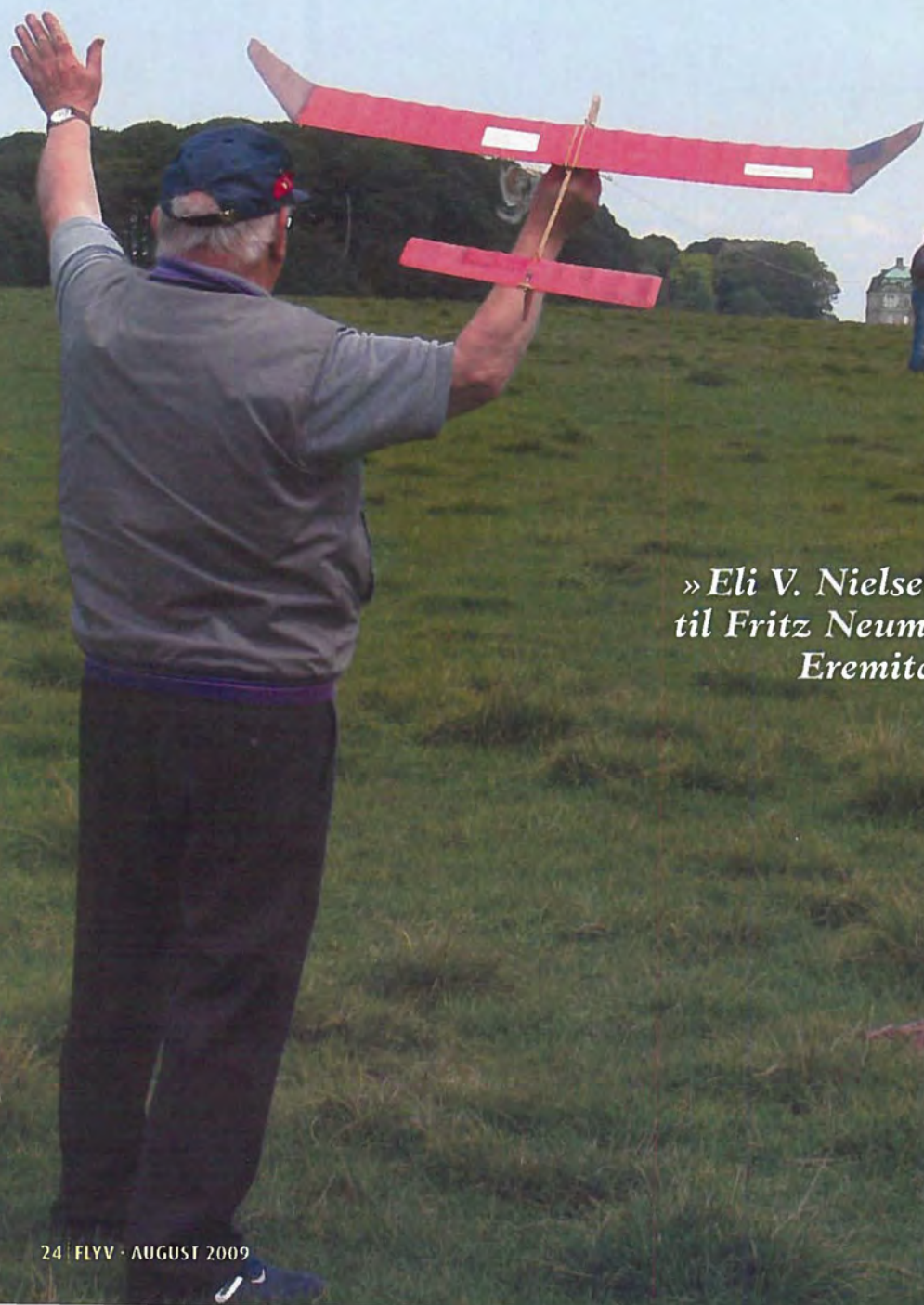


NORDIC
Avia Nordic AB
Authorised AT-3 agent
for Scandinavia

Tel: +46 739 82 50 24
info@avianordic.com www.avianordic.com



DANSK MODELFLYVE VETERANKLUB MODELLER OVER EREMITAGEN



*»Eli V. Nielsen giver klar-signal
til Fritz Neumann. I baggrunden
Eremitage Slottet«*



Alle deltagere med deres Fidusia.



Poul Christensen arbejder i »værkstedet«.



Per Nilsson, Göteborg med sin Fidusia, der vandt præmien for den smukkeste Fidusia. Præmien for bedste flyvning gik også til Per Nielsson.



Fritz Neumann, Korsør, konstruktør af Fidusia med deltagerens fly.

Tekst: Knud Larsen

Foto: Jette Schmidt og Knud Larsen

Den 18. maj var det 71 år siden at det første modelflyvestævne i Danmark blev arrangeret. En tegning af modellen W-12 kunne købes for 6,00 kr. gennem dagbladet Berlingske Tidende. I 1988 fejrede man 50 års dagen med flere spændende konkurrencer.

I år afholdt Dansk Modelflyve Veteranklub stævnet på Eremitagesletten nord for København, hvor »stævnemodellen« var A1 modellen Fidusia, der blev konstrueret af Fritz Neumann i 1948.

På denne herlige solskinsdag med lette hvide skyer og svævende musvåger, der

viste hvordan det skal gøres, var der mødt ca. 20 aktive og passive deltagere op. De aktive udrustet med modeller og værktøjskasse med bl.a. lim og de passive med klapborde og kaffekander. Klubben har ca. 70 medlemmer med formanden Hans Frederik Nielsen i spidsen. Der var deltagere, der kom så langvejs fra som Århus, Gråsten, Haslev og Korsør. Et af klubbens svenske medlemmer kom helt fra Göteborg.

Der blev fløjet flere konkurrencer, og selv med justeret siderorstrim forsvandt nogle af modellerne af og til ud af sigte. Stop-

urene viste hvor længe de kunne holde sig i luften.

Til stævnet var der udsat bogpræmier for den smukkeste byggede model og for den bedst flyvende model. Begge præmier blev vundet af vor svenske ven Per Nilsson, som dermed fik et dejligt minde med hjem fra det vellykkede stævne.

Det blev en herlig flyvedag i det grønne område med Eremitage Slottet i baggrunden.



Registreringsbetegnelse pr. 11. september 1920 (De Havilland DH-9).

HVORFOR OY?

Af Lars Finken

I 1908 blev det rapporteret, at mindst 10 tyske balloner krydsede den tysk-franske grænse og landede på fransk jord, medførende mere end 26 mand, af hvilke mere end halvdelen viste sig at være tyske officerer.

For ikke at forårsage en international konfrontation foreslog den franske regering, at der skulle indkaldes til en international konference med det formål at udarbejde overordnede retningslinier for udførelse af flyvninger ind i og gennem udenlandsk territorium. Dette resulterede i »Conférence Internationale de Navigation Aérienne«, som fandt sted i Paris mellem 18. maj og 29. juni 1910.

Som optakt til konferencen udsendte den franske regering et spørgeskema med 15 meget detaljerede spørgsmål til de europæiske regeringer. Af disse deltog repræsentanter for 19 lande (Østrig-Ungarn, Belgien, Bulgarien, Danmark, Frankrig, Tyskland, Storbritannien, Italien, Luxemburg, Monaco, Holland, Portugal, Rumænien, Rusland, Serbien, Spanien, Sverige, Schweiz og Tyrkiet) i konferencen. Lande fra andre kontinenter var ikke inviteret, da det på forhånd var anset for urealistisk, at deres fly skulle kunne operere i Europa, grundet afstanden.

Konferencen blev opdelt i 3 »Commissions«, som hver fik tildelt nogle af de 15 spørgsmål til behandling, og deres opgave var så at komme med forslag til løsning af problemerne.

Spørgsmålene forholdt sig til tekniske og legale aspekter, som blev anset for væsentlige for flyvningen i fremtiden, og blandt dem var spørgsmålet om registrering af fly. Konferencen som sådan var ingen succes, idet det ikke lykkedes at nå til enighed om en underskrevet konvention, men den foreslåede konvention blev, med forbavsende få ændringer, vedtaget i 1919 som »Pariser-konventionen af 1919«.

»Première Commission«, som blandt andet tog sig af spørgsmålet om registrering af fly, foreslog følgende bogstaver som nationalitetsmærke for de deltagende stater:

Tyskland	D	Østrig	A
Bulgarien	BG	Danmark	DM
Frankrig	F	Storbritannien	GB
Italien	I	Monaco	MC
Portugal	P	Rumænien	RM
Belgien	B	Schweiz	SS
Spanien	E	Sverige	S
Ungarn	H	Serbien	SB
Holland	NL	Tyrkiet	T
Rusland	R		

Efter krigen besluttede sejrherrene at fredsforhandlingerne i Versailles også skulle omfatte spørgsmålet om regler for international luftfart. Ingen neutrale lande var indbudt til deltagelse

i drøftelserne, som åbenbart foregik i hemmelighed. Imidlertid havde Norge fået fat i et eksemplar af den konvention, der var blevet vedtaget den 7. april 1919, og Handelsdepartementet indkaldte derfor til en nordisk konference, som fandt sted i juni 1919 i Kristiania, og hvor denne konvention blev behandlet »under stræng fortrolighed«.

Den 2. Nordiske Luftfartskonference fandt sted i Stockholm 3-4. november 1919. Umiddelbart før, nemlig den 31. oktober, havde det svenske udenrigsministerium modtaget en anmodning fra Storbritannien om at tilslutte sig Paris-konventionen, som var blevet underskrevet den 13. oktober, i stedet for at afslutte bilaterale aftaler med andre stater. På baggrund af Pariserkonventionen, som nu var officiel, fortsattes arbejdet med udarbejdelse af fælles regler, men endnu en konference viste sig nødvendig, nemlig den »3. Officielle Luftfartskonference«, som fandt sted i København 26. til 30. januar 1920. De neutrale lande var meget imod indholdet i Artikel 5 i Pariserkonventionen, som i praksis gjorde det ulovligt for de neutrale lande at tillade tysk-registrerede fly at flyve i deres luftrum, og derfor ratificerede Danmark først konventionen den 14. oktober 1927, efter at Artikel 5 var blevet ændret under møder i London den 27. oktober 1922 og den 30. juni 1923. Disse ændringer havde dog ingen betydning for reglerne om registrering af fly.

Listen over tildelte nationalitetsmærker, som var et tillæg til Pariserkonventionen, omfattede kun de lande, som havde deltaget i konferencen. Meningen var, at andre lande skulle adoptere konventionen og meddele »International Commission for Air Navigation« (ICAN – forløber for ICAO), som var blevet oprettet den 11. juli 1922 som koordinerende organ, hvilket nationalitetsmærke, man havde valgt. Samme mærke måtte dog ikke være valgt af flere lande.

Den oprindelige liste omfattede:

USA	N	British Empire	G
Japan	J	Bolivia	C-B
Rumænien	C-R	Uruguay	C-U
Liberia	L-L	Brasilien	P-B
Peru	O-P	Kina	X-C
Haiti	H-H	Siam	H-S
Panama	S-P	Hedjaz*	A-H
Frankrig	F	Italien	I
Cuba	C-C	Portugal	C-P
Tjekkoslaviet	L-B	Guatemala	L-G
Polen	P-P	Belgien	O-B
Honduras	X-H	Serbien-Kroatien-Slovenien	X-S
Ecuador	E-E	Grækenland	S-G

*Hedjaz er ca. det nuværende Saudi Arabien.

Den »3. Officielle Luftfarts Konference« i København beskæftigede sig også med spørgsmålet om nationalitetsmærker for de nordiske lande. Det blev besluttet at anvende T som fælles,

nordisk mærke, efterfulgt af en bindestreg, efterfulgt af D for Danmark, N for Norge, S for Sverige eller F for Finland.

Som bekendt blev dette ikke gennemført i praksis, idet kun Danmark anvendte de aftalte T-D. Et brev fra Ministeriet for Offentlige Arbejder til Udenrigsministeriet, dateret 15. oktober 1921, siger bl.a.:

Som Udenrigsministeriet bekendt, blev der i Januar Måned 1920 paa en fælles nordisk Luftfartskonference i Kjøbenhavn vedtaget et Udkast til en fælles nordisk Konvention om Luftfart, omfattende Danmark, Norge, Sverige og Finland. I det Udkastet vedføjede Reglement A angaaende mærkning af Luftfartøjer, bestemtes det, at Luftfartøjer, tilhørende de kontraherende Stater, som sælles Nationalitetsmærke skulde føre et T (Thule), hvorved bemærkes, at man fra svensk Side oprindeligt ønskede et S (Skandinavien), men at dette mødte Modstand fra norsk Side, idet man forment, at dette ville blive opfattet som betydende Sverige.

Da det senere i Henhold til Aftale paa de fællesnordiske Ministermøder blev besluttet at afslutte Luftfartskonventionerne parvis mellem de enkelte nordiske Lande, blev T'et bibeholdt som fælles Mærke i den mellem Danmark og Norge under 27. juli f.A. afsluttede Luftfartskonvention, ligesom Forslag herom blev fremsat fra dansk Side under forhandlingerne i Stockholm om en tilsvarende Konvention mellem Danmark og Sverige. Fra svensk Side mødte Forslaget imidlertid nu modstand, idet man i Sverige ønskede at optage S som Mærke, medens man fra dansk Side blev staaende ved det med Norge aftalte Mærke T.

Saafrømt man nu fra norsk og finsk Side under hensyn til, at Sverige ikke mener at kunne bibeholde det tidligere aftalte fælles nordiske Mærke T, maatte ønske at antage andet Mærke (for Norges Vedkommende f.eks. det af norske Luftfartøjer tidligere anvendte Nationalitetsmærke N), vilde man fra dansk Side anse det for ønskeligt at kunne optage D (Danmark) som Nationalitetsmærke. Imidlertid er der herved at bemærke, at Tyskland, der for Tiden ikke har Adgang til at tiltræde den internationale Luftfartskonvention, som Nationalitetsmærke benytter D, og man vilde derfor komme til at føre samme Nationalitetsmærke som Tyskland. Paa den anden Side vil det let kunne give anledning til Misforstaaelser at danske Luftfartøjer i Luftsamkvem med Tyskland for Tiden benytter T (Tyskland) som Nationalitetsmærke, medens samtidig tyske Luftfartøjer benytter D (Danmark) som Nationalitetsmærke. Som mest ønskeligt vilde man derfor anse det, hvis Danmark ved henvendelse til den omhandlede Sekretær kunde erholde tildelt D som Nationalitetsmærke med Garanti for, at Tyskland, naar det maatte erholde optagelse i Konventionen, fik tildelt et andet Mærke, under Hensyn til at Mærket D da alt var optaget.

Den første danske »lov om benyttelse af luftfartøjer« blev underskrevet den 4. oktober 1919. Den var meget kort og bemyndigede Ministeren for Offentlige Arbejder til at fastsætte regler for luftfart. Som følge heraf blev »Anordning om Luftfart« udgivet den 11. september 1920. Denne indeholdt »Reglement A«, som foreskrev mærkning af luftfartøjer. Her står:

- a) *Nationalmærket bestaar af et T. Registreringsmærket bestaar af en Gruppe paa fire store Bogstaver; det første Bogstav i Gruppen skal være D; Gruppen skal indeholde mindst én Vokal.*
- b) *Med Undtagelse af Stats- og Handelsluftfartøjer skal Registreringsmærket paa alle Luftfartøjer være understreget med en sort Streg.*

Det ser ikke ud til, at reglen med understregning af registreringsmærket er blevet fulgt. I hvert fald har jeg aldrig set et billede af et fly, hvor det har været gjort.

På det første offentlige møde i ICAN, som fandt sted i London den 27. oktober 1922, foreslog den franske delegation, at det ville være praktisk at anvende samme nationalitetsmærker for fly som for radiotelegrafi. Allerede i 1913 havde ITU (International Telegraph Union) udarbejdet en liste over mærker, som skulle anvendes ved radiotelegrafi, og man så gerne at disse også anvendtes for fly. Danmark var tildelt gruppen OUA til OZZ.

På ITU konferencen i Washington blev »International Radiotelegraph Convention of Washington, 1927« underskrevet den 25. november 1927. Blandt bestemmelserne i denne var bl.a. følgende afsnit vedrørende luftfart:

Artikel 14 Kaldesignaler.

- § 1. *Faste, land, og mobile stationer... skal have et kaldesignal taget fra de internationale serier tildelt hvert land i den følgende fordelingstabel. I denne tabel viser det første bogstav, eller de første bogstaver, stationens nationalitet. (Tabellen viser, at Danmark har fået tildelt OUA til OZZ).*
- § 2. *Kaldesignaler består af:*
c) *fem bogstaver, hvad angår luftfartøjs stationer.*
- § 5. (1) *Hvert land vælger kaldesignalerne for sine stationer fra de internationale serier tildelt det og meddeler International Bureau om kaldesignaler tildelt hver station.*
(2) *International Bureau sørger omhyggeligt for, at det samme kaldesignal ikke er tildelt mere end én station og at kaldesignaler, som kan forveksles med nødsignaler eller andre signaler, ikke tildeles nogen station.*

Resultatet var Bekendtgørelse Nr. 305 af 27. december 1928, hvis fulde ordlyd var:

Bekendtgørelse, hvorved der i Medfør af § 13 i Lov om Luftfart af 1. maj 1923 foretages den Ændring i det Anordningen om Luftfart af 11. september 1920 vedføjede Reglement A, at Nationalitetsmærket for civile danske Luftfartøjer fra 1. januar 1929 er ændret til »O.Y.« i Overensstemmelse med den derom truffede Beslutning paa Washington-Konferencen i 1927, hvorhos Registreringsmærket, ligeledes fra 1. januar 1929, ændres saaledes, at dets første Bogstav fremtidig bliver et »D«, derefter en Vokal, og til Slut indtil videre Konsonanten »C«.

Hvor logikken er i at lave regler, som kun tillader seks forskellige registreringsmærker, melder historien desværre intet om, men allerede den 23. april 1929 blev Bekendtgørelse Nr. 94 udsendt, og denne siger om nationalitets- og registreringsmærker:

- a) *Nationalitets- og Registreringsmærkerne skal bestaa af en Gruppe paa 5 Bogstaver.*
- b) *Nationalitetsmærket bestaar af Bogstaverne OY.*
- c) *En Bindestreg af en Længde lig med et Bogstavs Bredde skal anbringes umiddelbart efter ovennævnte Nationalitetsmærke.*
- d) *Nationalitets- og Registreringsgruppen skal sammensættes i Overensstemmelse med Bestemmelserne i Afsnittet VIII i dette Reglement og skrives med store latinske Bogstaver. Registreringsmærket bestaar af en Gruppe paa tre store Bogstaver; det første Bogstav i Gruppen skal være D. Gruppen skal indeholde mindst een Vokal. F.eks. OY-DAC.*

Den 3. august 1938 blev Bekendtgørelse Nr. 269 udsendt. Den omfattede bl.a. svæveflyvning, som blev opdelt i to kategorier: »Begrænset Svæveflyvning«, som var defineret som »Flynning med Glideplan eller Svæveplan indenfor et forud fastlagt, begrænset Omraade«, og »udvidet Svæveflyvning«, som var defineret som »Flynning med Svæveplan, uden at det Omraade, indenfor hvilket Flyvningen foretages, forud er afgrænset.« Svævefly til begrænset svæveflyvning havde et godkendelsesnummer, som blev påmalet flyet sammen med nationalitetsmærket, og numrene 1 til 125 blev brugt inden konceptet blev opgivet i juni 1957. Herefter blev også disse registreret med mindst eet X i registreringsmærket.

Næste ændring kom med udsendelsen af Bekendtgørelse Nr. 285 den 18. juni 1951. Denne var resultatet af Danmarks ratificering af Chicago Konventionen af 7. december 1944, som var grundlaget for oprettelsen af ICAO. Denne bekendtgørelse trådte i kraft den 1. juli 1951 og sagde:

- 2.1 *Nationalitets- og registreringsmærker på luftfartøjer skal bestå af en gruppe af store bogstaver eller tal eller kombinationer deraf.*
- 2.2 *Nationalitetsmærket, der anbringes foran registreringsmærket, skal bestå af bogstaverne OY. Dersom det første led i registreringsmærket er et bogstav, skal der anbringes en bindestreg efter OY.*
- 2.3 *Registreringsmærket tildeles af luftfartsvæsenet.*

Bekendtgørelse Nr. 172 af 28. april 1985 overgav ansvaret for udstedelse af regler for registrering af luftfartøjer til Statens Luftfartsvæsen, som udstedte BL 1-23 omfattende »Nationalitets- og registreringsmærker m.m. for luftfartøjer«, 1. udgave af 1. september 1987. Denne BL er stadig gyldig, og den siger bl.a.:



» Eksempel på registrering
 efter 23. april 1929
 (Fokker F VII) «

4.1 Nationalitets- og registreringsmærker på luftfartøjer skal bestå af en gruppe af store bogstaver.

4.1.1 Nationalitetsmærket, der anbringes foran registreringsmærket, skal bestå af bogstaverne OY. Mellem nationalitetsmærket og registreringsmærket skal der anbringes en bindestreg.

4.1.2 Registreringsmærket tildeles af Statens Luftfartsvæsen.

Amatørbyggede fly blev tidligere registreret i deres egne bogstavserier (AMx, BMx og CMx). De skulle være typegodkendt til amatørbygning i hjemlandet og fik så normalt luftdygtighedsbevis i Danmark. Siden 1. oktober 1980 har KZ- & Veteranflyklubben været ansvarlig for godkendelse af amatørbygning af fly, og fly bygget efter disse regler (BL 2-2) får eksperimentelt luftdygtighedsbevis og bliver registreret som andre fly.

Balloner registreres som »XOx« og helikoptere registreres som »Hxx«.

Importører, selskaber og andre operatører, som har behov for et større antal registreringer kan normalt få tildelt en hel blok af registreringer, hvilket muliggør det for dem selv at bestemme, hvilke fly der skal have hvilke registreringer indenfor blokken. I disse tilfælde vil Statens Luftfartsvæsen ofte først få kendskab til individuelle registreringer, når der indkommer en anmodning om registrering. Midlertidige registreringer anvendes ofte i forbindelse med færgeflyvninger, prøveflyvninger af amatørbyggede fly, etc. Disse er normalt gældende indtil en fastsat udløbsdato.

Luftfartøjer kan ikke registreres i Danmark uden et gyldigt luftdygtighedsbevis.

Kilder

Michael Milde: International Air Law and ICAO
 Conférence Internationale de Navigation Aérienne (Procès-Verbaux des Séances et Annexes), Paris (18 Mai – 29 Juin 1910)
 Flightglobal.com online arkiv
 Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab: Dansk Flyvnings Historie (1936).
 Auto magasinet 1919.
 Dokumenter fra danske ministerier (Rigsarkivet)
 SLV: Diverse dokumenter

Fremmedsprogede tekster, gengivet på dansk, er oversat af undertegnede og er derfor på ingen måde officielle oversættelser.



Her en situation fra konkurrencen, hvor der holdes skarpt øje med, hvor hjulene møder asfalten. Der er Johannes Pedersen, Skive Motorflyveklub, tv, og Knud Nielsen, formand for Dansk Motorflyver Union, der var chefdommer på disciplinen. Piloten i OY-AZE er en af de normalt skrappeste deltagere i landingskonkurrencer, Kurt Gabs, der denne gang dog måtte nøjes med 5.-pladsen. Foto: Merete Strandberg.

DM I PRÆCISIONSFLYVNING FRA VILDMOSEN TIL PILOTERNES MESTER

Af Arne Panduro, sekretær, DMU Sport

Umiddelbart er han vel næppe det mest sandsynlige gæt, hvis alle danske piloter skulle pege på den bedste blandt ligemænd. Han driver et landbrug – ja, måske en blandet landhandel – lidt uden for Lille Brøndum i Østhimmerland ganske tæt på Store Vildmose. Udover almindeligt landbrug består bedriften af bæravl, maskiner, halm og skovbrug – senest udvidet med en parcel på 100 hektar skov i nærheden af Østersund i Sverige.

Hjemme på gården for enden af Driften er der også blevet plads til en lille stribe med græs, som indimellem benyttes som landingsplads for den Cessna 172, som Kjeld Hjort ejer sammen med Allan Hansen. De to har i en årrække haft konkurrenceflyvning som fælles passion – oftest med Allan en anelse foran, når begge har deltaget i mesterskaber i såvel Danmark som ved NM og VM.

Men denne gang var det altså halmeksperten Kjeld Hjort fra vildmosen, der trak det længste strå – ikke alene foran Allan Hansen, men foran alle de mere sejrsvante konkurrenter – heriblandt ikke mindst Danmarks mest vindende, den professionelle SAS-pilot og instruktør Hans Birkholm.

Men Kjeld Hjort vandt altså efter mange forsøg endelig titlen som Danmarks bedste pilot inden for motorflyvning. Selv-



Kjeld Hjort vandt Danmarksmesterskabet i præcisionsflyvning 2009 efter en flot indsats, der allerede blev grundlagt på førstedagen med sejr i landingskonkurrencen, hvor han nøjedes med 32 strafpoints - kun det halve af konkurrencens nr. 2. Derfor har Kjeld Hjort hele to pokaler. De senere års mangedårige mester Hans Birkholm, th., blev forvist til 2. pladsen, mens Hans Møller Hansen fra Haderslev kom ind som en samlet nr. 3. Denne placering blev især sikret efter samlet sejr i den prestigefyldte navigationskonkurrence.

sagt til glæde for ham, men også i høj grad til de øvrige 15 deltageres tilfredshed, når det ikke kunne blive dem. Kjeld Hjort har ikke alene bevist sin klasse, men kronet mange års indsats som eksemplarisk pilot og ambassadør for konkurrenceflyvningens særlige mission for at styrke flyvesikkerheden i Danmark.

Sejren kom i hus – eller slæde, måske – efter en meget flot indsats på 2. dagen i mesterskabsstævnet, der blev afviklet i juni i Skive Lufthavn. Konkurrencen holdes over to dage, med en navigationsflyvning på begge dage. Den første tur på godt en times flyvning om lørdagen gik rundt om Karup kontrolzone, mens turen søndag gik østpå via Randers og hjem via Viborg.

Begge ture skal flyves ganske præcist både med hensyn til rute og tid, idet en afvigelse på mere end to sekunder på hver af en halv snes tidskontroller giver strafpoints. Desuden skal piloterne holde øje med 13 på forhånd udlagte mærker undervejs på ruten og otte fotos af detaljer i landskabet – og placere det hele på det vejkort, som benyttes til at navigere efter.

Og her var det altså, at Kjeld Hjort sikrede sig sejren i den sidste konkurrence, hvor han udover at flyve præcist som den eneste fandt alle mærker og fotos.

For at sikre den samlede sejr skal deltagerne også udføre fire forskellige mærkelandinger, med og uden flaps, uden motorstøtte og over en forhindring kort før

mærket, som man helst skal ramme med flyets hovedhjul. En enkelt landing på næsehjulet eller bare en trepunktslandning – og deltageren kan skyde en hvid pind efter drømmen om en plads på podiet. Endelig skal deltagerne udregne flyveplaner for begge navigationsture, og her kan en regne- eller skrivefejl have samme konsekvens.

Kravene til en sejr er selvsagt ganske skrappe, men mesterskaberne har i lige så høj grad til formål at styrke flyvesikkerheden blandt de mindre øvede. Derfor flyves også i flere klasser, så de nye ikke behøver at gå op imod de rutinerede lige fra starten. De fleste flyver konkurrencen solo, men der er også mulighed for at tage en navigatør med – også blandt de øvede. Således har Jakob og Anette

Blok fra Midtsjællands Motor Flyveklub fløjet sammen i en årrække, og samarbejdet fungerer ganske godt. I år fløj de en meget flot konkurrence, som ville have givet sølv, hvis der ikke var navigatør med.

Men der er også mulighed for at flyve i B-klassen – med eller uden navigatør. Her er kravene til tidskontrollerne på navigationssturene ikke så skrappe som i A-klassen, og desuden er fotos på ruten af lettere genkendelige motiver. Helt let er det dog ikke, og derfor var det ganske imponerende, at klassen blev vundet af Niels Gregersen fra Herning, selv om han deltog for første gang.


Det er DMU Sport, der står bag konkurrencen om titlen som Danmarks bedste pilot, der samtidig fungerer som udtagelse til de internationale mesterskaber. Når valget igen i år var faldet på Skive som udgangspunkt skyldes det, at såvel lufthavnen som den lokale Skive Motorflyveklub byder på ideelle forhold for såvel konkurrence som de øvrige aktiviteter i tilknytning til arrangementet.

SIRIUS AIR RALLY FOR ALLE I RANDERS

DMU Sport sætter igen spot på flyvesikkerheden med Sirius Air Rally, der i år afvikles den 29. august på Randers Flyveplads. Rallyet er motorflyvningens svar på bilismens familieorienteringsløb, hvor de skrappe krav fra de egentlige konkurrencer er blødt kraftigt op. Der bliver ganske vist kåret en vinder, men her gælder det mere om at være med og gerne have flyet helt fuldt med »navigatører«, der kan holde øje med udlagte mærker og fotos på ruten.

Sidste år blev rallyet afviklet i Stauning med deltagelse af SLV-inspektør Henrik Michelsen med en særlig briefing om aktuelle problemer omkring sikkerheden. Også i år vil sikkerheden være i fokus. Sirius Air Rally, idet Sirius Aviation Insurance som hovedsponsor for DMU Sport nu for 2. gang støtter arrangementet økonomisk.

Læs mere om tilmelding m.m. på DMU Sports hjemmeside: www.dmu-sport.dk.



We bring you up front



BLIV PILOT
Få en Type Rating med I dln uddannelse som professionel pilot.

Ring og aftal tid for en personlig introduktion.

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

Telefon: 4619 1919 • Telefax: 4619 1837
centralr@centralr.dk • www.centralr.dk



» Wright 1909
Military Flyer i museet
i Dayton, Ohio «

VERDENS FØRSTE MILITÆRFLY 100 ÅR

Tekst: Knud Larsen

Foto: U.S. Airforce Museum

Den 10. februar 1908 underskrev USA's regering en kontrakt med brødrene Wright om et tosædet fly til en pris af USD 25.000. Der var indbygget straf- og bonusklausuler i kontrakten. Senere på året blev flyet demonstreret ved Fort Meyer, Virginia lige uden for Washington D.C. Den 17. september 1908 var alle krav opfyldt.

Det var U.S. Army Signal Corps der stod for anskaffelsen af Wright 1909 Military Flyer, der ved overdragelsen for 100 år siden (den 2. august 1909) blev verdens første militærfly. Betalingen lød på USD 30.000. Det var 5.000 mere end oprindeligt aftalt, idet en bonus kom til ud-

betaling, da tophastigheden blev på 42 mph – 2 miles mere end de krævede 40. Flyet fik benævnelsen Signal Corps Airplane No. 1 og var hærens eneste fly i to år.

På National Museum of the USAF i Dayton, Ohio findes en nøjagtig kopi af Signal Corps No. 1. Den er bygget af museumspersonale i 1955 og udstyret med en motor doneret af Orville Wright og med kæder, tandhjul og propeller doneret af arvinger efter Wright brødrene.

TEKNISKE DATA

Motor: . . . 4-cylindret Wright på 30,6 hk
Spændvidde: 11,1 m
Længde: 8,8 m
Højde: 2,4 m
Tomvægt: 335 kg
Max. vægt: 544 kg
Max. hastighed: 42 mph
Rækkevidde: 1 time



» Douglas-kæmpen fotograferet med en »lillebitte« DC-3 i baggrunden«

HISTORISKE VINGESUS DOUGLAS B-19

Af Wilhelm Willersted

Gennem de mange år, som flyvningen har været under udvikling har der mildt sagt været hektisk kappestrid mellem de forskellige lande og i den forbindelse især landenes flyfabrikker om at følge de flytekniske udfordringer. Navnlig amerikanerne har med deres sans for PR været gode til at orientere omverdenen om deres aktiviteter, dog naturligvis ikke, når det drejede sig om hemmelige projekter. Midt i trediverne begyndte Douglas-fabrikken ingeniører at beskæftige sig

med kæmpestore bombemaskiner. Det faldt egentlig godt i tråd med udviklingen af de ekstra store transportfly, som man officielt syslede med.

Men det viste sig desværre at være en virkelig stor mundfuld for Douglas at arbejde med deres egen kæmpebomber.

Douglas gik derfor »stille med dørene« omkring det nye, store fly. Men den 9. juli 1935 blev betegnelsen XBLR-2 lan-

ceret af Douglas. Der stod for X-perimental Bomber Long Range. Samtidig omtales et konkurrerende, ultrastort bombefly-projekt fra Sikorsky, som fik betegnelsen XBLR-3.

Men her koncentrerer om Douglas-projektet, som selv om det stadig var top-secret, blev godkendt af forsvarsministeriet i oktober 1935.



»Douglas XB-19 fotograferet under en flyvning over Californien. Bemærk kanontårnene på kroppens overside samt våbenpositionerne i næsen og halen«

Der blev bygget en mock-up i træ i fuld størrelse, og nogle billeder af »dyret« dukkede op.

Men det viste sig svært under den amerikanske, økonomiske depression omkring 1937 at skaffe tilstrækkelig med budgetstøtte. Douglas gik dog alligevel i gang med at bygge et eksemplar af XB-19, som flyet nu blev kendt som, samtidig med at Douglas lod visse tekniske enkeltheder om det avancerede kæmpfly slippe ud.

Startskuddet for XB-19 gik i juli 1935, men flyet blev først færdig i maj 1941. Førsteflyvningen fandt sted fra Clover Field i Santa Monica den 27. juni 1941.

Selv om Douglas selv tog skridt til at droppe projektet i 1938, ville Army Material Division ikke opgive flyet, som man mente kunne underbygge amerikanernes forståelse for at militæret rådede over avancerede militærfly til bekæmpelse af fjenderne rundt om i verden. Man

foreslog endog, at det eneste eksemplar af XB-19 blev flyttet til en ørkenbase i Arizona.

Indtil Convair i 1946 fløj første gang med deres B-36 var Douglas B-19 det største amerikanske bombefly. Flyet vejede næsten 75 tons i kampklar stand. Det havde fem 12,7 mm og seks 7,62 mm maskinkanoner samt to 37 mm kanoner indbygget i kanontårne i næsen og på kroppen, og XB-19 kunne medføre over otte tons



Det 13 meter høje sideror rager godt op i hangaren hos Douglas.

Convair B-36 til gode. Flyet havde som udgangspunkt fire Allison 24-cylindrede væskkølede motorer på hver 1.600 hk.

Man ville udvikle B-19 til transportfly, og det blev derfor udstyret med fire turbo-supercharged 24 cylindrede Allison V-3420 på hver 2.600 hk. Transportudgaven blev dog opgivet. I stedet optrådte Douglas-flyet ved opvisninger i USA især for at demonstrere sin størrelse. Desværre var der dengang i USA ikke et decideret flymuseum, så man havde – ærgerligt nok – ikke noget »plejehjem« til Mr. Big.

Hans sidste flyvning fandt sted den 17. august 1946. Turen gik fra Wright Field i Ohio til Davis Monthan Field i Arizona, og i juni måtte flyet af pladsmæssige grunde hugges op.

Det fortælles, at man i 1955 fandt en stump af næsepartiet samt et af flyets kæmpedæk (over fem meter i diameter!)



Der var særlig god plads i cockpittet og den atten mands store besætning kunne boltre sig i kæmpeflyet med bl.a. stort hvilerum.

bomber, både i bomberummet og i racks under vingerne mellem motorerne.

Besætningen bestod af 18 mand! Foruden piloterne og radiofolkene var der et antal skytter til de mange våben. Der var indrettet opholdsrum med køjer øverst midt i kroppen. Flyet kunne nemlig især

på grund af brændstoftankene i vingerne klare at være 55 timer i luften uden mellemlanding!

B-19 kom ikke i »rigtig« krig. Men under udviklingen høstede man værdifulde data om store fly, der i hvert fald også kom konkurrenternes Boeing B-29 og

» Sjældent promotion-farvefoto fra trediveerne af B-19 i luften eskorteret af en Republic P-47 «



hos en ophugger i Los Angeles. Næsen stod ikke til at reddes, men dækket kan nu studeres i al sin oppustede vælde på U.S. Air Force museet i Dayton, Ohio.

TEKNISKE DATA

Spændvidde:	64,6 m
Længde:	40,2 m
Højde:	13,0 m
Tomvægt:	63.500 kg
Fuldvægt:	74.400 kg
Max.hastighed:	426 km/t
Rejsehastighed:	266 km/t
Rækkevidde:	12.500 km
Tophøjde:	12.000 m
Stigeevne:	3,3 m/sek.



Som fragtfly fik B-19 afprøvet supercharged motorer med firebladede propeller.



KALENDER 2009

Dato	Begivenhed
27/7-2/8	EAA AirVenture, Oshkosh, USA (www.airventure.org)
1-2/8	Visingsø Fly-in, Visingsø (ESSI), Sverige (www.jfk.nu)
7-9/8	15th RV Fly In, Höganäs (ESMH), Sverige
7-9/8	Kräftstjärtsvängen, Siljansnäs, Sverige (www.siljansnasfk.com)
8-9/8	Flygfesten i Dala-Järna, Sverige (www.flygfesten.com)
14-16/8	Oldtimer Fly-in, Schaffen-Diest, Belgien (www.dac.be)
15-16/8	Borås Air Show, Borås, Sverige (www.airshow.nu)
18-23/8	MAKS, Zhukovsky Airport (Moskva) (www.airshow.ru)
22-23/8	Roskilde Air Show, Roskilde (www.airshow.dk)
22-23/8	3. International Bücker Fly-In, Kestenholz, Schweiz (www.bueckerfliegen.ch)
29-30/8	Göteborg Aero Show, Säve, Göteborg, Sverige
4-6/9	Oldtimer-Fliegertreffen, Hahnweide bei Kirchheim (www.oldtimer-hahnweide.de)
5-6/9	The Duxford Air Show, IWM Duxford, England (www.duxford.iwm.org.uk)
16-20/9	46th Reno Air Races and Air Show, Reno Stead Field, Nevada (www.airrace.org)
22-24/9	Helitech Expo, Duxford, England (www.helitech.co.uk)
11/10	Autumn Air Show, Duxford, England
20-22/10	NBAA, Orlando, Florida (www.nbaa.org)
20-25/10	Seoul Air Show, Seoul, Sydkorea
15-19/11	Dubai Air Show, Dubai, UAE

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.

EAA's online kalender giver meget detaljerede oplysninger om arrangementer (www.eaa.org/news).

Red Bull Air Races foregår i andet halvår 2009 ved disse byer: Budapest, Porto og Barcelona. Se tidspunkter på www.redbullairrace.com.

Shuttleworth Collection, Old Warden: se program på www.shuttleworth.org

Oversigten bringes uden ansvar for ændringer, aflysninger etc.



På Paris Air Show i juni overtog Dancopter yderligere en Eurocopter EC 155, der fik registreringen OY-HJB. Det var Eurocopters EC 155 B1 nr. 100.
Foto: Eurocopter.

OSCAR YANKEE

Af Lars Finken

RETTELSE OG TILFØJELSE

OY-AFG blev taget ud af drift i 1972 og slettet 17.04.75

Juni 2009

OY-SGM blev til RA-67222

OY-XNF blev til OM-5452

TILGANG

OY-	Type	Bygget	Fabr.nr.	Reg.dato	Ejer/bruger	Ex
OY-AFG	Piper J3C-65 Cub (L-4H)	1943	10858	22.06.09	Mogens Hansen, Seillans, Frankrig	OY-AFG
OY-EKS	Bombardier BD-100-1A10 Challenger 300	2009	20251	15.06.09	ApS af 19/9-2006, Viby J	C-FWUC
OY-HJB	Eurocopter EC 155B1 Dauphin	2009	6871	24.06.09	DanCopter A/S, Esbjerg	-
OY-HRE	Robinson R44 Clipper II	2009	12646	24.06.09	Reedomus ApS, Herlev	-
OY-PSB	Boeing 737-8Q8	2007	30722	10.06.09	Primera Air Scandinavia A/S, Dragør	TF-JXE
OY-XXH	Schempp-Hirth Duo Discus T	2002	356/65	24.06.09	Holstebro Svæveflyveklub, Holstebro	OO-YTM

SLETTEDE

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-HIC	Bell 222U	23.06.09	Air Alpha A/S, Odense	Solgt til Norge
OY-KCE	Bombardier DHC-8-402	11.06.09	SAS Danmark A/S, Kastrup	Udlejet som HA-KCE
OY-XYL	Rolladen-Schneider LS4	11.06.09	Kirsten Sursænke, Vandel (+1)	Solgt til Tyskland

EJERSKIFTER

OY-	Type	Dato	Ny ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-ATM	S.A.I. KZ VII U-4 Lærke	23.06.09	Strut Nordjylland v/Poul A. Horsdal, Støvring	Aviator – Aalborg Svæveflyveklub, Aalborg



Protoktor: Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen
 Præsident: Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille
 Formand: Hans Havsager

GENERALSEKRETARIAT

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
 Åbent mandag til fredag kl. 09.00 – 15.30
 E-mail: kda@kda.dk

KDA HUSET

	Telefon	E-mail
Anders Madsen, generalsekr.	4614 1503	am@kda.dk
Knud Larsen, redaktør af Flyv	4614 1502	flyv@kda.dk
Birgit Eldov, bogholder	4614 1506	be@kda.dk

Fax: 4619 1316
 www.kda.dk

KDA PILOTSKOP

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
 SE-nr. 63 66 28 28
 Åbent mandag til fredag kl. 09.00 – 15.30

Svend L. Jensen, butiksleder
 Telefon: 4614 1507
 Fax: 4619 1316
 E-mail: pilotshop@kda.dk

KDA'S BESTYRELSE

	Telefon
Hans Havsager, formand.....	4648 0608
Per Wistisen, næstformand	9818 4316
Søren Pedersen, ungdomsarbejde	5130 5434
Ole Kobberup	5122 6234
Kim Jensen, uddannelse	4063 8903
Helge Hald, teknik samt miljø- og luftrum... ..	9714 9155
Arne Panduro, kommunikation.....	8691 1770

DANSK BALLON UNION

Henning Sørensen
 Kronhjortvej 4, 8270 Højbjerg
 Telefon: 8627 6663
 www.ballonunion.dk
 E-mail: formand@ballonunion.dk

DANSK HANGGLIDING OG PARAGLIDING UNION

KDA-huset
 Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
 Telefon: 4614 1509
 www.dhpu.dk
 E-mail: dhpu@dhpu.dk

DANSK FALDSKÆRMS UNION

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

DANSK KUNSTFLYVER UNION

Søren Dolriis
 Hvidørevej 45, 2930 Klampenborg
 Telefon: 2624 8888
 www.kunstflyvning.com
 E-mail: dolriis@syntase.dk

DANSK MOTORFLYVER UNION

Fmd.: Knud Nielsen
 Telefon: 8623 1652
 E-mail: knni@post2.tele.dk
 Sekretariat: Merete Strandberg
 Limfjordsgade 121, Gjørl, 9440 Åbybro
 Telefon: 7878 2190
 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
 www.dsvu.dk
 E-mail: dsvu@dsvu.net

MODELFLYVNING DANMARK

Fmd: Allan Feldt
 Telefon: 8613 4140
 Sekretariat: Karen Larsen
 Rugmarken 80, 8520 Lystrup
 Telefon: 8622 6319
 Fax: 8622 6867
 www.modelflyvning.dk
 sekr@modelflyvning.dk

DANSK UL-FLYVER UNION

Fmd.: Hans Havsager
 Telefon: 4648 0608
 Sekretariat: Dagmar Skov
 Gl. Kirkevej 1, Tiset, 6510 Gram
 Tirsdag og torsdag kl. 17.00 – 19.00
 Onsdag og fredag kl. 13.30 – 16.00
 Telefon: 7482 2021
 Fax: 7482 2400
 www.dulfu.dk
 E-mail: dagmar@dulfu.dk

Bestyrelse:

Hans Havsager, formand...	4648 0608
John Carlsen, materielchef og næstformand.....	5767 4947
Ole Gellert Andersen, uddannelseschef.....	7453 1456
Niels Gregersen, flyvechef.....	8754 0248
Henrik Feldt-Rasmussen, miljø	
Bjarne Ross Pedersen, kasserer	7589 7488

HAVARIGRUPPEN

	Telefon
Niels Gregersen	2144 2497
John Carlsen	4042 1247
Edvard Braae	2485 6712
Preben Kjeldsen	4019 0753
Philip Nathansen	4019 8297

FLYV

så er du opdateret!

ORGANISATIONSNYT

Øst-Sjællands Flyveklub fylder 40 år

IDEEN TIL KLUBBEN UNDFANGES

Den 29. december 1968 var der stormøde på Rønnede Kro. Alle medlemmer fra Flyveklubben Gruppe 66 og Havdrup Svæveflyveklub var pludseligt blevet indkaldt til møde om sammenlægning af de to klubber. Fremmødet var lige så stort som skepsisen var massiv. Man skulede lidt til »de andre«, godt nok var de også svæveflyvere, men var de nu også ligeså kreative og hårdtarbejdende som os selv? Var det nu en god ide med sådan en sammenlægning?

Men kendsgerningerne talte deres tydelige sprog, Havdrup var albuget ud af den nye Roskilde Lufthavn og Flyveklubben Gruppe 66 oplevede groft stigende lejeudgifter for pladsen ved Kissendrup. Så det var altså to nabosvæveflyveklubber med et fælles problem: De havde ikke noget sted at være. Stemningen i lokalet var noget anspændt. Man fandt ud af at nogle medlemmer fra hver klub havde talt sammen om de fælles problemer uden at de andre medlemmer vidste noget om det. Disse medlemmer havde ovenikøbet fundet noget jord ved Rønnede, som kunne købes. Og med de nye jordlove kunne disse jorde lægges sammen til et ca. 900 x 100 meter rekreativt formål: En svæveflyveplads. Det lignende jo et kup, men på den anden side var det de havde lavet jo venligtsindet. Det trak lidt i hver sin retning.

SÅ ER DER FROKOST!

Mødet var lige ved at gå i opløsning, da man fandt ud af, at der manglede tilsagn fra lodsejeren i den vestlige ende af de 900 x 100 m. Nu var nogle af drengene fra dengang imidlertid ikke født i går, så der blev beordret frokostpause – med tilbehør – mens en forhandler blev sendt afsted for at få det sidste stykke jord på forhandlet plads.

Frokosten - og måske især tilbehøret - fik dæmpet gemytterne. Efterhånden fandt gemytterne også ud af, at »de andre« egentlig ikke var så slemme. Kulturforskelle? Overhovedet ikke! Her var man samlet fordi man ville ud at svæveflyve.

Da forhandleren – nyligt afdøde John Käszner – vendte tilbage til mødet med tilsagn fra lodsejeren brød jublen løs. Herefter blev mødet særdeles konstruktivt, hvor der blev nedsat arbejdsgrupper, fastlagt køreplaner osv. Og ni måneder senere, den 5. oktober 1969, nedkom de to klubber med en velskabt svæveflyveklub: Øst-Sjællands Flyveklub. Siden da er der løbet meget vand ind på flyvepladsen, men den historie bliver fortalt i næste nummer.

JUBILÆUMSFEST M.M.

Øst-Sjællands Flyveklub, i daglig tale ØSF eller Kongsted, har tænkt sig at fejre sit 40 års jubilæum. Det sker ved to lejligheder: Nostalgidage den 29. og 30. august 2009 på Kongsted. Alle gamle medlemmer er inviteret til at få en flyvetur. Vi vil gøre



Luftfotoet er udateret, men det er taget umiddelbart efter Danmarks dengang største svæveflyvehangar blev bygget i 1971 på Kongsted.

hvad vi kan for at opspore de gamle medlemmer, men ellers håber vi de læser FLYV. DASK vil besøge klubben begge dage med et udvalg af gamle svævefly, så man kan slippe for at flyve i de der plastikfly. Allerede nu har DASK udstationeret en Specht på Kongsted – det er faktisk den samme Specht, OY-VEX, som fløj i Havdrup Svæveflyveklub i 12 år fra 1954 til 1966. Lørdag aften griller vi store bøffer mm. og fortæller flyverhistorier, som de kun kan fortælles af gamle svæveflyvere.

Reception og fest lørdag den 3. oktober 2009. Reception fra kl. 11 – 14 for alle der kan krybe og gå – også de flinke folk fra kommunen, naboerne og hvem der nu ellers kunne finde på at lykønske ØSF. Og vi afslutter med jubilæumsfest for vores gamle (og nuværende) medlemmer, kammerater fra andre svæveflyveklubber og lign. godtfolk i Kongsted Forsamlingshus kl. 18.30.

Af Ulrik Friis Jensen

Golf for piloter

Fredag den 4. september lægger Gyldensteen Golf ved Bogen- se bane til det første årlige Golf fly-in for golfspillende piloter og andre med tilknytning til flyvning.

Man er selvfølgelig velkommen til at fylde sit fly med glade golfspillere, så disse også får denne oplevelse med.

Gyldensteen Golf Fly-in afvikles som en stableford turnering over 18 huller, med start kl. 10.00. Kl. 15.00 er der let frokostbuffet med præmieoverrækkelse, og tak for besøget ca. kl. 16.00, medmindre man vælger en overnatning?

Greve Frants Bernstorff-Gyldensteen siger om arrangementet: »Jeg er selv pilot og den lykkelige ejer af en C-182RG, og elsker at have et formål med flyveturen, og når jeg nu også



er passioneret golfspiller, ja så ligger den lige til højrefoden« siger Frants Bernstorff-Gyldensteen, og han fortsætter »Jeg ved godt at det er billigere at starte bilen op, og køre ud til en golfbane og spille en runde, men det er jo ikke nær så sjovt når man nu er pilot og kan flyve i stedet, så det er en af grundene til dette tiltag.«

Vi håber også at gøre dette til en tilbagevendende begivenhed, hvor vi i år starter herhjemme i vores skønne Danmark, for så næste år at invitere »fellow aviators« fra vores nabolande.

Derudover forventes virksomheder inden for almenflyvningen at være tilstede for at præsentere produkter for de forsamlede flyentusiaster.

Landingsbanen på Gyldensteen har 500 m græsbane til de flyvende deltagere. Der vil i dagens anledning være sørget for transport til og fra landingsbanen som ligger tre km fra golfbanen. De der vælger at flyve helikopter til oplevelsen, vil i det omfang pladsen er til rådighed, kunne lande i umiddelbar tilknytning til golfbanen.

Der vil være mulighed for at overnatte i Gyldensteen Golfs ferieboliger, både fra dagen før eller til dagen efter, hvor man kan få et godt tilbud på en overnatning og ekstra golf.

Informationer om Gyldensteen Golf Fly-in kan hentes på www.gyldensteengolf.dk eller ring på 6343 3030.

»Veterantræf på heden«

Lørdag den 8. august 2009

Kroejer Gregers Laigaard indbyder til at besøge Grønhøj Kro med fly, hvor man lander på kroens ni huls golfbane: 56.22 03N 09.11 55E. Medbring en god appetit, idet kroen er vært ved en bid brød til flybesætningerne. Medbring også din sangstemme, for der skal sikkert synges en jysk sang.

Der vil være mulighed for at vandre i den blomstrende lynghede, ligesom man kan prøve en golf-kølle. Kroens mini landbrugsmuseum og mindestuen for kartoffeltyskerne vil være åben. I lighed med sidste år deltager flere veteranklubber for både motorcykler og biler. Da golfbanen ligger i Karups kontrolzone, er skriftlig tilmelding nødvendig.

VIGTIGT: Skriftlig tilmelding skal ske til Orla Gravesen på e-mail: orla.gravesen@post.tele.dk senest den 3. august, og bemærk: UDEN skriftlig tilmelding – INGEN deltagelse! – Fore-

spørgsler kan telefonisk ske på tlf. 8682 5543 eller 2323 1224. Tilmeldingen skal indeholde følgende:

Navn og adresse, tlf. nr. – (helst mobiltelefon), antal deltagere, flyets registrering, flytype/byggeår, start flyveplads, VFR Reporting Point – Vigtigt: Indflyvning i KA CTZ skal ske enten via »Ikast« eller »Sjærup«.

Landing skal ske i tidsrummet kl. 1030-1200, og start kan ske efter kl. 1400.

I løbet af uge 32 vil de tilmeldte via e-mail få tilsendt en briefing og anflyvningskort, men allerede nu skal vi oplyse, at flyvning til og fra golfbanen er kun for rutinerede piloter og ikke i fly med relativ høj landingshastighed og langt landingsafløb. Baneretning er ca. 28/10 og ca. 600 m x 20 m.

Hvis vi overstiger 15 fly, som KAR TWR indledningsvis har godkendt, vil først-til-mølle-princippet være gældende, og de ældste fly vil desuden få 1. prioritet.

Siljan AirPark

I weekenden den 7.-8.-9- august afvikles det legendariske krebse-flyv-in »Kræftstjærtsvängen« i Siljansnäs Flygklubb for 20. gang. Dette traditionsrige flyv-in har gennem årene samlet ikke mindst selvbyggere, som skulle vise sine resultater frem. Selvbyggerne var den oprindelige »stamme« i flyv-in'et. Men mange andre fra adskillige lande, både eksperimentel og konventionelle fly har opdaget »Kræftis« i Siljansnäs, og gennem årene er det blevet betragtet som et af de hyggeligste flyv-in'er i sommerens løb. Rekorden af antal fly var på 207 i 2002, antallet har vekslet noget gennem årene, vejret har jo altid været en faktor med indvirkning på det tal.

Flyene ankommer i løbet af fredag eftermiddag/lørdag formiddag, dirigeret til landing af en professionel flyveleder, sidste år var det Wanja, som er indbygger i Siljan AirPark og som til dagligt holder styr på sagerne på Arlanda, men som den weekend flytter rundt med tropperne i Siljansnäs. Klubbens formand Jonas fungerer som motoriseret samariter, i det civile liv er han sygeplejerske med tjeneste netop på ambulancerne, og udover at sørge for, at dem, der måtte behøve et plaster i løbet af weekend'en, får det, er han også follow-me man på pladsen. I pladstertjenesten assisteres han af doktor Peter, også indbygger i Siljan AirPark. Udover fornøjelsen ved at se på alle de underlige



flyvemaskiner, som præsenteres fra »tårnet«, er der sørget for air-show af forskellig art. Sidste år ankom en af Sveriges virkelige aerobatic esser Joachim og lavede et show, som var fuldstændigt i strid med tyngdelovens allertungeste paragraffer; modelflyvere afslører teknologi, som ligger langt fra balsatræ, dobe og elastik-motorer, og det smukkeste inden for kunst-flyvning, svævefly-aerobatics, vises også.

Højdepunktet er lørdag aftenes traditionsrige »kræft-kalas« i et stort telt ved klubhuset, hvor der spises krebs, siljanlaks, ost, salat, og knækbrød til man segner. Heldigvis er der undervejs musik, sang, underholdning, uddeling af gaver og priser efter tilsyneladende helt tilfældige men meget retfærdige principper. Hus-orkestret sørger for, at det varer længe inden der bliver nattero på teltpladsen. Klubben råder over nogle få hytter med køjesenge, som man kan leje, og derudover er der et stort område til rådighed for telte eller campingvogne, hvis man ikke foretrækker at slå teltet op under vingen. Hvis man slet ikke er til det primitive har Hotel Björkberget senge, de lejer ud.

Hver morgen kan man i klubhuset for en billig – svensk – penge købe et gedigent morgenmåltid, og i løbet af dagen steges der hundredvis af hamburgere og pølser, som klubbens og Siljan AirParks medlemmer sælger til sultne flyvere og mange, mange besøgende.

I samme weekend i år sker desuden den officielle åbning af Nordeuropas første – og smukkeste – airpark, Siljan AirPark. Efter et år med nedroslet fremfart p.g.a. konkurs i det selskab, som stod for landingsbanen og asfaltering af taxibanerne, tog en gruppe af ejerne i Siljan AirPark sagen i egen hånd, købte banen af konkursboet og finansierede asfalteringen af taxivejene. Siden har Siljan AirParks ejerforening overtaget begge

dele, og Siljansnäs Flyveklub er efterfølgende blevet medlem af ejerforeningen og dermed medejer af banen. Så nu er der ro på finansfronten, gravemaskiner og tromler kører igen, og entreprenørerne lover asfalten klar til midsummer. Alle Siljan AirParks indbyggere glæder sig umådeligt meget til dette, som netop kendetegner en airpark: at kunne taxi helt op til egen grund.

Af Ingrid Muus

UL-flyvning

Vidste du at...

Tendensen for UL-flyvning i Sverige viser en stadig øgning. Iflg. statistikken fandtes der ved årsskiftet 2008-2009 ca 450 registrerede UL-fly, hvor lidt mindre end 350 var luftdygtige – ved årsskiftet 2007-2008 var der 275 og ved årsskiftet 2004-2005 var tallet 249. Den procentuelle fordeling mellem UL-A (vægtskiftestyrede fly) og UL-B (rorstyrede fly) var 40/60, dvs samme fordeling som ved årsskiftet 2007-2008, men en let øgning over mod UL-B fly sammenlignet med årsskiftet 2004-2005, hvor fordelingen var 45/55. Antallet af UL-certifikater var ved begyndelsen af 2009 lige godt 700 mod 730 ved begyndelsen af 2008, men antallet af PPL-piloter, som flyver UL, er steget. Man skønner, at det er lige så mange, så totalt er der altså mere end 1400 piloter, der flyver UL-fly i Sverige.

(Kilde: www.ksak.se/M-KSAK/UL/).

I Danmark er der iflg. DULFU indregistreret 241 UL-fly (44 klasse A og 197 klasse B, altså en procentuel fordeling på ca 20/80). Der har siden starten af DULFU's register i 1985 været

Forsikringsfolk der forstår dig

Overblik og sikkerhed kommer ikke uden erfaring. QBE er gennem 120 år vokset til at være et af verdens 25 største forsikringsselskaber med aktiviteter i 45 lande.
– det er vores kunders garanti for sikre produkter.

Som specialister i luftfartforsikring kan vi også rådgive dig, så vi sammen finder den løsning, der dækker dit forsikringsbehov.

Kontakt QBE - din solide partner!



www.qbenai.com

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

Glenn Hennig, Danport, foto: daniel

næsten 600 fly ind og ud af registret, men der har i mange år konstant været ca 200 aktive fly. Iflg. DULFU har der dog været en stigning gennem de seneste år i medlemstal, og det har givet også givet en fremgang i antallet af fly især klasse B. SLV's Certifikatkontor oplyser, at der i 2008 udsendes gebyrfaktura til 360 UL-piloter, og iflg. DULFU er der ca 325 flyvende UL-certifikater. Hertil kommer skønsmæssigt 75 piloter, som flyver UL på A-certifikat. Så i alt ca 400 piloter, der flyver UL i DK.

Man kunne fristes til at tro, at disse tal som i Sverige snart vil vise en stigende tendens, idet svenskerne jo også måtte se prisen på flybenzin tage et gevaldigt hop opad sidste år. Det udgør unægtelig en alvorlig økonomisk forskel, om kværnen sluger 12 eller 36 liter i timen, når den ellers flyver næsten ligeså hurtigt, som de moderne UL-B fly jo gør det. I Sverige har UL-B fly tillige vundet indpas som bugsérfly til svævefly, specielt den tjekkiske Dynamic.

Af Ingrid Muus

Ny udviklingskonsulent

DSvU har pr. 1. juni ansat Rolf Grostøl som konsulent. Han er 47 år og er bosiddende i Århus. Han er ikke svæveflyver, men har 14 års erfaring som bredde-, udviklings- og organisations-

konsulent i henholdsvis Basketballforbundet og Automobil-sportsunionen.

I disse to forbund har han beskæftiget sig med klubudvikling, rekruttering af medlemmer, medlemsfastholdelse og rådgivning af klubber inden for forskellige områder af klubledelse. Endvidere forskellige former for analyseopgaver og projekter på både unions- og klubniveau.

Arbejdsområderne for udviklingskonsulent er nu beskrevet i Unionshåndbogen gruppe 203. Hovedområderne er netop klubudvikling, medlemsrekruttering og medlemsfastholdelse.

I den forbindelse vil en stor del af arbejdet være at besøge de enkelte klubber (DSvU klubmeddelelse nr. 18 af 18. juni 2009).



HANGAR MED UL SÆLGES

Hangar med plads til 3-4 fly sælges på Ringsted flyveplads. Hangaren er nyopført med fast gulv.

Flyet er en rans s6s fra 2000 med halehjul. Hangar og fly sælges for højeste acceptable bud.

Jeg forbeholder mig retten til frit at vælge imellem de indkomne bud eller forkaste dem alle. Bud der er mig i hænde **senest 1. september** kommer i betragtning.

For mere info ring på telefon 2148 6293

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



FLY-IN 2009

Maribo Flyveplads (EKMB)

Lørdag d. 5. september 2009 kl. 0900-1715



ALLE GA-piloter uanset erfaring og alder, inviteres hermed til GAP FLY-IN på Maribo flyveplads.

Oplev 4 workshops med:

- Hæverikommisionen (HCLJ)
- Netværk - Radiokommunikation
- Medprocedurer

Spendende foredrag med Lennart Wahl

Der vil være lejlighed til at møde og tale med repræsentanter fra:

- FLV
- SLAVIA COP
- NGA
- DFF (Danmarks Flyveforbund)
- Dansk Flyvecenter
- Dansk Flyvecenter



Sidste frist for tilmelding er fredag d. 28. august 2009

GAP-Danmark i samarbejde med:





FLYV

82. årgang nr. 8 · August 2009

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)

ANNONCER

STIBO ZONE

Kontakt: Allan Christensen
Saturnvej 65, 8700 Horsens
Telefon: 2172 5939, Telefax: 8628 0350
E-mail: alch@stibo.com
www.stibozone.com

PRODUKTION

Slagelsetryk Marketing ApS,
Rosengade 7C, 4200 Slagelse
Telefon: 5853 0011, Telefax: 5850 0163

ABONNEMENTSPRIS

498,75 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.



KALENDER

KDA (www.kda.dk)

24/10	KDA Formandsmøde kl. 1000 i KDA-huset, Roskilde
-------	---

Ballonflyvning (www.ballonunion.dk)

30/7-2/8	2009 LUXGSM – World Balloon Trophy, Luxembourg
7-12/8	DM, Svæveflyvecenter Arnborg
21-29/8	16th FAI European Hot Air Balloon Championship, Brissac-Quincé, Frankrig (www.europeans2009.org)

Kunstflyvning (www.kunstflyvning.dk)

31/7-2/8	Nordic Aerobatic Competition, Skive Lufthavn
----------	--

Motorflyvning (www.flyvdmu.dk)

16/8	Stort Åben Hus, Sindal Lufthavn (arr. Sindal Flyveklub mfl.)
21-23/8	Elverum Open Air Rally, Elverum, Norge (info: bobbo@hjulstad.org)
29/8	Sirius Rally, Randers Flyveplads
5/9	GAP Danmark Fly-in, Lolland-Falster Airport (Maribo)
6-12/9	EM Rallyflyvning, Castellón, Spanien
19-20/9	Fælles DMU og DULFU træf, Ringsted Flyveplads

Svæveflyvning (www.dsvu.dk)

26/7-8/8	WGC 2009 for kvinder, Szeged, Ungarn
27/7-6/8	SAC, DM 18 m og DM Klubklasse*, Arnborg (*DM Klubklasse kan blive flyttet til den ordinære DM-periode)

Ultralet (www.dulfu.dk)

19-20/9	Fælles DMU/DULFU-træf på Ringsted Flyveplads
ej fastlagt	FAI World Microlight Championship, Jihlava, Tjekkiet
ej fastlagt	FAI World Paramotor Championship, Nove Mesto Nad Met, Tjekkiet

LEVERANDØR TIL DET DANSKE UL FOLK

DIGIDAN
APS

Tlf. 4390 6365
4015 6365

Se informationer, billeder og priser på www.digidan.dk

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

Roland Sky Jeep - STOL



CT2



Skyranger



Savannah



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

OY-BLP udlejes fra Kalundborg · OY-PTL udlejes fra Roskilde Lufthavn
Rabat kan gives!

Se priser på www.airwork.dk/flyudlejning.html

KALUNDBORG AVIATION
Mobil 4041 1326
aviation@mail.dk

AIRWORK
Mobil 6076 8031
airwork@mail.dk

TIL SALG

Cessna 182T årg. 2004
G1000 cockpit
Pris EURO 169.000



SE MERE PÅ
WWW.ABCLUFTFOTO.DK

Vælg en solid samarbejdspartner!

- når det gælder salg, service og installation

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

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

dfe

DANSK FLY ELEKTRONIK APS

KØBENHAVNS LUFTHAVN ROSKILDE
Telefon 4619 0091 • Fax 4619 0705
www.avionics.dk • dfe@avionics.dk

BANK RUSTEN AF
- på den sjove måde

Fornyelse
- på den sjove måde

Tlf. 2990 0037
www.LENAIR.dk



SÆLGES

CESSNA F-150 G årgang 1967

Kontakt for yderligere informationer:
Aksel Olsen • amo@hs-hobro.dk • Telefon: 2074 4435

ANNONCER - RING PÅ TLF: 2172 5939

Smaragd - luftens juvel



Vi ses i Roskilde
22. og 23. August

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

JOB MED FLYFORSIKRING

Kunne du tænke dig at blive assurandør indenfor flyforsikring, så læs videre.

Sirius Aviation Insurance tilbyder et spændende job i et internationalt miljø, hvor seriøsitet, god service og flyfaglig baggrund, har højeste prioritet.

Derfor må du:

- Have lyst til salg.
- Være serviceminded.
- Beherske engelsk i skrift og tale.
- Have kendskab til flybranchen, enten som pilot eller flymekaniker.

Vi sørger for den forsikringsmæssige uddannelse. Mail din ansøgning med relevant dokumentation til hans.christensen@siriusgroup.com



**Sirius International
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
International
Aviation Insurance**



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

Integreret og modular ATP, CPL, IR, PPL
 Flyveinstruktør(A), N-Beg/Gen. Cert/Morse
 MCC, Nat VFR, Proficiency check m.m.

Karlog Air



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

Ring 74 42 22 85 for kontakt til vores afdelinger i:
 Esbjerg Lufthavn, Randers Flyveplads, Tønder Flyveplads
Internet: www.karlog-air.dk

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

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 Turbo-prop

Professionel pilotuddannelse



Lufthavnsvej 60
 4000 Roskilde
 tele: 7020 6390
 fax: 7020 6395
 www.dacpilot.dk

- ATP (n) integreret trafikflyve
- FI (A) Hærensinstruktør
- FNPT W. D/A2 mod Garmin 1000
- ATP (A) Teori - Distance Learning
- PPL (A) Privatflyvercertifikat



DANISH AVIATION COLLEGE

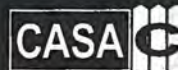
Heliflight.dk

Danmarks ældste helikopterskole

- PPL H
- DAG/NAT
- Teori & Praktisk
- Type rating R-22 R-44 EC-120

Roskilde Lufthavn
Tlf. 7022 5260

www.heliflight.dk



CASA AIR HELIKOPTER FLYVESKOLE

- Privat og kommerciel (PPL/CPL)
- Teori (Bridge & PPL)
- Instrumentbevis - IR(H) MESPL
- Instruktøruddannelse FI(H)
- Typekursus R22/R44/MD902

CASA Air A/S • www.casa-as.dk • Tlf.: 75627999

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 Højelev
 Tlf. +45 97524037

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

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.

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

Se vores hjemmeside for nyheder og priser

www.ikaros.dk

PFC: SEP/MEP-land, SE/ME IR
Teori: PPL, NBEG, BEG
Skoling: PPL, CPL, Nat, SE/ME-CR/IR,
 Diff. trng, Fam. trng.



Lufthavnsvej 20
 4000 Roskilde
 4614 1870

Climb2

Vojens Lufthavn
 Tlf: 5323 1060
www.climb2.dk

KoldingEgnens Lufthavn
 Fax: 7353 3183
 Mail: jas@climb2.dk

• PPL (A) Teori & praktik

Flyveabnets
 Bibliotek



392000307616

DANFLY AVIATION APS

- ATPL(A) Integreret samt ATPL(A) modular
- Individuelle MCC kurser på B737 NG FFS I København
- Type Rating på B737 NG/CL og A320, A330 samt A340 incl. MCC
- Diff. Training på B737 NG/CL samt PC på B737 NG/CL og A320, A330 samt A340
- 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)FI, FI(A)IR, IRI(A), CRI(A)SPA, IR(A)

DanFly Aviation ApS, Vojens Lufthavn
 Tlf. 7454 5480 Web: www.danfly-aviation.com
 Fax: 7454 5487 E-mail: mail@danfly-aviation.com

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 = Rettighed til VFR-nat. Class Rating = Klasserettighed. FI = Flight Instructor. MCC = Multi Crew Cooperation Course. Proficiency Check = Praktisk prøve for forlængelse af rettighed.

FLYV

SEPTEMBER 2009 NR. 9

10 dages flyvetur i Brasilien

Cockpitcheck
- gør det rigtigt!

Ultralet som
fremtidens
slæbefly

Læs også ...

BUNO BONNEVAUX - EN FRANSK SVÆVEFLYVEKLUB



TRIG

ScanTech

Scandinavian Aircraft Technologies A/S



Er din transponder Mode S klar?

Mød de europæiske Mode S-krav med TT31 eller TT21 transponderne fra TRIG Avionics. TT31 transponderen er en billig, fremtidssikret type til enmotorsfly.

Letvægtstransponderen TT21 er velegnet til ultralet og svævefly og passer ind i selv de mindste cockpits. Begge modeller er fuldt certificeret og kompatibel med alle gældende transponderkrav.



Kontakt ScanTech vedrørende priser og installation.

Scandinavian Aircraft Technologies A/S

Taagholtvej 178 • 9870 Sindal • 9678 0200 • parts@scantech.aero

Forsikringsfolk der forstår dig

Overblik og sikkerhed kommer ikke uden erfaring. QBE er gennem 120 år vokset til at være et af verdens 25 største forsikringselskaber med aktiviteter i 45 lande. – det er vores kunders garanti for sikre produkter.

Som specialister i luftfartforsikring kan vi også rådgive dig, så vi sammen finder den løsning, der dækker dit forsikringsbehov.

Kontakt QBE - din solide partner!



www.qbenai.com

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

Forsikringsaftale med DMU, Dansk Motorflyver Union

Er dine forsikringer i orden?

Få svar på tlf. 70201

Certifikatforsikring

For på

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

Transportforsikring



Flyudlejning

Roskilde Lufthavn • Lufthavnsvej 20 • 4000 Roskilde

☎ 4614 1870

- Cessna C172
- Cessna C177 RG
- Piper PA28-181

www.ikaros.dk

(bestil dit fly via vores ONLINE booking)

Se Ikarosannonce bag på FLYV
vedr. Trænings- og skoleflyvning



« 6

OY-FGA i luften igen

»Under startløbet og i særdeleshed under rotationen blev brændstof suget ud af tanken, blev antændt bag ved flyet, åd sig ind på flyet og fik pga. opvarmningen og indsivningen af brændstof i bagkroppen denne til at eksplodere kort efter jeg var blevet airborne.«

11 »

WT-9 som slæbefly

»Dynamic'en må ligesom mange andre UL-fly slæbe svævefly op til 750 kg. ASH-25'eren på Slaglille var tanket op til denne vægt, og spændingen var stor, da slæbetøget begyndte at bevæge sig mod øst ud ad græsbanen i Slaglille.«



« 18

10 dages flyvetur i Brasilien

»Fazendaen hedder som nævnt Santa Emílie og for interesserede er positionen: 19 30.24 S og 55 36.47 W, og ejeren oplyste, at der var ca. seks timers kørsel til nærmeste handelsby!«



28 »

Cockpitcheck - gør det rigtigt!

»Efter et grundigt cockpitcheck, hvor forsædepilotten spørger bagsædepilotten og fartøjschefen om hood'en er lukket, svares der bekræftende »hood closed«. Der gives tegn til afgang og flyslæbet sætter sig i bevægelse.«



ALMEN

Kort sagt	4
Kalender 2009	38

MOTORFLYVNING

OY-FGA i luften igen	6
10 dages flyvetur i Brasilien	18

ULTRALET

UL-fly som slæbefly	11
En våd DULFU-uge på Arnborg	30

SVÆVEFLYVNING

Svæveflyvning i Paris	14
Cockpitcheck - gør det rigtigt!	28

HISTORIE

Historiske Vingesus	32
For 70 år siden	36

OSCAR YANKEE

Oscar Yankee	39
--------------	----

ORGANISATIONSNYT

Organisationsnyt	40
Unionskalender	45



FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK



Global Express XRS efter flyvningen. Foto: Bombardier.

KORT SAGT

Af Knud Larsen

SAS

Også andet kvartal 2009 gav et dårligt resultat for SAS. En nedgang i passagertallet på 17% og en nedgang i omsætningen på 15%. Det er ingen trøst at det også går dårligt for rigtig mange andre luftfartsselskaber. I de seneste 12 måneder er 24 luftfartsselskaber lukket.

SAS spareprogram Core SAS blev sat i gang i februar 2009. Målet var at spare 4 mia. SEK, og nu er målet sat til 4,5 mia. SEK. SAS er begyndt forhandlinger med de 39 (!) fagforeninger som organiserer medarbejderne. Målet er at reducere lønomkostninger og pensioner, helst med 10-20% blandt piloter og kabinepersonale. Det er i den sidste ende et spørgsmål om overlevelse, siger koncernchef Mats Jansson i en pressemeddelelse ved præsentationen af halvårsregnskabet.

KØBENHAVNS LUFTHAVNE A/S

Den aktuelle økonomiske afmatning har en negativ indvirkning på CPH's regnskab for første halvår 2009 på grund af et fald i passagerantallet på 13% i forhold til samme periode 2008.

»Sommertrafikken har været fornuftig med et fald på omkring 7-8% i forhold til rekordsommeren 2008. Meget tyder derfor på, at faldet er bremset og, at passagerantallet er ved at stabilisere sig på et lavere niveau efter et første halvår med en nedgang på 13 procent i antallet af passagerer. Det betyder ikke, at krisen er slut, og vi er fortsat usikre på, hvordan specielt rejsemøn-



Rockwell Collins Pro Line Fusion med Head Up Display. På skærmen i midten vises lufthavnens layout. Foto: Rockwell Collins.

stret for de forretningsrejsende vil forme sig til efteråret,« siger Københavns Lufthavns adm. direktør Brian Petersen.

Omsætningen faldt med 7% til DKK 1.425 mio., og resultatet før skat, der er særlig påvirket af de øgede finansielle omkostninger, blev på DKK 394 mio., hvilket er 31% lavere end for første halvår 2008.

»Vi fortsætter det mønster, vi allerede så efter første kvartal. Det er hårde tider for rejse- og flybranchen, og det smitter også af på vores regnskab, og vores resultat er derfor lavere end for samme periode sidste år. Men vi formåede at tilpasse organisationen rettidigt, og vi har justeret investeringsniveauet til den aktuelle situation, og derfor leverer vi fortsat et positivt resultat,« siger Brian Petersen.

SYNTETISK OVERBLIK

Flyfabrikken Bombardier i Canada prøvfløj den 3. august deres nyeste cockpitudstyr i deres Bombardier Global Express XRS. Cockpittet er indrettet med Rockwell Collins Pro Line Fusion skærme, der i kombination med Head Up Display, giver forbedret orientering. Systemet inkluderer også elektroniske checklister, elektroniske kort med lufthavnslayout, satellitkommunikation CPDLC (Controller-pilot datalink communication), MultiScan giver bedre vejrinformation og BEMS (Bombardier Enhanced Vision System), der forbedrer udsynet i dårlig sigtbarhed og mørke.

DIN MULIGHET TIL Å BLI PROFESJONELL PILOT I DANMARK OG EUROPA

Søk før 28 oktober!



**SU - Support
Apply online**

www.neia.no

Email: post@neia.no

Telefon + 47 70 18 93 00

Fax +47 70 18 93 01

Inkludert i utdanningen

- Europeiske og Amerikanske pilot lisenser
- Loss of Licence forsikring i studietiden
- Opp til 2000 flytimer
- Leilighet i USA
- Hybelhus i Norge
- Muligheter for jobb i NEIA som pilot eller instruktør

**ER DRØMMEYRKET FORTSATT EN DRØM ?
- NEIA GJØR DRØMMEN TIL VIRKELIGHET -**

100 % av de uteksaminerte studentene i 2007 og 2008 har gått rett i jobb

Samtlige studenter har i denne perioden hatt 2 - 3 jobbtillbud. De to siste studentene fra 2008 hadde fått jobb før de hadde sin oppflygning i desember.

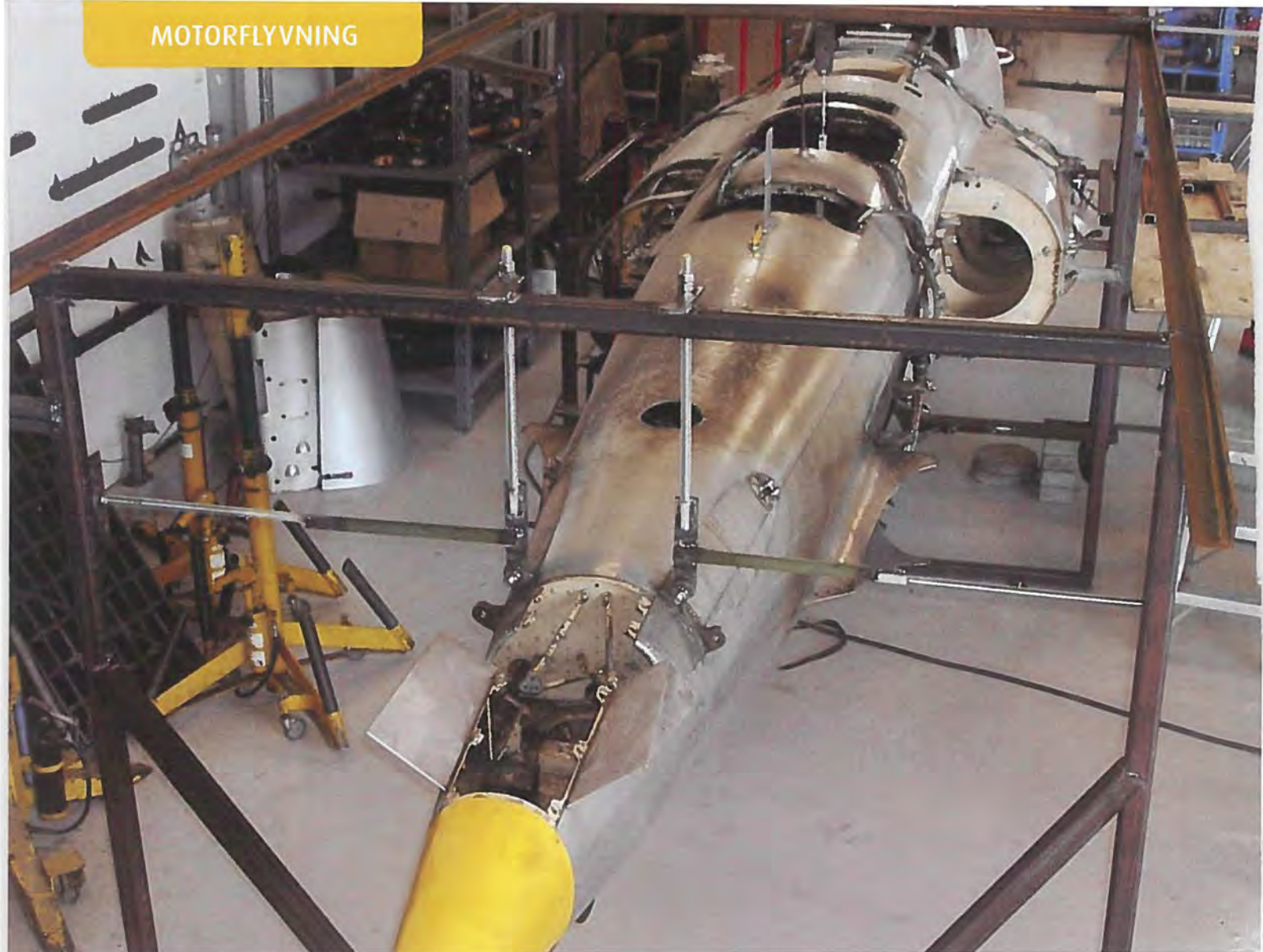
-Du trener ikke bare til en pilotlisens, du trener til en karriere-

Opptaksprøve er den 3-5 november 2009. Søk nå og bli med på neste opptaksrunde, og du har tatt det første steget mot å bli profesjonell pilot i Norge og andre land i Europa! Testene som gjennomføres tar en dag. Trafikkflygerutdanningen ved NEIA er den eneste integrerte som gir studentene praksis under selve utdanningen, noe som medfører at de fleste kan gå direkte over til de beste pilot jobben rundt i Europa etter at utdanningen er avsluttet. Vi vil derfor invitere deg til NEIA. Skolen dekker dine reisekostnader om du starter i januarklassen 2010. Når du kommer på opptaksprøve vil du også få en tur i vår flysimulator.

Bli en del av den beste pilotutdanningen som tilbys i Europa!

Ole Pedersen, Accountable Manager





FOUGA MAGISTER OY-FGA TILBAGE I LUFTEN

Af Niels Egelund, warbirdtasse

Jeg har været forelsket i Fouga Magistren siden jeg så den ved Åbent Hus i Værløse i 1975. Da jeg under ferier i Sydfrankrig i 1984-1986 så den flyve gennem Luberon-dalen på vej til Salon de Provence, hvor Armée de l'Air havde sin flyveskole, var jeg solgt. Den var elegant, og med mindelser tilbage til de F84'ere, jeg i min barndom så på himlen. Da jeg i september 2000 hørte, at et eksemplar var til salg, serienummer 230 F-GLMO fra 1959, slog jeg til, uvidende om de problemer, der lå foran mig. Da den var på

civilt register i et europæisk land, regnede jeg ikke med, at det ville volde større problemer. Den ankom til Roskilde Lufthavn den 24. oktober 2000. Den var også billig, kun 65.000 USD, med mere end 1.000 timer tilbage på begge motorer, så alt så lyst og lykkeligt ud. Men jeg blev klogere!

Alle manualer og dokumentation var på fransk og måtte oversættes eller prøves skaffet fra flyvevåbnet i Irland og El Salvador. Det kostede 20.000 kr. Flyet

skulle støjtestes efter normer, der aldrig før var prøvet i Danmark, og som skulle udformes. Det kostede ca. 80.000 kr. Der skulle godkendes et vedligeholdelsesprogram, uddannes mekaniker, jeg selv skulle typeuddannes, og der skulle købes reservedele, specialværktøj, hydtester mm. Det kostede omkring 300.000 kr. Efter ½ år kom jeg i luften, og de 65.000 USD var blevet til mere end det dobbelte. I 2001 fandt jeg ud af, hvad årlig vedligeholdelse koster, ca. 75.000 kr. om året, og så er der hangar, årsafgift

og forsikring mm oveni. I 2002 var OY-FGA grounded ½ år, da der efter ledelsesskift i SLV skulle udarbejdes yderligere dokumentation. Det kostede ca. 50.000 kr. Motorfabrikanten, Turbomeca, ville pludselig ud af deres ansvar for Marbore-motorerne på ex-militære Fougaer og nedsatte for at gardere sig motorernes gangtid til det halve og satte en kalendertidsbegrænsning på 15 år. Derfor måtte jeg i 2004 have accepteret en procedure og udformet en AMOC, så motorerne kunne kalendertidsforlænges med yderligere 15 år med hjælp fra foreningen af franske Fougaejere. Det kostede over 100.000 kr. Alt i alt havde min Fouga nu kostet 1.232.000 kr. at få i luften i Danmark. Ethvert fornuftigt menneske ville have opgivet undervejs, men nu var jeg jo blevet forelsket, så... Og den er en drøm at flyve.

I vinteren 2004/2005 havde jeg kontakt med det belgiske flyvevåbens solo display pilot, oberstløjtnant Paul Rorive, der sendte mig videoer af hans display, og jeg gik i gang med at øve manøvrerne i stor højde. Den 22.-23. april 2005 kom han til Danmark, og vi fik sat programmet sammen og øvede det, så det »sad«. Dyrt, ca. 50.000 kr, men nu glædede jeg mig bare til airshow sæsonen. Ugen efter, den 30. april, skulle jeg flyve med tre norske venner, men på grund af misforståelser kom vi sent i gang, og jeg havde kun 3 timer til tre ture incl. sikkerhedsbriefing mm. Enhver pilot ved, at hastværk er lastværk, og da jeg havde fået spændt sidste passager ind og tankede, mens han vænnede sig til cockpittet og de to andre venner tog video, blev jeg forstyrret efter tankningen, der skal foretages efter hver flyvning over 20 min. varighed på sådan en forslugen første generations jet. Så jeg glemte at sætte tankdækslet på.

BRAND

Under startløbet og i særdeleshed under rotationen blev brændstof suget ud af tanken, blev antændt bag ved flyet, åd sig ind på flyet og fik pga. opvarmningen og indsvingning af brændstof i bagkroppen denne til at eksplodere kort efter jeg var blevet airborne. Cockpittet fyldtes med kulsort røg, men jeg fik flyet ned på banen lige frem, fik bremset ned og evakueret. Resultatet kender de fleste - en



OY-FGA efter branden.



Fouga nr. 2 adskilles.

udbrændt bagkrop, hvor trykket ved eksplosionen havde sprængt lemme af og brudt nitninger op. Da der er firewalls mellem motorer og krop, havde disse beskyttet motorerne »den anden vej«, hvor-

for de var helt uskadede, mens bagkroppens midterste sektion var ødelagt sammen med det udstyr, der var dernede - hydraulisk anlæg, generator, elektrisk anlæg, olietank, rygflyvningstank og kø-



Omhyggelig opstilling.

leturbine. Flight controls var også brændt over, så det var godt, at flyvningen kun varede få sekunder.

Min danske mekaniker sagde, at FGA kom aldrig til at flyve mere. Mine belgiske mekanikere sagde, at jeg skulle beholde vingerne og motorerne og købe en ny krop. Selv gik jeg i gang med at undersøge, hvad der var af muligheder for at købe komplette fly (uden motorer) og kroppe. Fouga-ejere har et omfattende netværk, så jeg vidste, at der var to komplette fly i Holland, kroppe i Finland, USA og Frankrig, og desuden var der virksomheden Flugwerk i Tyskland, der har genopbygget en Fouga to gange, bygger replicaer af FW190 og i øvrigt restaurerer Harvards. Så der var flere muligheder. Første træk var derefter den 27. juni 2005, knap to måneder efter uheldet, at bede SLV om tilladelse til at importere et nyt fly Fouga flystel. Det blev imidlertid afslået, da SLV tidligere samme måned havde besluttet, at der ikke måtte komme flere ex-militære jets til Danmark. En gruppe havde igennem en længere periode søgt at få en L39 ind, men havde netop fået definitivt afslag, og det fik jeg så også. Jeg anmodede derefter den 17. august 2005 om en dispensation, da en ny Fouga til erstatning af den gamle (der med en gang »hattelak« på bagkroppen kunne have stået på et museum) jo ikke ville betyde, at der kom flere ex-militære jets til Danmark, end hvis FGA

havde været intakt eller blev repareret. Der gik lang tid uden svar, men da jeg den 22. november 2005 klagede til direktøren for SLV med kopi til transportministeren, kom der efter meget kort tid et undskyldende svar, dog med et definitivt afslag og med anvisning på, at hvis jeg fik en EASA godkendt designorganisation til at beskrive reparationen, kunne jeg få FGA i luften igen. Da et flys identitet sidder i kroppen, og ikke fx i vingerne, var der ingen vej uden om at reparere kroppen. Smarte ideer om bare at flytte den del, hvor pladen med serienummeret sidder, havde ikke deres gang på jorden.

FIND ET VÆRKSTED

Ethvert fornuftigt menneske ville naturligvis have givet op. Men Knud Christensen, der indtil 2002 havde været leder af Luftdygtighedsafdelingen i SLV, inspicerede i efteråret 2005 FGA og mente, at det var en smal sag, da flyet »blot« skulle adskilles i en samling, det var født med, og splejsningen af de fire longeroner, der går gennem hele kroppens længde, er noget, som er velbeskrevet i håndbøger om den slags. Så jeg var optimist.

Jeg prøvede at få lov til at få Flugwerk til at lave reparationen, som de mente ville løbe op i ca. ½ mio. kr, men den gik ikke, da værkstedet ikke har de nødvendige tilladelser fra EASA. Jeg fik af Viggo fra Tønder anbefalet Air Service Vamdrup

og Thomas Møller (som er medlemmer af KZ og Veteranflyveklubben), og de var meget positive over for opgaven, ja næsten entusiastiske. Jeg gik så i gang med at finde en EASA godkendt designorganisation til at påtage sig tegne- og beregningsarbejdet, først Airbus, da Aerospaciale var de seneste, der havde ansvar for Fouga Magisteren, senere en lang række andre, herunder SAAB, men alle skrev venlige afslag – indtil jeg prøvede det lille tyske firma Gomolzig og i marts 2006 fik dem overtalt, og derefter fik accept af SLV. Vamdrup Air Service adskilte i maj 2006 FGA i Roskilde og fik den fragtet på blokvogn til Vamdrup. Jeg købte i starten af 2007 Fouga nr. 2, F-GHPU, serienummer 349, 2 år yngre end FGA og mange flyvetimer mindre brugt, men uden motorer, fik den adskilt på det museum, den var placeret på i Lelystad, Holland, og kørt på blokvogn til Vamdrup. Et velholdt fly uden korrosion eller problemer af nogen art. Objektivt set et bedre fly end OY-FGA, men det måtte jo altså ikke komme i luften i Danmark. Flyet kostede 33.000 EUR, hvortil kom adskillelse og transport til Danmark. Der var ingen vej uden om den reparation, der aldrig har været prøvet før i flytypens historie. En stor – og dyr – udfordring. Man skal tænke på, at reparationen sker på det sted, hvor der er størst belastning på kroppen, idet vingerne og opdriften sidder på forkroppen, mens motorer, udstyr og horisontale og laterale rorflader sidder på bagkroppen, og vi taler om et fly, der er godkendt til +6 og -3 G. Gomolzig besøgte Vamdrup tre gange, første gang i oktober 2006, mens han udarbejdede designet, der imidlertid kom til at vare meget lang tid, næsten 2 ½ år, da det bl.a. viste sig, at de specificerede nitter ikke længere kunne fås med tilstrækkelig dokumentation for deres oprindelse, hvorfor der gik tid med nye beregninger og med at få godkendelse af nogle nye lidt større, men også lidt blødere nitter. Først umiddelbart inden sommerferien 2008 var designet godkendt, og adskillelse og samling kunne starte. Gomolzig's design kom til at koste godt 100.000 kr.

Men så kom der også gang i det fra eftersommeren 2008 – godt tre år efter det hele startede. Fouga nr. 1, der var blevet

FLYTEK NISK.NO

FLYTEK NISK AS. MERDEVEIEN 18B. 3676 NOTODDEN - NORWAY

Cessna CORVALIS 400 TT

Fast enough to slow down the world

This beauty with TKS anti ice system
can be yours...



- European Cessna Corvalis 400 TT **NEXT TO JET COURSE** at our FTO
- Course will be **refunded Euro 3 850,-** when you order your new Cessna 400 Corvalis TT
- **Free Garmin 1000 course** and **flight training** in your new Cessna Garmin 1000



WWW.FLYTEK NISK.NO

Contact: Runar Vassbotten: runar@flyteknisk.no tlf:+ 47 90 78 44 78
 Frode Granlund: frode@luftfartsskolen.no tlf. +47 41 55 16 11





Den franske skønhed gensødes.



Første start efter næsten fire år.

sat op i en jig, blev befriet for sin bagkrop. Der var i 2007 foretaget materialeanalyser af hårdhed for at fastslå, hvor langt frem kroppen var beskadiget af varme. Der blev i starten af 2008 fremstillet doublere, som i august 2008 blev hærdet sammen med de nyindkøbte nitter, doublere blev overfladebehandlet sammen med fritlagte overflader fra Fougua nr. 1. Fougua nr. 2 blev skilt ad. Komponenter blev fotograferet, mærket, taget ud, rensat. Kroppene blev damprenset, så alt var klar til samling i jigger. Der blev foretaget nitning under meget komplicerede pladsforhold, som krævede en del akrobatik af de involverede. Der blev foretaget installation af hardware, samling af pneumatiske og hydrauliske systemer, af airconditionanlæg, af fuel-system, oliesystem og elektriske systemer, incl. avionics. De billeder, der ledsager denne artikel giver et indtryk, mens mere interesserede kan betragte hele forløbet på www.airservice.dk.

Det har været et stort arbejde, der har krævet ikke bare en meget høj håndværksmæssig kunnen, men også innovative fremgangsmåder og rettidig omhu, en enorm tålmodighed fra de involveredes side – og rigtigt mange penge!

KLAR IGEN

Den 4. december 2008 var en meget stor dag. Vingerne blev genmonteret, og flyet stod for første gang i 2 ½ år på egne hjul og ventede på de sidste monteringer og på funktionsafprøvning. Den 4. januar ankom mine to belgiske mekanikere – der til sammen har mere end 40 års erfaring på Fougua Magister i det belgiske flyvevåben - for at bistå Air Service Vamdrups mekanikere og uddanne Steffen Ostensen på typen. Den 11. januar var alt klar til funktionsafprøvning. Et par mindre fuel leaks og hyd leaks blev klaret og motorerne startede perfekt. Steffen fik godkendt sin uddannelse og OY-FGA blev erklæret teknisk luftdygtig. Så var det kun at få en flyvetilladelse til testflyvning og vente på godt vejr, og det sidste tog tid i vintermånederne. Men den 20. marts lykkedes det, og der kunne gennemføres 3 testflyvninger fra Vamdrup, i sig selv lidt spændende med en bane

på kun 1.000 m. Det gik fint. To mindre elektriske fejl skulle rettes, og der kunne bestilles syn. Den 26. maj blev derefter den allerstørste dag, hvor OY-FGA uden anmærkninger opnåede sin Nationale Flyvetilladelse for Annex II fly. 4 år og 27 dage efter branden.

Hvad har det så kostet? Det har kostet helt nøjagtigt 1.026.000 kr. Hvor meget ville det så have kostet at sætte motorerne på F-GHPU og gøre den luftdygtig igen? Det ville, inklusive købet af F-GHPU, have kostet 320.000 kr. Med andre ord har det, at SLV ikke ville tillade, at et nyt fly kom ind og flyve i Danmark, kostet mig 706.000 kr.

Hvorfor gør man det som flyejer? Jo, en gammel kærlighed skil-ler man sig ikke lige af med, i hvert fald ikke, når kærligheden er en flyvemaskine. Jeg var ikke god ved den, da jeg startede uden brændstofdæksel. Der opstod en situation med en brand og en eksplosion, der ikke er sket tilsvarende under 40 år med godt 50 fly i det belgiske flyvevåben. Der er ikke nogen i det franske flyvevåben, der kan erindre, at et manglende brændstofdæksel har givet anledning til brand og eksplosion, da jetbrændstof faktisk er vanskelig at få ild i og få til at eksplodere. Så jeg var ekstremt uheldig, men OY-FGA stod mig bi hele vejen under landing og til stop igen. Jeg snød den, men den snød ikke mig. Det belønnes!

Ville jeg så gøre det igen, hvis jeg vidste, hvad det indebar af problemer og udgifter. Måske nok ikke, men OY-FGA er trods alt - ved siden af Let L29 OY-LSD - sidste mulighed for at flyve en ex-militær jet i Danmark, så... det er alligevel det hele værd. Forhåbentlig vil mange flyveentusiaster nyde Fouguaen flyve i det danske luftrum i årene fremover. Og hvis I mangler et værksted til at lave en rigtig kompliceret reparation, så kender jeg adressen!

» WT-9 – Dynamic «



UL-FLY SOM SLÆBEFLY – NU I DANMARK

Ja, overskriften kunne næsten lyde som om, at UL-fly nu kan bruges som slæbefly for svævefly i Danmark. Helt så langt er vi dog ikke endnu, men vi er tæt på

Tekst og foto: Ole Gellert Andersen, Uddannelseschef i DULFU – og fritidsflyver i det hele taget!

Svæveflyverne i Midtsjællands Flyveklub havde fået et godt øje til UL-flyet WT9 Dynamic, som fremstilles på Aerospool-fabrikken i Slovakiet. Invitationen var allerede sendt til den nordiske repræsentant Einer Edland fra Sverige, og han ville gerne komme til Slaglille for at demonstrere dette lækre UL-fly som slæbefly.

Men UL-fly må desværre ikke flyve som slæbefly i Danmark – endnu da! Men Dansk Svæveflyver Union og Dansk UL-flyver Union havde fået en aftale med

SLV om at lave et forsøg for at vurdere mulighederne for at bruge UL-fly til slæb. Tidspunktet for dette forsøg var bare ikke fastsat endnu. Så hvorfor så ikke kombinere Slaglille-klubbens ønsker med unionernes aftale? Som tænkt – så gjort.

Fredag den 17. juli ankom Dynamic'en til Slaglille, og det gjorde flere repræsentanter for SLV, DSvU og DULFU også. Dagen skulle bruges til at foretage en række flyslæb, hvor UL-flyet blev udsat for bl.a. kasseflyvning for at prøve de si-

tuationer, som er særligt belastende ved flyslæb. Den svenske repræsentant for Aerospool, Einer Edland, var slæbepilot under forsøgene, som blev kontrolleret af DSvU's slæbekontrollant Jens Feldborg, der selv er slæbepilot i Nordsjællands Flyveklub.

Midtsjællands Flyveklubs medlemmer havde allerede kørt en stor del af klubbens glas- og kulfiberfly i stilling, da vi gæster ankom. Solen hilste velkommen, og vinden var frisk. Faktisk var der dårligt vejr på vej, og meteorologerne havde



Michael Skovgaard fra SLV er klar til et flyslæb i ASK21'eren med Jens Feldborg fra DSvU. Håndbogen bliver studeret til det sidste, inden slæbetovet strammes.

forudsagt tordenbyger med kraftig nedbør og voldsomme vindhastigheder. Så det var bare med at komme i gang og blive færdig inden vejrskiftet. Prognosen viste sig dog at være noget overdreven. Vejret holdt hele dagen.

Statens Luftfartsvæsen var repræsenteret ved luftfartsinspektør Henrik Michelsen og ingeniør Michael Skovgaard, der skulle vurdere, om projektet var bæredygtigt. Fra DSvU kom formanden Poul Hørup og Helge Hald, og DULFU var repræsenteret ved formanden Hans Havsager, materielchef John Carlsen og hans kommende afløser Anders Bloch samt artiklens forfatter, der også er slæbepilot på motorsvævefly.

De to unioner havde i samarbejde med Slaglille-klubben udarbejdet et program, der bestod af i alt otte flyslæb. Programmet stod på slæb med både en- og to-sædede svævefly og med slæbetov af forskellig længde. Det sidste måtte vi dog dispensere fra, da Dynamic'en var udstyret med et spil til indhaling af slæbetovet efter endt flyslæb, og dette tovs længde var præcis 47 meter. I forsøgsslæbene indgik svæveflyene ASK23, ASK21, DuoDiscus og ASH-25. For at kunne sammenligne præstationerne var et Piper Super Cub slæbefly fra Kalundborg blevet indbudt til at foretage lignende flyslæb som UL-flyet. UL-flyet var påfaldende mere lydsvagt end Super Cub'en. UL-slæb vil



Mon det nu går? - synes Henrik Michelsen fra SLV at tænke i forsædet på DuoDiscus'en. Men det gjorde det. Formanden for Midt-sjællands Flyveklub - Tom Jørgensen - sidder i bagsædet og er helt afslappet ved situationen.

derfor også hjælpe i fritidsflyvningens bestræbelser på at skåne miljøet mest muligt.

Det var helt åbenbart, at slæbene med de en-sædede svævefly ville gå nemmest, og slæbet med ASK23'eren foregik da også med en stighastighed på 3 m/sek. Slæbetovet var i luften efter 150 meter rullestrækning på banen. ASK21'eren med to mand ombord brugte lidt mere bane, men dog kun 200 meter, hvilket er ret imponerende. Samme distance brugte DuoDiscus'en med to mand ombord. Flere af flyvningerne foregik med kasseflyvning, og der var overhovedet ingen problemer med side- og krængerorsvirkningen på Dynamic'en. Den klarede kasseflyvningen med bravour.

Et af de sidste flyslæb påkaldte sig særlig interesse. Dynamic'en må ligesom mange andre UL-fly slæbe svævefly op til 750 kg. ASH-25'eren på Slaglille var tanket op til denne vægt, og spændingen var stor, da slæbetovet begyndte at bevæge sig mod øst ud ad græsbanen i Slaglille. Både slæbepilot, svæveflypilot og jordholdet havde checklister til dokumentation af slæbene. Disse checklister beskrev følgende fakta fra slæbet med en fuldtlastet ASH-25 efter en UL WT 9 Dynamic:



Slæbehastighed:	130 km/t
Stigehastighed:	350 ft/min
Udløsningshøjde:	500 meter
Tid i flyslæb:	4:35
Rulning på jorden:	250 meter
Højde ved begrænsning:	55 meter

UL-flyet kan med andre ord slæbe et tungt svævefly på 750 kg med 2 meter/sek og efter 4,5 minut være i 500 meters højde – vel at mærke ved et benzinforbrug af oktan 95 blyfri på 15 liter i timen.

Alle var imponerede, og SLV's repræsentanter, der var piloter i svæveflyene på nogle af slæbene, blev også overbeviste om, at projektet holder vand – hvis man da kan bruge dette udtryk i luften.

Arrangementet var beviset på et godt samarbejde mellem myndighederne, to fritidsflyvningsunioner og en flyveklub. Det fremtidige arbejde vil også være præget af dette samarbejde. Uddannelsen til slæbepilot ligger i DSvU's regi, og materiel siden på UL-flyene ligger hos DULFU's materielchef og hans flykontrollanter. I Tyskland er flere UL-fly godkendt til flyslæb, og SLV gav udtryk for, at de tyske godkendelser vil have en stor betydning for kommende godkendelser af UL-fly som slæbefly. Slæbeudstyret - kobling eller spil – har typisk sin egen typegodkendelse og eftersynsintervaller, som skal indgå i den samlede godkendelsesprocedure for UL-flyene. UL-fly har ikke et luftdygtighedsbevis, men derimod en flyvetilladelse, som er udstedt af unionens materielchef. Denne flyvetilladelse skal fornyes for hver 200 timer eller hvert 2. år – hvad der måtte komme først. Slæbeudstyret vil komme til at indgå i denne godkendelsespro-



Dynamic'en gør klar til et slæb med ASK21'eren.

cedure, som foretages af DULFU's flykontrollanter, når UL-fly bliver godkendt som slæbefly.

Og bliver de så det? Unionerne oplevede et godt medspil fra SLV's side, og konkret blev det aftalt, at forsøgsordningen skulle fortsætte med henblik på forhandlinger om en blivende aftale. Og tiden presser på. Flere klubber står parate til at købe et UL-fly som slæbefly, og en sådan handel skal være indgået inden udgangen af 2009, hvor momsfrigtagelsen på motoriserede fly bortfalder.

Til yderligere dokumentation af forsøgsresultaterne fra Slaglille er der aftalt besøg af tre udenlandske UL-fly, der skal gennemføre i alt 50 flyslæb i Jylland og på Sjælland. I Jylland vil en Eurofox fra Slovakiet flyve flyslæb i FSN Skrydstrup Svæveflyveklub i weekenden 15. og 16. august, medens en CTLS fra Tyskland indsættes som slæbefly ved nationalholdets træning i Arnborg i weekenden derefter. I slutningen af august måned gennemføres yderligere flyslæb på Sjælland, og disse vil sikkert finde sted på Slaglille, som allerede har gjort et godt forarbejde.



SVÆVEFLYVNING I PARIS

Paris er naturligvis ikke et sted man forbinder med svæveflyvning, men der er otte store svæveflyveklubber mindre end 75 km fra Eiffeltårnet med tilsammen mere end 1500 medlemmer

Tekst: Peter Eriksen

Foto: AAVE via Peter Eriksen

Da jeg for snart mange år siden flyttede til Paris området på grund af mit arbejde, blev det ret hurtigt nødvendigt at finde ud af hvordan man kommer ud at flyve. Der var alt for mange flotte cumulus på himlen til ikke at tænke på svæveflyvning. Det er blevet til 12 år i fransk svæveflyvning, så hvordan er det egentlig at være et ganske almindeligt medlem af en fransk svæveflyveklub?

August måned 1997 på en flyveplads lidt udenfor Fontainebleau. Jeg snusede lidt rundt omkring hangar og klubhus, på trods af det gode vejr stod der endnu et par fly i hangaren. Det varede ikke længe inden jeg blev antastet af en venlig person, som spurgte om jeg var interesseret i »Vol a Voile«. Jeg fik forklaret at jeg da godt kendte lidt til sporten, at jeg nu boede i Frankrig og søgte efter en klub. En time efter sad jeg i forsædet af klubbens ASK21, to timer senere var jeg medlem og var udstyret med en LS4. Et dansk S-certifikat var helt OK, og efter at have gransket min flyvebog, testet mine kundskaber i 21'eren, og briefet mig i de lokale procedurer, var der ingen tøven fra klubbens flyvechef; jeg kunne bare flyve løs.

Mange danske svæveflyvere tager jævnligt til Frankrig for at flyve, enten for at flyve i bjergene, i Alperne eller Pyrenæerne, eller for at udnytte den franske sommers gode termik i fladlan-

det og måske forsøge at flyve nogle lange ture. Det er helt sikkert ikke uden grund at Frankrig er valgt. Der er nok ikke noget andet land i Europa der byder på så gode forhold til at dyrke sporten, og langt de fleste steder er aktiviteterne velorganiserede, priserne overkommelige; dertil kommer at landet jo har mange andre ting at byde på, kulinariske og kulturelle så vel som aktiviteter for familien.

AAVE ELLER BUNO BONNEVAUX

Det blev til fem gode år i klubben i Fontainebleau inden jeg flyttede til en anden og lidt større klub tættere på min bopæl, hvor jeg stadig er aktiv – Association Aéronautique de Val d'Essonne (AAVE), eller i daglig tale Buno Bonnevaux, som ligger 75 km syd for Paris, lige udenfor for Paris TMA, nærmere bestemt nær Essonne-dalen som er en del af en stor naturpark med en række velbevarede autentiske landsbyer med marked, bistro og hvad der nu ellers hører til en rigtig fransk landsby.

Klubben har cirka 200 medlemmer og en stor flåde af fly. Syv tosædede - to Duo Discus, to DG500 etc. og cirka 25 ensædede, LS8, LS6, Pegase etc. Dertil kommer cirka 25 private fly, fem ASH25, fire ASG29 etc. Der bruges udelukkende flyslæb. To Piper Pawnee og en Robin DR400 klarer normalt dette uden ret megen ventetid. Der er tre fuldtidsansatte, en sekretær, en



Landskabet i nærheden af Buno.



Klubbens præsident Yann Mignot.

flyvechef og en mekaniker plus diverse løst ansatte om sommeren. Der flyves årligt omkring 11.000 timer i klubben.

Bortset fra størrelsen er der en række andre ting der adskiller klubben fra en dansk klub. Flyvechefen, som er ansat, er stort set altid til stede og styrer med hård, men retfærdig hånd al flyvevirksomhed, briefing, fordeling af klubbens fly, startsted osv. Ikke noget med lodtrækning eller først til mølle. Flyvechefen ved hvis tur det er til at flyve, og det kan ikke diskuteres.

De der har eget fly får stort set lov til at passe sig selv, får desuden prioritet ved startafvikling, har egen radiofrekvens, egen hangar osv., men mere om det senere under klubbens økonomi.

Der er campingfaciliteter på pladsen, både for medlemmer og gæster. Cirka 50 medlemmer har campingvogn fast stationeret. Der er også en mindre restaurant, som har åbent hele dagen når der er aktivitet, samt flere billige hoteller indenfor en radius af 10 km.

En typisk flyvedag starter ved 9-tiden, hvor flyene bliver gjort klar, trukket ud af hangaren eller samlet, tanket op med vand, og kørt på startstedet. Briefing er normalt klokken 10.30, relativt kort og præcis, da de fleste procedurer er standardiserede. Vejret hentes fra en af de specialiserede webservices, gerne flere, for at sammenligne. Derefter starter skoleflyvningen mens strækpiloterne forbereder opgaverne. Piloterne i klubben er kendt for at flyve lange opgaver, og klubben har vundet den franske Termikliga (www.netcoupe.net) flere gange, senest i 2008, på trods af at der er en langt kortere sæson her end længere mod syd. I en god sæson flyver klubben piloter 300.000 km, lige så meget som hele den danske Termikliga (OK, Arne, jeg ved godt i fløj 350.000 km i 2008). Typiske opgaver er mellem 500 og 700 km på en normal dag; 850 på en god dag. Der er fløjet mange 1000 km fra pladsen. Første start er oftest mellem 11:30 og 12:30, hjemkomst mellem 18:00 og 20:00.

Mange danske svæveflyvere har bemærket at man i Frankrig ofte starter meget senere end i Danmark. Der er ikke fordi franskmændene insisterer på at spise frokost inden de starter, men fordi solen rent faktisk står noget senere op end i Danmark, vi er 10 grader sydligere og ikke mindst 10 grader vestligere end Danmark. Det giver to timers forskel i juli måned, dermed senere start og senere hjemkomst.

LUFTRUM

Luftrummet er relativt frit, bortset fra direkte mod nord, hvor Paris TMA blokerer for al flyvning. Lige over pladsen kan man stige til 1650 meter, men nogle få kilometer mod syd er der ingen begrænsninger. Der er et par militære TMA'er mod syd, som man ofte skal udenom, men det skaber ikke de store problemer. ATC er generelt samarbejdsvillig og snakker fint engelsk. Opgaverne går typisk enten ned i Bourgogne eller ned mod den vestlige del af Loire dalen, og derfra længere mod syd mod Poitiers. Andre dage startes med et langt stræk mod øst inden der flyves nordpå op i Ardennerne.

VEJRET

De fleste år er vejret præget af lange perioder med godt flyvevejr, dog med megen tørtermik. Skybasen er typisk 1300-1800 m ofte højere sidst på dagen. Der falder ikke megen regn i området fra juni til september. De senere år har dog ikke helt levet op til gennemsnittet, og alle går og venter på at forholdene bliver mere »normale« igen. Det skal dog slås fast at man også her kan have en uge uden en rigtig god flyvedag, flyves kan der dog altid i juli og august.

KLUBBENS ØKONOMI

Sammenlignet med danske forhold er klubben ret veludstyret, både hvad angår personale og fly. Forklaringen skal findes flere steder. Den franske stat har tidligere ydet en del støtte til svæveflyvning, men det er de seneste år blevet reduceret meget.

Da Buno er regionalt center for træning, er der dog stadig penge til f.eks. sekretæren og flyvechefen. Klubben har en aftale

med Aéroport de Paris, og nogle af de fly der står i hangaren tilhører reelt lufthavnen, men opereres af klubben, og kan bruges af klubbens medlemmer. Klubben er også relativ dyr, sammenlignet med andre klubber omkring Paris, specielt for medlemmer der ejer deres eget fly, men det er faktisk lidt af hemmeligheden bag klubbens gode økonomi. Når man har investeret 150.000 euro i sit eget fly giver man gerne 1000 euro om året for en god service så som prioritet på startstedet, åbent 365 dage om året, altid slæbepilot til stede, hangarplads til fly og transportvogn om vinteren, gratis mekanikerstøtte i forbindelse med vedligehold, gratis pakning af faldskærm. Alt dette har tiltrukket cirka 80 medlemmer som enten ejer deres eget fly eller er med i mindre konsortier med to til otte ejere af et fly. Disse medlemmer lægger 80.000 euro i klubkassen i kontingent og hangarleje, køber mange flyslæb og sikrer et højt aktivitetsniveau på pladsen såvel som i restauranten.

DEMOKRATI I FRANKRIG

A.AVE har en bestyrelse som har langt mere magt end i en dansk klub. Fly bliver købt og solgt uden at det er diskuteret med medlemmerne, beslutninger om store investering bliver ikke kommunikeret før næste generalforsamling. Og netop generalforsamlinger er noget der ikke ligner en dansk klub. Jeg har været vant til at en beretning med regnskab og budget blev udsendt til klubbens medlemmer flere uger før generalforsamling. I Frankrig bliver 10 fotokopier af klubbens regnskab lagt frem i lokalet, men mærkeligt nok er jeg den eneste der tager en af kopierne for at studere den nærmere. Formandens beretning bliver modtaget med gab og kassererens med ligegyldighed. Alt dette har noget med det franske patriarkalske samfund at gøre. »Vi har valgt en bestyrelse - det er deres problem. Vi forventer at de løser vore problemer, og går noget galt er det under alle omstændigheder dem der må tage affære«.

Det minder en hel del om arbejdsmarkedets syn på den finansielle krise. Det klarer staten, ellers starter vi en revolution. Det bliver heldigvis kun til en strejke, som er mere synlig i TV end i virkeligheden.

I et interview med Deres udsendte, siger klubbens præsident Yann Mignot:

Hvordan har A.AVE formået at holde så højt et aktivitets niveau?

Vi er den største og mest aktive franske klub udenfor Alperne. For et par år siden var vi tæt på 300 medlemmer, nu er vi 200. Jeg tror vi har en størrelse der gør at vi formår at tilbyde et højt serviceniveau, både for elever, almindelige piloter og de der har deres eget fly. Det betyder at vi har formået at fastholde en stor gruppe af meget aktive medlemmer fast forankret til klubben. I fremtiden tror jeg de små klubber kan få svært ved at holde på deres medlemmer. Vores kontingentstruktur, der giver ret til ubegrænset flyvning i klubbens fly for alle, tror jeg også er en god løsning.

Hvad er der af planer for Buno i de kommende år?

Vi forsøger at udvide vores aktivitetsniveau og introducerer i 2009 UL-fly. Klubben har købt to Eurofox som vi håber at få



Flyvepladsen i fugleperspektiv. Campingvogne og hytter til højre for banekrydset.

megen glæde af. Ideen er at tiltrække folk interesseret i flyvning, som ikke nødvendigvis forstår hvad svæveflyvning er. Når de én gang er på pladsen, håber vi at få dem til at interesseret i sporten.

Vi overvejer også at bruge UL-fly til flyslæb, men har sat det på standby indtil videre. Jeg er dog overbevist om at vi skal bevare vores identitet som svæveflyveklub, de nye aktiviteter må kun blive det lille ekstra tilbud. Det er vigtigt at vi formår at skabe rigtige svæveflyvepiloter i fremtiden.

Det er også vigtigt at vi med jævne mellemrum organiserer konkurrencer i klubben, for eksempel franske mesterskaber, som vi afholdt i 2003 og 2004.

Hvis en dansk klub har lyst til at besøge Frankrig, er de så velkomne i Buno?

Vi har hvert år besøg af hollandske, belgiske og svejtsiske klubber. Danske klubber er helt sikkert også velkomne, også selv om piloterne ikke taler fransk. Såvel flyvechefen som flere andre af klubbens instruktører taler fint engelsk. Buno er et paradys for svæveflyvere, pladsen, såvel som omgivelserne. God termik, fine udlandingsmuligheder, og så har vi såvel Paris som Loire flodens slotte indenfor rimelig afstand.

Du kan læse mere om klubben her:
www.aave-buno.net.

FREMtiden

Det har været 13 gode år indtil nu, og alt tyder på at det fortsætter. Jeg blev virkelig godt modtaget, trods sprogproblemerne i starten. Bureaukratiet har jeg egentlig ikke mærket meget til. Der er nok lidt mere »kæft, trit og retning« end i Danmark, men det har nok en positiv indflydelse på flyvesikkerheden. Fransk svæveflyvning kæmper som alle andre steder for at bevare medlemstallet, og må konstatere en svag nedgang år for år, ligesom gennemsnitsalderen for medlemmerne desværre stiger år for år. Men der er meget dynamisme, og mange stærke kræfter der holder aktivitetsniveauet højt i fransk svæveflyvning.

Artiklens forfatter, tidligere formand for Østsjællands flyveklub Peter Eriksen har lørdag den 15. august vundet de franske mesterskaber i svæveflyvning i 18 meterklassen på flyvepladsen i Angers. Mere i næste nummer af FLYV.



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



Erik Rhode og Palle Skovgaard ved Cirrus SR22.

10 DAGES FLYVETUR I BRASILIEN

En beretning om de mange og spændende oplevelser man kun kan nå på 10 dage, hvis man selv flyver

Tekst og foto: Erik Rhode

I FLYV februar 2005 skrev jeg en beretning om en VFR flyvning i lejet fly i Brasilien i en forlænget weekend sammen med min søn Jesper, der er bosiddende i São Paulo. Det var så spændende en tur, at vi lige siden har talt om at gentage succesen, og evt. udvide den til flere dage.

I dag har han en halvpart i en Cirrus SR22 G3 og instrumentbevis. Cirrus'en er et ideelt rejsefly og et af de bedst indrettede og velflyvende fly på markedet i den klasse. 185 kt ved 75% og ca 160 kt ved 62% og LOP (lean of peak), der giver en rækkevidde på syv timer, hvilket kan være en fordel i områder med langt mellem tankmuligheder.

Beslutningen om en 10 dages tur blev taget et par måneder i forvejen af hensyn til planlægning og køb af billet til Brasilien. Vi undgik bevidst den brasilianske sommer dvs. månederne december til marts, som her er regntid og ofte ledsaget af kraftig CB-aktivitet.

» Fos do Iguassu vandfaldet
fra luften «

Besætningen kom til at bestå af Jesper samt hans klassekammerat Palle Skovgaard (PPL), og som har bygget en RV6A, der har plads i en hangar i Roskilde samt undertegnede også med PPL.

Der blev købt to billetter à ca 5.000 kr. alt inkl. hvilket må siges, at være billigt for en rejsetid på 14 timer. Den 6. april efter skift i Amsterdam ankom vi til São Paulo ca kl 16:40 dvs. 21:40 dansk tid.

RIO DE JANEIRO

Allerede tidlig næste morgen gik rejsen videre til en af Rio de Janeiro's lufthavne Santos Dumont, hvor vi blev modtaget af Jesper, der var her som vært for L. M. Ericsson for Volvo Ocean Race, der få dage forinden var ankommet direkte fra Kina.

Vi fik her et glimrende indblik i det verdens omspændende arrangement, der foregår i sejlbåde til 30 mil. USD pr. stk, og det skal lige nævnes, at Ericssons båd

havde et uheld før ankomsten til Kina, hvor der i øvrigt var afsat syv hviledage. Båden ankom først på den sidste hviledag, og besætningen brugte al deres tid i havnen til udbedring af skaden og startede ud af havnen syv timer efter de øvrige deltagere.

Alligevel tolkede bådens skipper de indkomne vejrdata med så stor dygtighed, at de, efter 12.000 miles og 40 dage over Stillehavet kom i mål i Rio som den førende af sejladsen. En flot præstation.

Jespers forpligtelser sluttede sidst på dagen, og da det var første gang Palle var i Rio, blev vi af en af mine brasilianske venner kørt rundt til en del af Rio's seværdigheder, – med svævebanen til Sukkertoppen med udsigt til Cococabana, og til Corcovado med den enorme Kristusfigur m.m.

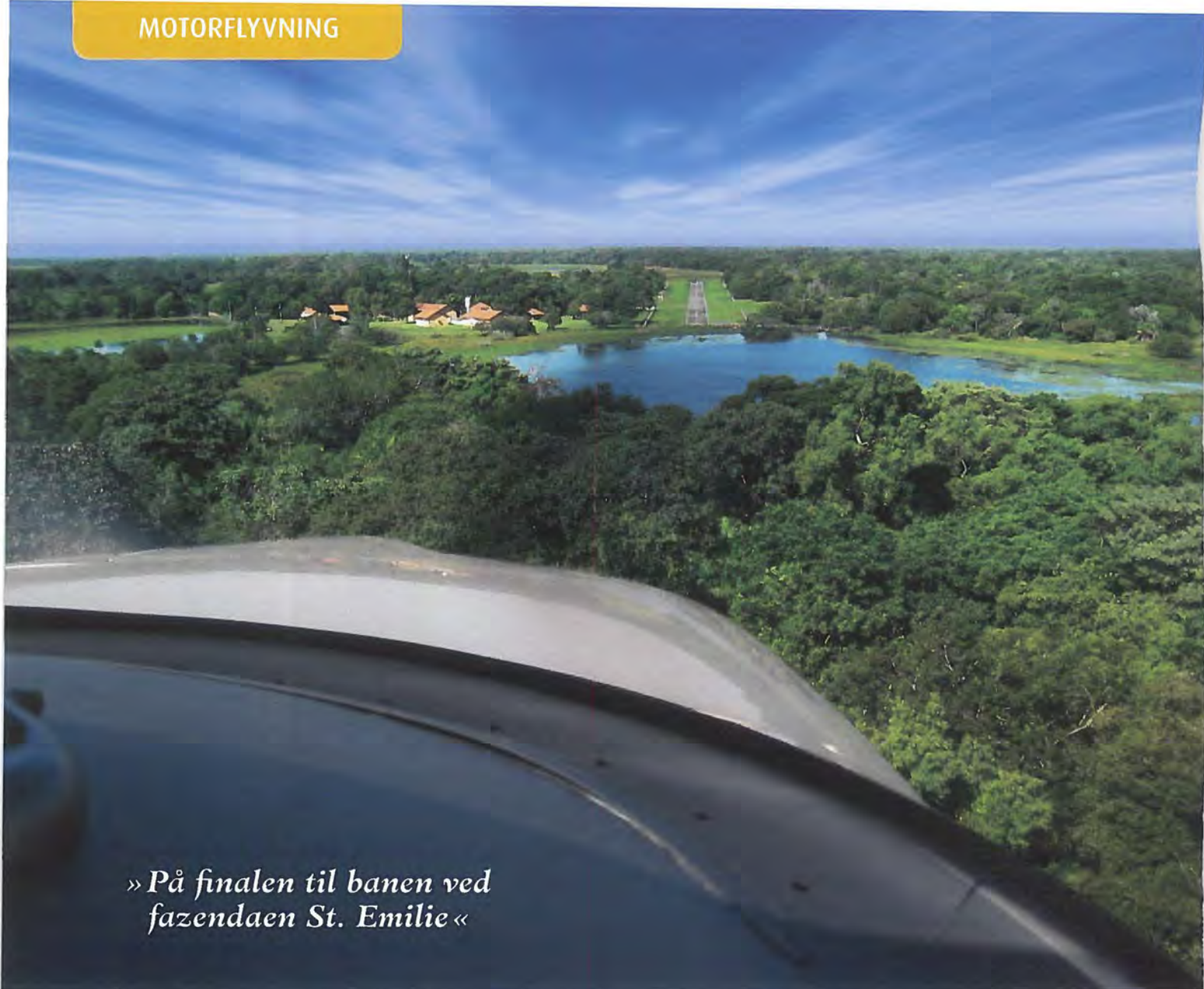
Vi afsluttede alle tre dagen på en spændende maritim restaurant, hvor tjenerne

var klædt ud som pirater. Her stiftede Palle for første gang bekendtskab med den populære brasilianske drik Caipirinha, der består af cachaça (sukkerrørsbrændevin), rørsukker og lime - on the rocks, og han bekræftede, at det nok ikke var sidste gang!

Tro ikke at det koster kassen at overnatte i en af verdens mest berømte turistbyer. Vi blev tæt på centrum indlogeret på Hotel Ibis, en kendt hotelkæde af høj standard, for 159 RS (390 DKK) for et tosenes dobbeltværelse med aircondition, TV og hvad der ellers hører sig til. Jeg tror, det er svært at finde et tilsvarende hotel i København til den pris.

FOZ DO IGUASSU

Tidlig næste morgen var Rio omgivet af lavt skydække samt den sædvanlige smog, så der blev udfærdiget en I-plan, og snart var vi på vej til turens første mål byen Foz do Iguassu, med et af verdens største vandfald, der ligger på grænsen



»På finalen til banen ved fazendaen St. Emilie«

mellem Brasilien, Argentina og Paraguay.

Efter kort tids flyvning forsvandt skydækket, og nu var det med udsigt til klippeøer og de berømte flotte brede sandstrande, og efter knap fire timer kunne vi ved frokosttid skimte målet.

Jespers plan gik ud på at være to dage hvert sted vi besøgte. Det gav en vis ro over arrangementet, og så kunne han ind i mellem tillade sig at hilse på os med en Caipirinha.

Målet her var dels vandfaldet, der gennemstrømmes af op til 13.000 m³ vand i sekundet og med en faldhøjde på ca 100 m, og dels verdens største vandkraftværk ITAIPU ved Parná floden ikke langt fra Foz do Iguaçu.

For bekvemt at komme rundt, hyrede vi straks en taxa for de to næste dage og for en pris, der svarer til ca 500 DKK og det første mål var ITAIPU, og Jesper havde på forhånd fået en helt speciel aftale med værkets ledelse, der stillede en ingeniør til rådighed i forbindelse med en eksklusiv rundvisning helt ind i »hjertet« af værket. Hver af de 18 turbiner, der driver hver sin generator, gennemstrømmes af 700 m³ vand i sekundet, og søen der leverer vandet er 170 km lang. To ekstra turbiner kan kobles ind efter behov. Da vi stod ganske tæt på en af generatorakserne 102 m under vandoverfladen, sidrede betongulvet omtrent som optakten til et jordskælv.

Vi fik endvidere adgang til værkets kontrolrum, hvor alle funktioner styres og kontrolleres. Værket forsyner hele Para-

guay samt São Paulos 19 mill. indbyggere med strøm. Det siges, at der til opbygning af ITAIPU er brugt lige så meget jern, som til at bygge 380 Eiffeltårne. Man kan læse mere på www.itaipu.com.br.

Om aftenen sørgede vores chauffør for bordbestilling til et typisk brasiliansk show med brasilianske rytmer og musik. Den følgende dag besøgte vi den berømte fuglepark »Parque das Aves« med mere end 500 forskellige sydamerikanske fuglearter, og her går man bl.a. inde i volierer med 10 – 12 m til »loftet«.

Om eftermiddagen gik turen med speciel transport gennem regnskov til stedets største attraktion, – vandfaldet, hvor vi iført redningsveste blev placeret i en større gummibåd forsynet to 150 hk mo-

torer og med plads til 8 – 10 personer, og snart gik turen mod strømmen op til et af de mange høje vandfald.

De enorme vandmasser lød som torden, og til tider var vi omgivet af en tæt tåge af forstøvet vand. Når vi ind imellem slap ud, slog en farverig regnbue bro hen over sceneriet – et Guds tegn på, at det ikke var en ny syndflod.

Vores guide foretog adskillige »angreb« på de fra 80 m højde nedstyrtende vandmasser, og til hans store fornøjelse så vi til sidst ikke havde en tør trævl på kroppen.

En bestemt fugleart har deres reder inde bag vandfaldet, og med sammenklappede vinger kan man under tiden se dem som en pil skyde sig igennem vandmasserne. Her er rederne godt beskyttet mod eventuelle fjender.

Vi troede vores forestående tur var helt unik, indtil vi senere på dagen traf et pensioneret ægtepar fra USA, der var på tur i deres Cessna 172 RG. De var taget hjemmefra i august måned, altså for 8 ½ måned siden og oplevelserne var mangfoldige. De erkendte, at de ikke var særlig sprogkyndige, men de klarede sig fint med lidt spansk og lidt portugisisk på turistniveau. De satsede på at være hjemme igen om 1 ½ måned. Man må sige, at der her var tale om den helt ideelle udnyttelse af et fly i den størrelse.

PÅ FUGLESAFARI

Den følgende morgen skulle vi igen op før en vis herre fik sko på, og i den flotte solopgang satte vi kursen mod nord, og efter et par timers flyvning og på højde med Bolivia ændrede landskabet karakter til et mere sumpagtigt og pampaslignende landskab, det såkaldte Pantanal område, der er gennemskåret af snoede og langsomt løbende vandløb og mindre floder, og selv fra luften skal man lede længe her for at få øje på en beboelse.

Her ville det være noget af en præstation at finde vej baseret udelukkende på visual navigation. Cirrus'en er forsynet med hele 3 GPS'er, så det var ingen sag at finde destinationen Santa Emilia en Fazenda, som nærmest minder om en farm, og hvis ejer Jesper havde en aftale med. Den dukkede op med sin asfaltbane ret forude omgivet af sump og mindre områder af regnskov.

Da Cirrus'en har aircondition slog varmen os markant i møde, da vi åbnede cockpittet. Udover varmen bemærkede vi straks en velsignet stilhed kun brudt af fuglestemmer. En af de mest dominerende stemmer lød akkurat som vores nattergal i Danmark. Fazendaen hedder som nævnt Santa Emilie og for interesserede er positionen: 19 30.24 S og 55 36.47 W, og ejeren oplyste, at der var ca seks timers kørsel til nærmeste handelsby! Nu skal man nok også tage i betragtning, at de brasilianske veje på disse kanter er jordveje.

Her var vi først og fremmest indstillet på at nyde naturen, og mulighederne var mangfoldige. Ture i omegnen kunne foregå til fods, på ladet af en truck, i en jolle eller til hest, – afhængig



På opdagelse til hest – Palle Skovgaard t.v.



Klar til fuglesafari.



En Tucan.



Blå Ara papegøjer ankommer ved solnedgang.

af terrænet, og alle mulighederne kom i brug under vores to dages ophold.

Jeg har ikke tal på, hvor mange forskellige dyre- og navnlig fuglearter vi oplevede under fuglesafarierne på trucken om eftermiddagen. Det var svært at holde styr på de mange navne hvor mange var af indiansk oprindelse.

Zephyr og Ekolot U.L. fly

- Radio
- GPS
- Transponder
- Props

www.dulacaircraft.dk

Tlf. 74521605

Adskillige steder på sumpede arealer spankulerede f.eks. en stork-lignende fugl på ca 1 m og med et kraftigt sort næb. Ustandselig blandede forskellige arter af papegøjer sig og ofte parvis, da de fleste holder sammen parvis hele livet. I trætoppene sås hvide høje og meget slanke fiskehejrelignende fugle samt store rovfugle ligeledes spejdende efter et måltid. På turen så vi tillige hjorte, flodsvin samt krokodiller, der her dog højst bliver 1 ½ m lange.

Ejeren, der var vores guide, fortalte at han havde haft en ornitolog boende i længere tid, i øvrigt en dansker, og han havde registreret ikke færre end 480 fuglearter i området.

En halv time før solnedgang nåede vi en mindre fazenda, hvor mange af de store blå papegøjer havde for vane at overnatte. Mange af dem havde haft reder her. Vi ventede ikke særlig længe før en snes flotte store blå Ara papegøjer ankom – to og to! De holdt en koncert uden lige, som om de lige skulle udveksle dagens begivenheder inden sengetid.

Ganske kort tid efter at solen forsvandt, blev det meget mørkt, men ejeren havde

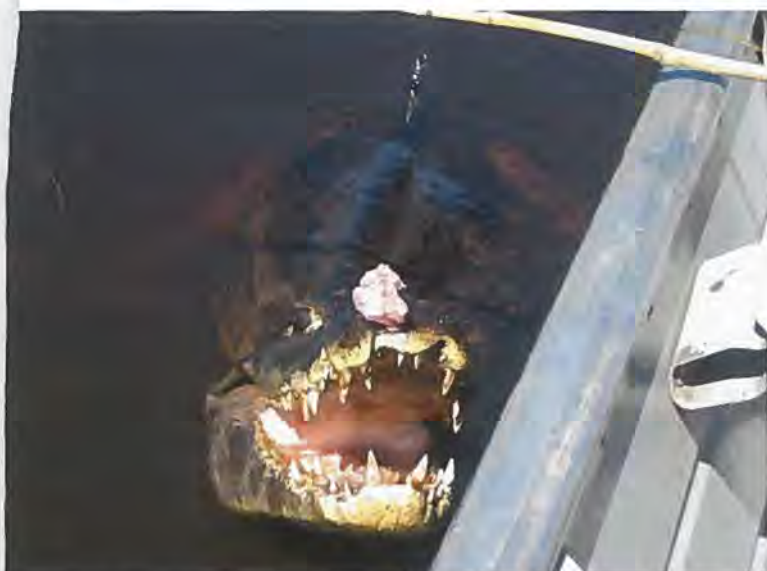
medbragt en stor projektør, så vi bedre kunne studere nattens dyr på hjemturen. Jeg bemærkede, at ledningen til projektøren ikke var forsynet med et stik. Motorhjælmen blev åbnet og de to afisoleerede ledningsender blev blot snoet omkring polerne på akkumulatoren, – men det fungerede efter hensigten.

Stadig siddende eller stående på ladet af trucken foregik hjemturen i vindstille og 26 grader, – og den var lige så spændende som udturen. Vores guide havde en forunderlig evne til at spore mørkets dyreliv, der kun sjældent lod sig afskrække af vores færden.

EN KROKODILLE PÅ KROGEN

Den mest fascinerende natur oplevelse havde vi utvivlsomt den næste morgen, hvor vi nu næsten traditionen tro startede vores dag ved solopgang. Vi tog til den nærliggende stille flydende flod, alt mens fuglene hilste en ny solrig dag velkommen.

Båden blev sat i vandet, og nu gled vi af sted mellem eksotiske planter og træer – langsomt og stille i den jomfruelige morgenstund. Vi næsten holdt vejret af betagelse. Den ene fuglestemme afløste



En krokodille på krogen.

den anden. Stemningen lader sig vanskeligt beskrive, men det var en stemning, vi sent vil glemme.

Efter nogen tid mente vores vært, at nu var det tid til lidt aktion. Han medbragte fire fiskestænger samt en pose med rå oksekødstumper, der blev fæstnet til krogene, og målet var at fange piratfisk til frokostbordet.

Piratfiskene her minder om halvstore karper og var ret villige til at bide på krogene. De sprællede gevaldigt, men man skulle tage sig i agt for deres lange sylspidse tandsæt.

Bedst som fiskeriet næsten udviklede sig euforisk sneg en krokodille, tiltrukket af synet af en sprællende fisk på krogen, sig langsomt tættere på os. Det fik værten til at lokke den nærmere, idet han holdt den sprællende fangst umiddelbart over vandspejlet.

Det kunne krokodillen ikke stå for, og nu kom den langsomt nærmere; men idet den snappede efter fisken, trak han den hurtigt op, til stor morskab for os. Men tredje gang var han ikke hurtig nok, idet krokodillen nærmest sprang op af vandet som et lyn med det resultat, at den fik fat i ikke blot fisken, men også krogen, der nu sad omkring en af tænderne.

Der blev filmet på livet løs alt mens krokodillen roterede og bankede ind i båden for at komme fri af snøren. Det lykkedes heldigvis efter nogen tid og den fortrak stille og roligt med sin fangst.

Efter frokosten og efter at den høje middagstemperatur var aftaget meddelte værten, at han havde sadlet fire heste, så vi steg ned af hængekøjerne, hvor vi havde holdt siesta, og kort tid efter sad vi bekvemt, omend for os noget uvant, alle på hesteryg bevægende os gennem områder, hvor stort set al anden form



Et skilt, der ikke er til at tage fejl af.

for transport er umulig. Man kommer ofte tættere på dyrelivet til hest end f.eks. på ladet af en truck. Først da de fleste fugle begyndte at indtage deres pladser for natten, vendte vi tilbage.

Ved aften middagen fik vi endnu en overraskende oplevelse. Under indtagelsen af desserten og resten af Caipirinha dukkede værten og hans bror op medbringende hvert sit musikinstrument, - en harmonika og en guitar, og nu blev der sunget og spillet fremragende brasiliansk musik for de tre danske gæster, der begejstret kvitterede med applaus.

LENCOIS

Den følgende dag var der en flyvning på programmet på ca. fire timer til et bjergigt område mod nordøst med bl.a. nedlagte diamantminer, og hvor flyvepladsen har fået navnet Diamantina 12 26 S og 41 16 W. Jeg forsøgte at være morsom med spørgsmålet, om vi så ikke for en gangs skyld skulle stå tidligt op!

Ikke overraskende fandt morgenmåltidet sted allerede før solopgang og efter de sædvanlige meget grundige check og forberedelser lattede vi kort efter solopgang. Det gjaldt om at komme frem inden eventuelle CB'er udviklede sig, og da det ikke havde været muligt at tanke på Santa Emílie fazendaen mellemlandede vi i en mindre provinsby Rio Verde for tankning, så vi atter havde syv timers endurance.

Kursen gik tværs over hovedstaden Brasília, hvis indre bydel fra luften fremstår som en fugl med udbredte vinger. Landskabet antog efterhånden mere og mere karakter af bjerglandskab, og i det sidste kvarter før landingen fløj vi ind mellem de særprægede bjergformationer - et meget flot syn.

Efter et kvarters kørsel i taxa ankom vi til den lille og meget maleriske provinsby Lencois, med huse i stærke farver og selv-



Jesper, Delma, Palle og Erik.

følgelig brosten i gaderne. Vort hotel lå smukt placeret klos op af et brusende vandfald.

Jesper havde på forhånd bestilt en guide, der skulle føre os rundt til omegnens seværdigheder de næste par dage. Guiden viste sig at være en kvinde antagelig midt i fyrrerne ved navn Delma og prisen var 60 RS (ca 150 DKK) pr dag. At Delma vidste meget om de steder hun førte os hen, var der ikke tvivl om. Jesper havde til tider stort besvær med at bryde ordstrømmen for at oversætte de vigtigste informationer til Palle og jeg.

En meget stor del af stedets oplevelser var naturligvis til fods gennem naturskønne områder mellem klippeformationer og ind imellem vadende over en mindre flod på sten under vandoverfladen, og som guiden kendte som sin egen bukselemme. Jeg troede et øjeblik, vi havde fundet Cola'ens udspring! Flodens farve ledte uvilkårlig tanken hen på indholdet i en colaflaske. Den specielle farve skyldes vandets meget høje indhold af mineraler, og ifølge vores guide skulle det være særdeles helbredende både at bade

i og at drikke. Vi nøjedes dog med et svulende bad under et af de mindre fald.

I forbindelse med en bjergvandring gik vi dybt ned gennem en åbning, der førte ind til et enormt hulrum af en for længst udtørret underjordisk flod. Umiddelbart før indgangshullet fik jeg øje på et besynderligt skilt, hvis illustration sagde mere end mange ord. Ikke stedkendte kan her på egen hånd let miste orienteringen og måske aldrig finde ud igen. Gennem millioner af år har dryppende vand dannet spektakulære formationer i forskellige nuancer. Et fascinerende syn og her var bogstaveligt stille som i graven.

Da vi atter var oppe i det fri, fik jeg øje på tre børn formentlig i 6 års alderen, der spillede en slags petanque med små kugler. Delma fortalte, at de holdt frikvarter, og det lille hus bag dem var deres skole. Huset var vel på omkring 30 m² og jeg kiggede forsigtigt indenfor. Det sparsomme inventar bestod af to små borde og nogle stole.

Da jeg ville tage et billede gemte en dreng sit hoved, og først da jeg lagde en

mønt foran ham tog han hænderne væk, så jeg også fik et billede af ham.

Vi gik videre, og et øjeblik efter racede han forbi os på sin cykel med de to andre efter sig og råbte et eller andet, jeg ikke forstod. Jeg spurgte Jesper – hvad råber han? Slik – var svaret, og de var på vej til en mindre kiosk i nærheden.

Den følgende dag fik vi anbefalet endnu et naturskønt område, men da afstanden var ca 120 km stillede Delmas søster sin Fiat til rådighed. Jeg blev sat til at køre, da jeg var den eneste der havde medbragt et kørekort. Fiat'en fungerede udmærket, bortset fra at den ene dør ikke kunne åbnes.

Det siges at 80% af de brasilianske veje er jordveje, men vi var så heldige overvejende at køre på asfalt, men på en strækning på ca 20 km, måtte jeg køre slalom for ikke at banke ned i de mange dybe huller i den dårligt vedligeholdte vej.

Målet var anstrengelserne værd. Vi fik et indblik i diamantminearbejdernes primitive boligforhold og levevis, og en stor slæet naturoplevelse. Et besøg på en pompøse byzantinsk kirkegård vidnede om tidlig kontakt med andre kulturer.

Hvor vi end kom i de små bysamfund, var det tydeligt at Delma var populær. Den sidste aften sluttede hun sig til os ved middagen, og hendes trang til at fortælle var ikke blevet mindre, men nu fortalte hun også lidt om sig selv og hendes familie. Det var yderst interessant, ikke mindst da hun f.eks. berettede, at hendes oldefar i sin tid kidnappede en pige på 14 år og holdt hende skjult i 2 år, for lovformeligt at kunne gifte sig med hende, når hun var fyldt 16. Han ville være sikker på, at ingen andre løb med hende. Det lød ikke særlig flatterende i vores ører, men Delma forklarede at de skam havde haft et godt liv sammen. Det kunne deres datter, som var Delmas bedstemor bekræfte.

Det var ved at være tiden at lægge turen hjemad og efter planen var det næste mål Paraty, en gammel smukt beliggende by syd for Rio, og som tidligere var opsamlingssted og udskibningshavn for guld,



Jesper, Erik og Palle foran en Republic P-47 Thunderbolt.

men en række CB'er spærrede vejen, så vi var nødt til at lægge kursen vestover, og vi blev enige om at gemme Paraty til en senere lejlighed. Bl.a. ved hjælp af Cirrussen's stormscope, der klart afslørede turbulens og lyn, fandt vi et passende hul og fløj til flyets hjemsted Jundai ikke langt fra São Paulo.

Udenfor den oprindelige plan valgte vi dagen efter at flyve til den smukt beliggende kystby Ubatuba, hvor landingsbanen ender ca 100 m fra en af de mange brede og fantastiske brasilianske sandstrande.

PÅ FLYMUSEUM

Desværre var Brasiliens største flymuseum under retablering og udvidelse, og som følge deraf lukket for gæster indtil november, men trods det lykkedes det for Jesper gennem gode forbindelser og argumentation om to danske flyinteresserede gæster at få en aftale i stand, hvis vi ville affinde os med den manglende flyinfo-skiltning m.m. Vi måtte gerne fotografere, men på den betingelse, at vi pga. rodet ikke viderebragte billeder til noget brasiliansk blad.

Museet har sin egen landingsbane på 1.500 m og er af og til centrum for flyveopvisning og større træf. Ved ankomsten blev vi afhentet af museet og kørt til hovedindgangen, hvor museumsdirektøren bød velkommen og som guide førte os rundt i de imponerende haller med fly fra stort set hele verden, og han beklagede bl.a. den manglende skiltning m.m.

Datidens Santos Dumont er for Brasilien, hvad Ellehammer er for Danmark, og flere af hans tidlige konstruktioner, som havde visse fælles træk med Ellehammers konstruktioner, var naturligvis rigt repræsenteret, og Brasilien var også repræsenteret med en stor katamaranlignende tomotoret søfly i træ til passage af oceaner.

Et af museets store trækpastre var en Lockheed Super Constellation, som i lighed med museets andre fly var i overordentlig flot stand. Vi var selvfølgelig meget interesserede i de omkring et halvt hundrede enmotorede udgaver, og navnlig en Messerschmitt Bf 109 havde vores bevågenhed.

Dette flotte flyveklar jagerfly var et af de få originale eksemplarer i verden, og vores guide bad os kigge ind under vingerothen, og her havde man bevaret skudhullerne fra nedskydningen over Norge i sin tid.

Vi lod os forevige foran mit favorit fly – en flyveklar Republic P-47 Thunderbolt. Der var mange andre kampfly fra 2. verdenskrig, og vi kunne sagtens have brugt det meste af en dag her, men for ikke at misbruge gæstfriheden, valgte vi efter et par timer at takke for en interessant rundvisning.

Men jeg har til hensigt at besøge dette fantastiske museum igen, når renoveringen er færdig, og eventuelt til den tid give en mere udførlig beskrivelse af de mange interessante fly.

AFSLUTNING

Den sidste dag på vores begivenhedsrige 10-dages tur skulle naturligvis fejres, og der havde Jesper valgt en kendt og ret speciel restaurant i Sorrocaba ca 50 km nord for São Paulo. Efter landingen her



Lockheed Super Constellation.

kørte en taxa os til restauranten, der hedder »Costela é o Nome«.

Der er ikke tale om nogen prangende restaurant – tværtimod, og stemningen var meget afslappet. Vi fik en for os ret usædvanlig velkomst. Værten kom os i møde og skænkede straks cachaça i fire små glas, derefter gav han med andagt os et glas hver og hævede sit glas og hilste os velkommen og tilføjede: Skal vi skåle for at vore koner aldrig bliver enker - og efter at havde set sig tilbage - og at de aldrig opdager vore elskerinder!

Derefter ledsagede han os til en stor ovn, hvor der befandt sig en hel okseribbensside. Han forklarede, at den bl.a. stryges med groft salt og steges i 36 timer ved godt 100 grader. Alt overflødigt fedt er væk uden at være tørt, og kødet var særdeles velmagende og så mørt, at han skar smagsprøver ud til os med en tandstikker.

Vi fik derefter anvist et bord, og her er intet menukort. Man har nemlig altid den samme ret på menuen, som i øvrigt ledsages af et væld af velmagende tilbehør, og stedet er så populært, at man til weekenderne er nødt til at bestille bord flere dage i forvejen.

Palles tid var ved at rinde ud, og vi var forholdsvis langt fra Sao Paulo's internationale lufthavn Guarulhos. De trafikale



Vi fik forevist skudhullerne i en Messerschmitt Bf 109.

forhold i Sao Paulo er ofte håbløse. På de store færdselsåre med op til 5 – 6 kørebåner i hver retning er det ikke usædvanligt at køre i skridtgang i halve timer eller mere. Jesper havde besluttet at skåne Palle for den lidelse og havde forberedt en I-plan til lufthavnen og efter ½ times flyvning i smoggen kom vi ind i rækken af rutefly for landing og snart kunne vi

aflevere Palle i god behold efter 10 begivenhedsrige dage, som givet kun er muligt med et fly i den størrelse som transportmiddel.



Invitation til stort DMU- og UL-træf

I Ringsted 19.-20. september 2009

Program:

Lørdag:

Kl. 10-11:

Kaffe og rundstykker, DMU/DULFU betaler

Kl. 11-12.30:

Fremvisning og beundring af hinandens fly

Kl. 12.30-13.30:

Frokost, deltagerne bestiller forud og betaler

Kl. 13.30 til 18:

Aktiviteter i klubhuset og på flyvepladsen, herunder

- De 2 unloner er til rådighed i klubhuset for besvarelse af spørgsmål om opnåelse af certifikat, flyvning, klubber/klubliv mv
 - Leverandører præsenterer deres fly/varer
- Grillaften, deltagerne bestiller forud og betaler.

Kl. 18:

Søndag

Fra kl. 8.30:

Morgenmad og hjemflyvning. DMU/DULFU betaler morgenmad

Tilmelding: Frokost og grillmad bestilles og betales hos Leif Pedersen på mailadressen leif@dlgpost.dk senest den 14. september.



COCKPITCHECK

– GØR DET RIGTIGT!

Tekst og foto: Anders Madsen, Tølløse Flyveklub

I juli måned holdt Tølløse Flyveklub sommerlejr i Sumperk i Tjekkiet. I sidste del af sommerlejren var vi inviteret til Moravska Trebova for at prøveflyve LAK20. Det så vi meget frem til. Efter en køretur på 40 km igennem smukke og bjergrige landskaber kom vi til Moravska Trebova – eller nærmere Stare Mesto, som er den lille by, hvor flyvepladsen reelt ligger.

Her stod svæveflyet næste klar. Et imponerende fly med glide-tal på ca. 63 – og en spændvidde på 26 m. Der skulle foretages dagligt tilsyn og vi skulle introduceres til flyet. Desværre kunne piloten og instruktøren ikke engelsk, så oversættelse foregik via en tolk.

Imidlertid bemærkede jeg selv, at hooden i bagsædet kunne lukkes forkert. Et forhold som også var tilstede på den efterhånden forsvundne Bocian, hvor den forreste hood kunne lukkes uden at være låst. Forhandleren forklarede efterfølgende af dette var rettet på produktionseksemplarerne af flyet. Dette eksemplar var serie nr. 2 og i virkeligheden en prototype.

Efter tre vellykkede prøveflyvninger var turen kommet til den sidste pilot fra Danmark. Han ville dog helst sidde i forsædet, hvilket ikke var noget problem. På de tre første flyvninger fløj instruktøren i forsædet. Nu sad han i bagsædet.

Efter et grundigt cockpitcheck, hvor forsædepiloten spørger bagsædepiloten og fartøjschefen om hood'en er lukket svares der bekræftende »hood closed«. Der gives tegn til afgang og flyslæbet sætter sig i bevægelse.

I mellemtiden var jeg selv kommet til flyvepladsens parkeringsplads, hvor Lisbeth og jeg var ved at gøre klar til at køre hjem til Sumperk. Inden vi kørte ville jeg dog gerne lige tage de sidste par ferie billeder. Så op med kameraet og klik-klik-klik. Umiddelbart efter passage af flyslæbet løber en gruppe lokale medlemmer tværs over banen. Mærkværdigt!

Vi kører hjem og mødes sædvanen tro på »Restaurace ú Jirsaka«, hvor vi spiser aftensmad med vennerne fra flyveklubben. Det foregår på en hyggelig terrasse placeret over floden som strømmer ned fra bjergene. Og her fortæller så forsædepiloten fra



»Hood'en fløj af under starten. Med et drøn ramte den halen, som fik mindre skader«

Tølløse, helt overraskende for mig i det mindste, at hooden fløj af under starten. Med et drøn ramte den halen, som fik mindre skader. Få minutter efter landede flyet normalt på flyvepladsen. Det kunne jeg ikke se i kameraets lille søger. Men det fremgik tydeligt af billederne da de blev overført til computeren efter hjemkomst til Danmark.

Heldigvis har de fleste nye moderne to-sædede svævefly en anordning der sikret at hooden i bagsædet er lukket. Ellers kan hooden i forsædet nemlig ikke låses. På de senere serienumre er dette også implementeret på denne type.

Måske er der med dette illustrerede eksempel en grund til modificere dette fly. Efter reparation på værksted.

Anbefaling: Ved kontrol af »hood lukket« før flyvning, gør det ved fysisk at mærke om hood'en er lukket. Det er ikke nok se på om de røde håndtag er i den rigtige position.



EN VÅD DULFU-UGE PÅ ARNBORG

Af Hans Havsager, fmd., DULFU

Der var store forventninger til DULFU-ugen på Svæveflyvecenter Arnborg. Og bortset fra vejret, der over hele ugen viste sig fra sin mindre pæne side, var alle enige om, at forventningerne blev indfriet.

I drøftelser med ultraletunionen om muligheder for samarbejde havde svæveflyveunionen foreslået at ultraletunionen lagde et ugearrangement på Arnborg. Det tog vi selvfølgelig imod med kyshånd. Der var alt det, vi havde brug for. En fantastisk flyveplads placeret midt i Jylland, gode overnatnings- og spise-muligheder, benzintanke og mødefaciliteter. Og så er det et rigtig hyggeligt og dejligt sted. Alt det gjorde, at vejret ikke ødelagde det hele.

Starten søndag den 5. juli var i flot vejr, og trods dårlige vejr-udsigter for de følgende dage kom der den dag ca. 10 fly og 18 forventningsfulde piloter og ledsagende ægtefæller og hunde. Allerede mandag tyndede det ud i kredsen, men typisk var der over ugen 6 – 12 fly om dagen. Og selvom det langt fra var i det omfang, vi havde ønsket, så blev der fløjet så at sige alle dage. Der var nogle gode aftener og større og mindre tidsrum om dagen, hvor der kunne flyves.

Vi fik dog ikke gennemført de lidt længere flyvninger, der var planlagt i fortsættelse af workshops.



En glad mand efter spintræning.

De enkelte workshops blev selvfølgelig gennemført – i centerets briefingrum. Det var om mandagen et spændende indlæg af flyveleder Claus Knudsen fra Billund om flyvning i kontrolleret luftrum. Desværre kunne det ikke følges op af den planlagte tur gennem Billund CTR og landing i Skrydstrup – fulgt af evaluering af forløbet.

Og heller ikke den planlagte tur til Husum i Tyskland, som skulle være fortsættelsen af Freddy Adelwards velforberejede foredrag om planlægning af ture til udlandet, kunne gennemføres. Freddy krydsede ellers selv mellem CB'er for at komme frem fra Måløv og tilbage samme dag.

Tyve spørgsmål til ikke kun professoren, men professorerne, var der mulighed for onsdag aften, da John Carlsen og Lars Chri-

stensen stillede sig til rådighed med stor viden om henholdsvis teknik, og sikkerhed og holdninger.

Onsdag og for en del også torsdag var der besøg af den tjekkiske producent af et nyt lavvinget UL-fly, Vampire. Trods CB'ere rundt omkring i landskabet fik mange sig en tur i flyet. Havde vejret onsdag, torsdag eller fredag været til længere ture, var de aflyste ture blevet gennemført der, men det blev de altså ikke. Dog lykkedes det Mads (MAT) og Anders L.(ANS) at komme til Skrydstrup i OY-9338, hvor de landede parallelt med en F-16 på bane 29.

Nogen kastede sig ud i det store gys og kunne ikke få armene ned igen bagefter. Det var de 5 – 10 personer, der brugte den mulighed, der var for spintræning i svævefly.

Den afsluttende festmiddag om fredagen var velbesøgt og stemningen god.

Flyvningerne og opholdet blev gennemført med fin overholdelse af de fornuftige krav, centeret stiller. Det kan vi ikke mindst takke Mads Thomsen for. Han var den, der for ultraleunionen sørgede for løsning af små og store problemer på en god og fleksibel måde – og information blev løbende ajourført både på stedet og gennem daglige mail-nyhedsbreve. Disse informationer sørgede Piet (Webmaster) for kom hurtigt ud.

Så mon ikke vi tør håbe på, at svæveflyveunionen også næste år tager imod os i Arnborg? Det kunne måske endda gå hen og blive en tradition.

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
centralr@centralr.dk • www.centralr.dk

Forsikringsfolk der forstår dig

Overblik og sikkerhed kommer ikke uden erfaring. QBE er gennem 120 år vokset til at være et af verdens 25 største forsikringselskaber med aktiviteter i 45 lande.
– det er vores kunders garanti for sikre produkter.

Som specialister i luftfartforsikring kan vi også rådgive dig, så vi sammen finder den løsning, der dækker dit forsikringsbehov.

Kontakt QBE - din solide partner!



www.qbenai.com

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

Susanne Hauss, Undervriter





Første prototype af XB-42 blev under testforløbet til supplerung af stempelmotorerne afprøvet med to små jetmotorer, der var monteret under vingerne.

HISTORISKE VINGESUS DOUGLAS MIXMASTER OG JETMASTER

Af Wilhelm Willersted

Allerede i oktober 1943 arbejdede United States Army Air Force Air Material Command med at udvikle en ren jetdrevet bombemaskine.

Douglas-fabrikken var samtidig i fuld gang med at konstruere den avancerede Douglas XB-42 Mixmaster, som var en eksperimentel bombemaskine med stor tophastighed. Det var et tomotoret fly udstyret med stempelmotorer, der drev to modroterende propeller. Beretningen om XB-42 Mixmaster og dens jetdrevne udvikling Douglas XB-43 Jetmaster er beskrevet her:

DOUGLAS XB-42 MIXMASTER

Douglas XB-42 med tilnavnet »Mixmaster« havde sine to stempelmotorer sammenbygget oven på hinanden i kroppen. Vingerne var rette og »rene« – dvs. kun »forstyrret« af indsugningerne til de to Allison V-1710 væskekølede stempelmotorer på hver 1800 hk, som drev hver sin propel agter i kroppen bag det kors-placerede side- og højderor. Flyet havde næsehjulsunderstel og den nederste del af sideroret var placeret der for at skåne propellerne under start og landing. Der var tremands besætning. De to piloter sad i to parallelle dråbeformede cockpits øverst



Douglas XB-42 Mixmaster med det opdeltede sideror og de to modroterende propeller.

på kroppen. Bombekasteren sad i sit glasscockpit helt fremme i næsen af flyet.

Bevæbningen var 12,7 mm maskinkanoner, som blev styret fra andenpilotens sæde via et sigte i kroppen. Der kunne kun skydes bagud, for konstruktørerne var så sikre på at flyets fart var så stor, at det kun var bagfra, at man kunne forvente fjendlige jagerangreb! For en sikkerheds skyld havde flyet dog også to maskinkanoner til at dække fronten. Douglas havde i øvrigt på tegnebrættet en angrebsversion af Mixmaster, der havde 16 maskingeværer og to 75 mm kanoner – alle fremadrettede.

Prototypen til XB-42 fløj første gang 6. maj 1944. Flyet levede godt op til forventningerne. Det viste sig – ifølge Douglas – på papiret at være hurtigere end de Havilland Mosquito og kunne ydermere medføre den dobbelte bombelast. Der blev bestilt og bygget to eksemplarer af XB-42 Mixmaster.

Ideen med at have to cockpits til piloterne viste sig nu i praksis at være dårlig, så Douglas skiftede dem senere ud med et enkelt, så XB-43 slap også for de to cockpits. XB-42 satte i december 1944 rekord ved at flyve fra Long Beach i Californien til Washington med en gennemsnitshastighed på 697,8 km/t. Den ene XB-42 prototype styrtede ned kort tid efter. Den anden blev forsøgsvis udstyret med to små jetmotorer (på hver 1600 p. tryk) placeret under vingerne. Douglas XB-42 Mixmaster blev opgivet i 1949, men Douglas brugte sine erfaringer med dette fly til at konstruere XB-43 Jetmaster.



Anden prototype er her klar til testflyvning. Over vingeforkanten kan ses mundingerne til de indbyggede maskinkanoner, der kunne affyres bagud.

TEKNISKE DATA – XB-42 MIXMASTER

Motor:.....	2 Allison V-1710 på hver 1.800 hk
Spændvidde:	21,5 m
Længde:.....	16,4 m
Højde:.....	5,7 m
Tomvægt:.....	9.475 kg
Max. vægt:.....	16.194 kg
Max. hastighed:.....	720 km/t
Rækkevidde:.....	8700 km
Tophøjde:.....	8.960 m



De to stempel-motorer drev hver sit sæt propeller. Siderorets nedre afdeling beskyttede propelbladene under start og landing.



YB-43, som den anden prototype til Jetmaster blev benævnt i USAF, lander i Muroc-ørkenen. Flyet er et rent jetfly, de to piloter deler fælles-cockpittet placeret oven på kroppen, og bombekasteren sidder i den glasdækkede næse. USAF benyttede flyet til diverse jetmotor-testflyvninger indtil 1954.

DOUGLAS XB-43 JETMASTER

Som omtalt i indledningen var USA allerede fra 1943 optaget af at man skulle bygge en ren jetdrevet bombemaskine. Douglas var overbevist om, at de nemt kunne arbejde videre med deres XB-42 Mixmaster, som de jo både havde bygget med to stempelemotorer og som de senere også havde udstyret med to små ekstra jetmotorer.

De var så overbevisende i deres argumenter at USAAF's materielkommando udover de to allerede bestilte XB-42 Mixmasters nu også i marts 1944 satte penge af til to prototyper af XB-43 Jetmaster i stedet for direkte at kaste sig ud i at udvikle en ren jetbomber fra bunden.

Det viste sig nu ikke helt at holde stik.

Ligheden mellem de to flykonstruktioner er slående. Der var plads til to General Electric J35 jetmotorer i XB-43-flyet uden at man skulle »ødelægge« hverken vinger eller krop på XB-43 konceptet. Man kunne oven i købet fjerne det nederste sideror, for nu var der ingen propeller at tage vare på. Konstruktorerne kompenserede med den manglende »underfinne« ved at gøre det nu enkelte – øverste – sideror noget større. Flyet havde som XB-42 tre mands besætning.

Douglas tilbød, at man var klar til at levere 50 eksemplarer af »Jetmaster« her og nu og lokkede med inden for et år at skruer produktionen op til 200 eksemplarer af XB-43 om måneden i to versioner: dels en ren bomber med skytten placeret i næsen og med piloterne samlet i et enkelt dråbeformet cockpit samt en angrebsfly-version udstyret med 12,7 maskinkanoner og raketter.

USAF benævnte den første »Jetmaster« XB-43, og den anden prototype for YB-43. Den blev benyttet til afprøvning af forskel-

lige jetmotorer blandt andet General Electric J47. Der blev kun bygget disse to fly.

Douglas opnåede ikke at få ordren på US Air Forces – og USA's første jetbombemaskine. Den gik i stedet til North American som sejrede med B-45 Tornado.

Den sidste Douglas YB-43 fløj indtil midten af 1954, hvorefter flyet blev doneret til Smithsonian og The National Air And Space Museum i Washington D.C., hvor det nu kan ses.

TEKNISKE DATA – XB-43 JETMASTER

Motor:	2 General Electric J35 på hver 4.000 lbs tryk
Spændvidde:	21,7 m
Længde:	15,7 m
Højde:	7,4 m
Tomvægt:	10.380 kg
Fuldvægt:	18.000 kg
Max. hastighed:	816 km/t
Stigeevne:	753 m/min
Rækkevidde:	1 time
Tophøjde:	11.700 m

FOR 70 ÅR SIDEN

Af Ingrid Muus

»I Løbet af ganske kort Tid kan De lære at flyve en CUB, Verdens sikreste og mest populære Aeroplan. CUB er billigere i Drift end en Bil og koster ikke stort mere. Priser fra 8.750,-. Sælges paa lempelige Vilkaar. Lær at flyve paa CUB Fabrikens Flyveskole eller hos en af forhandlerne. Ved Køb af Flyvemaskine gives gratis Instruktion. – Skriv efter Katalog samt Oplysninger om Forhandlere« – se det er jo ordentlig snak, der står i denne annonce i juli 1939 for Cub-flyet: Køb et fly og få et certifikat oven i hatten, en rabat, der virkelig batter. Hvad får man så for disse rare penge?

Vi kigger ud på CUB fabrikkens flyveskole: »Vi aflægger Cub Flyveskolen i Lundtofte et Besøg paa en af de dejlige Sommerdage, der især klæder Lundtofte Flyveplads saa godt, Luften er høj og klar og rundt om os hører vi Motorlarm af de forskellige Skolemaskiner, der til Stadighed kredser om os. Flyveskolens elskværdige leder, Løjtnant Prins, har nok at gøre med at dirigere Undervisningen af de mange Elever, men alligevel bliver der Tid til at give os nogle Oplysninger af Interesse. Siden Cub Flyveskolen blev oprettet i juli 1938 er der indtil nu opnaaet 40 Certifikater fra Skolen, og der er for Tiden 25 Elever, der faar Undervisning paa de 4 Cub Maskiner, der staar til Raadighed; daglig gives der i alt ca. 5 Flyvetimer sammenlagt, det betyder at der foregaar ca. 75 Starter om Dagen. Skolen har indtil nu givet ca. 1100 Timer i Skoleflyvning uden at der er forekommet eet eneste Uheld, og denne Kendsgerning, siger Løjtnant Prins, skyldes sikkert Cub Maskinens overordentlig lave Landingshastighed – den ligger paa 48 km/T – det er nemlig Landingen, der er det sværeste for en Flyveelev at faa lært, og det er interessant at lægge mærke til, at vore Elever gennemsnitlig bruger et færre Antal Timer til Erhvervelse af Certifikatet end man ellers anser for nødvendigt ved Flyveundervisningen. Undervisningen ledes af Løjtnant Prins og Sergent Swensson og er præget af god Orden trods de mange Starter, ingen Elev faar Lov til at starte, dersom en anden lægger an til Landing, og denne Bestemmelse medfører bl.a., at Manøvrerne kan udføres frit uden uforudsete Hændelser. Til den teoretiske Undervisning har Cub Flyveskolen et smukt, lyst Lokale i den idyllisk beliggende Bygning, der hører til Flyvepladsen; og her, imellem Tavler og Kort, gives der Eleverne den nødvendige Teori; heller ikke en komplet Model af en Motor mangler i det velordnede Undervisningslokale. Vi tager afsked med Løjtnant Prins og takker for den interessante Visit, der har givet os det bedste Indtryk af Flyveskolen«. Ja, tak for det!

Og sikke en reklame at få i FLYV for Cub Flyveskolen og Cub flyet. Gevinsten ved at lægge sin tid, sit liv (og sine penge) i Cub flyveskolens hænder og efterfølgende i Cub flyet illustreres på lige præcis den måde, som for mange af os hyggeflyvere er indbegrebet af det at have et flyvecertifikat: Ud landet og slå teltet



op under vingen! Vi er dog hjemme hos os gået bort fra slipset i disse situationer. Men det er en troværdig reklame, for flyet på reklamen, OY-DUR, er det selvsamme fly, som er afbildet i træningssituationen på Cub fabrikkens flyveskole i Lundtofte. Der står en mand iført kedeldragt og blød hat, og forsynet med en slags signalfalg tager han sig helt tydeligt af den omtalte direction af startende og landende fly. Men tænk engang: 40 certifikater på et år. Jaja, det var ikke så kompliceret dengang, trafikken var ikke så tæt osv. osv.

Men man er på vej, se blot hvad man skriver om flyvervejtjenesten, som udbyggedes kraftigt i disse år: »I de seneste Aar har man udbygget Nettet i vor hjemlige Flyvervejtjeneste. Af iøjnespringende væsentlige Forbedringer kan nævnes det stærkt udvidede Antal Observationsstationer, og i et Land med udpræget Øklime er det en absolut Nødvendighed at have mange Observationsstationer under Hensyn til de meteorologiske Fænomeners saa lokal Karakter. Alle indenlandske Stationer sende Meldinger til følgende faste Tider: 0200-0500-0800-1100-1400-1700-1900-2300. Til disse Tider er der 43 Stationer, der indsender Rapporter«. Og også meteorologen får en omgang velfortjent ros, en ros som vi også gerne giver ham/hende i dag: »Erfaringen er den største Læremester for enhver Meteorolog, og maaske i endnu højere Grad for en Flyvermeteorolog, der i Reglen skal kunne give ganske klare og koncise Oplysninger paa de Ruter, som Flyverne skal ud paa (...) Det kan siges, at en erfaren Flyvermeteorolog er sin egen Vægt værd i Guld, og netop

gennem Samarbejdet med Flyverne har han Muligheden for at blive det. Det spiller i mange Tilfælde en overordentlig stor Rolle, om han er i Stand til at give den rette Vejledning og ikke blot og bart Oplysning om en bestaaende Tilstand.«

Sidste nyt: »Ud fra Ønsket om at skaffe Danmark en Flyveambulancetjeneste, som i givne Tilfælde kan betjene fjerne Øer og afsides liggende Egne og i øvrigt være til Disposition for den danske Befolkning har Zone-redningskorpset oprettet Flyve-Ambulance-Tjenesten i Danmark (...)Der vil i den nærmeste Fremtid blive gjort et stort Propaganda-Arbejde for at gøre denne udmærkede Sag til en virkelig Landssag, bl.a. vil man kunne tegne Flyve-Ambulance-Abonnement for hele Husstanden i en Femaars Periode for kr.5.50 for derigennem at faa alle i Landet gjort interesserede. Ambulance-Flyvningen skal ikke tjene private Forretningsinteresser, idet alle indtægter skal benyttes til fortsat Udvidelse af Materiellet og Anlæg af Flyvepladser rundt i Landet og paa Øer, hvor der kan være særlig grund til, at Ambulance-Flyvning kan blive paakrævet.« Ser vi her den første spæde start til private sygeforsikringer?

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

OY-BLP udlejes fra Kalundborg · OY-PTL udlejes fra Roskilde Lufthavn
Rabat kan gives!

Se priser på www.airwork.dk/flyudlejning.html

KALUNDBORG AVIATION
Mobil 4041 1326
aviation@mail.dk

AIRWORK
Mobil 6076 8031
airwork@mail.dk

NAVNE

Dødsfald - Ebbe Kring

Ebbe Kring begyndte sin svæveflyvekariere i årene før og under 2. verdenskrig sammen med sin broder Bertel. De byggede bl.a. et svæveplan hjemme i faderens kælder. Senere lærte de begge at flyve i den nyoprettede Odense Svæveflyveklub, hvor bl.a. Per Weishaupt, Erik Malmose og Johannes Thinesen var medlemmer.

Svæveflyvningen forblev hans store interesse hele livet igennem, selv i den sidste tid fortalte han glad om sin svæveflyvetid. Omkring 1969-70 var Ebbe Kring i en årrække medlem af Dansk Svæveflyvnings hovedbestyrelse og beskæftigede sig meget med Dansk Svæveflyver Unions regnskab og især Svæveflyvecenter Arnborgs økonomi.

Han var et afholdt og behageligt menneske selv om han til tider kunne være lidt bestemt i sine meninger. Der skulle være pinlig orden i tingene!

Det arbejde han sammen med den øvrige bestyrelse dengang udførte lagde i stor grad grunden til driften af Svæveflyvecenter Arnborg og den moderne Dansk Svæveflyver Union

Hans liv var omsorg for sin familie og hans hobby var svæveflyvning og opera. Han besøgte flere gange festspillene i Bayreuth sammen med sin søde kone Else som han efterlader på plejehjemmet i Brædstrup.

Ebbe Kring, der var født den 28. november 1918, sov stille ind den 9. juli på plejehjemmet Vesterled i Brædstrup efter lang tids sygdom. Endnu en af de gamle svæveflyvepionerer er gået bort. Æret være hans minde.

Sv. Strarup
Hadsten

KALENDER 2009

Dato	Begivenhed
4-6/9	Oldtimer-Fliegertreffen, Hahnweide bei Kirchheim (www.oldtimer-hahnweide.de)
5-6/9	The Duxford Air Show, IWM Duxford, England (www.duxford.iwm.org.uk)
16-20/9	46th Reno Air Races and Air Show, Reno Stead Field, Nevada (www.airrace.org)
22-24/9	Helitech Expo, Duxford, England (www.helitech.co.uk)
11/10	Autumn Air Show, Duxford, England
20-22/10	NBAA, Orlando, Florida (www.nbaa.org)
20-25/10	Seoul Air Show, Seoul, Sydkorea
15-19/11	Dubai Air Show, Dubai, UAE

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.

EAA's online kalender giver meget detaljerede oplysninger om arrangementer (www.eaa.org/news).

Red Bull Air Races foregår i september i Porto og i oktober i Barcelona. Se tidspunkter på www.redbullairrace.com.

Shuttleworth Collection, Old Warden: se program på www.shuttleworth.org

Oversigten bringes uden ansvar for ændringer, aflysninger etc.



HELIKOPTER PILOT

- Uddannelse til alle helikopter certifikater inkl. ME IR *Nordeuropas største helikopter skole*
- Typeratings, R22, R44, AS350B2/B3, BO105, AS355
- Vildmarksflyvning/Bush/Mountain/Snow
- SU Godkendt
- Årlig 3 klasser
- Kollegieværelser på skolen

Kontakt os på tlf: +47 33 42 00 80 • Post@ehc.no • www.helikopterskolen.no

OSCAR YANKEE

TILFØJELSER

Maj 2009 OY-PPP blev til M-NGSN

Juni 2009 OY-KCC blev til HA-LQD

Af Lars Finken

TILGANG						
OY-	Type	Bygget	Fabr.nr.	Reg.dato	Ejer/bruger	Ex
OY-HJL	AgustaWestland AW139	2009	31245	26.06.09	Bel Air Aviation Invest A/S, Holsted	-
OY-HWW	Rotorway Exec 162F	2009	2007-010/7027	M3.07.09	Bjarne Stenberg, Horsens (+1)	-
OY-JBG	Piper PA-34-200 Seneca	1973	34-7350211	02.07.09	JEBO Gård v/Jens Kristian Frost, Smørum	SE-GAD
OY-KFG	Bombardier CL-600-2D24 Series 900	2009	15237	10.07.09	SAS Danmark A/S, København (»Maria Viking«)	-
OY-KFH	Bombardier CL-600-2D24 Series 900	2009	15240	15.07.09	SAS Danmark A/S, København (»Ella Viking«)	-
OY-KFI	Bombardier CL-600-2D24 Series 900	2009	15242	17.07.09	SAS Danmark A/S, København (»Rolf Viking«)	-
OY-PCJ	Fokker F27 Mark 050 Fokker 50	1995	20307	08.07.09	NAC Nordic Aviation Contractor A/S, Billund	JA8200
OY-PSD	Boeing 737-86N	2000	28618	02.07.09	Primera Air Scandinavia A/S, Dragør	TF-JXH
OY-RXD	Glaser-Dirks DG-400	1988	4-222	26.06.09	Jørgen Østergaard Jørgensen, Silkeborg	PH-831

SLETTEDE				
OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-HGR	Eurocopter AS 350B3	27.07.09	Air Greenland A/S, Nuuk	Havareret Nuuk 7.6.2008
OY-HIB	Bell 222U	28.07.09	Air Alpha A/S, Odense	Solgt til Norge
OY-OAA	Hawker 800XP	13.07.09	Execujet Europe A/S, Roskilde	Overført til Schweiz

EJERSKIFTER				
OY-	Type	Dato	Ny ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-ALR	Piper J3C-65 Cub (L-4J)	29.06.09	Per Clausen, Rønne (+2)	Johnny Jensen, Rødby
OY-ASY	EMBRAER EMB-110P1 Bandeirante	15.07.09	Baltic Air Service ApS, Rønne	Steenberg Aviation A/S, Allinge
OY-BHF	Piper PA-31-310 Navajo	14.07.09	Fugro Aerial Mapping A/S, Tåstrup	Scankort A/S, Tåstrup
OY-BHT	EMBRAER EMB-110P2 Bandeirante	15.07.09	Baltic Air Service ApS, Rønne	Steenberg Aviation A/S, Allinge
OY-BSI	Piper PA-34-200 Seneca	30.06.09	JEBO Gård v/Jens Kristian Frost, Smørum	Ikaros Fly ApS, Roskilde
OY-CIJ	ATR 42-500	02.07.09	Cimber Air-Leasing A/S, Sønderborg	Cimber Air A/S, Sønderborg
OY-CIK	ATR 42-500	02.07.09	Cimber Air-Leasing A/S, Sønderborg	Cimber Air A/S, Sønderborg
OY-CIL	ATR 42-500	02.07.09	Cimber Air-Leasing A/S, Sønderborg	Cimber Air A/S, Sønderborg
OY-CUC	Pitts S-2B	15.07.09	Pitts of Denmark I/S, København	Pitts of Denmark v/J Andersen + K Thomsen, Vedbæk
OY-DGV	S.A.I. KZ III U	29.06.09	Mogens Velling Pedersen, Allerød	Magnus Pedersen, Spjald (+2)
OY-DJV	Partenavia P.68 Victor	14.07.09	Fugro Aerial Mapping A/S, Tåstrup	Scankort A/S, Tåstrup
OY-EGU	Cessna F.172H Skyhawk	13.07.09	Svend Gunner Poulsen, Askeby	ABC Luftfoto I/S, Gredstedbro
OY-MKX	Rolladen-Schneider LS1-c	15.07.09	Parcon 2008 ApS, Aalborg	Mac Adamsson, Maribo
OY-NJV	Piper PA-31-350 Navajo Chieftain	14.07.09	Fugro Aerial Mapping A/S, Tåstrup	Scankort A/S, Tåstrup
OY-REN	Cessna 525A Citationjet CJ2	29.06.09	Jet Management Denmark A/S, København	Flyjet A/S, København
OY-RPJ	Cessna F.172M Skyhawk	15.07.09	Britair v/Jørgen Poulsen, Kgs. Lyngby	Corsair ApS, Roskilde
OY-RRR	Cirrus SR20	15.07.09	Christian Winther, Højbjerg (+1)	Rovsing Aviation ApS, Charlottenlund
OY-XUW	Schempp-Hirth Nimbus 4T	31.07.09	Nimbus-Gruppen, Frederiksberg	Jan W. Andersen, Kirke Hyllinge (+1)



Protoktor: Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen
 Præsident: Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille
 Formand: Hans Havsager

GENERALSEKRETARIAT

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
 Åbent mandag til fredag kl. 09.00 – 15.30
 E-mail: kda@kda.dk

KDA HUSET

	Telefon	E-mail
Anders Madsen, generalsekr.	4614 1503	am@kda.dk
Knud Larsen, redaktør af Flyv	4614 1502	flyv@kda.dk
Birgit Eldov, bogholder	4614 1506	be@kda.dk

Fax: 4619 1316
 www.kda.dk

KDA PILOTSKOP

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
 SE-nr. 63 66 28 28
 Åbent mandag til fredag kl. 09.00 – 15.30

Svend L. Jensen, butiksleder
 Telefon: 4614 1507
 Fax: 4619 1316
 E-mail: pilotshop@kda.dk

KDA'S BESTYRELSE

	Telefon
Hans Havsager, formand.....	4648 0608
Per Wistisen, næstformand	9818 4316
Søren Pedersen, ungdomsarbejde	5130 5434
Ole Kopperup	5122 6234
Kim Jensen, uddannelse	4063 8903
Helge Hald, teknik samt miljø- og lufrum... ..	9714 9155
Arne Panduro, kommunikation.....	8691 1770

DANSK BALLON UNION

Henning Sørensen
 Kronhjortvej 4, 8270 Højbjerg
 Telefon: 8627 6663
 www.ballonunion.dk
 E-mail: formand@ballonunion.dk

DANSK HANGGLIDING OG PARAGLIDING UNION

KDA-huset
 Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
 Telefon: 4614 1509
 www.dhpu.dk
 E-mail: dhpu@dhpu.dk

DANSK FALDSKÆRMS UNION

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

DANSK KUNSTFLYVER UNION

Søren Dolriis
 Hvidørevej 45, 2930 Klampenborg
 Telefon: 2624 8888
 www.kunstflyvning.com
 E-mail: dolriis@syntase.dk

DANSK MOTORFLYVER UNION

Fmd.: Knud Nielsen
 Telefon: 8623 1652
 E-mail: knni@post2.tele.dk
 Sekretariat: Merete Strandberg
 Limfjordsgade 121, Gjøl, 9440 Åbybro
 Telefon: 7878 2190
 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
 www.dsvu.dk
 E-mail: dsvu@dsvu.net

MODELFLYVNING DANMARK

Fmd: Allan Feldt
 Telefon: 8613 4140
 Sekretariat: Marttin Stuart Nielsen
 Kirkeskovvej 1, Bjælkestrup
 4660 St. Heddinge
 Telefon: 8622 6319
 Fax: 8622 6867
 www.modelflyvning.dk
 E-mail: sekr@modelflyvning.dk

DANSK UL-FLYVER UNION

Fmd.: Hans Havsager
 Telefon: 4648 0608
 Sekretariat: Dagmar Skov
 Gl. Kirkevej 1, Tiset, 6510 Gram
 Tirsdag og torsdag kl. 17.00 – 19.00
 Onsdag og fredag kl. 13.30 – 16.00
 Telefon: 7482 2021
 Fax: 7482 2400
 www.dulfu.dk
 E-mail: dagmar@dulfu.dk

Bestyrelse:

Hans Havsager, formand...	4648 0608
John Carlsen, materielchef og næstformand.....	5767 4947
Ole Gellert Andersen, uddannelseschef.....	7453 1456
Niels Gregersen, flyvechef. 8754	0248
Henrik Feldt-Rasmussen, miljø	
Bjarne Ross Pedersen, kasserer	7589 7488

HAVARIGRUPPEN

	Telefon
Niels Gregersen	2144 2497
John Carlsen	4042 1247
Edvard Braae	2485 6712
Preben Kjeldsen	4019 0753
Philip Nathansen	4019 8297

FLYV

så er du opdateret!

ORGANISATIONSNYT

Sportslicenser og rekorder

KDA har godkendt 20 nye danske svæveflyverekorder, hvoraf 17 er sat i Australien (NSW), en i Sydafrika og to i Danmark (lokale rekorder).

Derudover er en række rekordanmeldelser blevet afvist, da piloten eller en af piloterne ikke havde gyldig sportslicens på tidspunktet for flyvningen.

Den følgende tekst ang. rekorder findes også på KDA's hjemmeside www.kda.dk under fanen Regler for Danmarksrekorder.

REGLER FOR REKORDANERKENDELSE

På givne foranledning skal jeg herved præcisere de generelle regler, der er gældende for at kunne sætte en dansk rekord og få den anerkendt og optaget som sådan i KDA's rekordlister.

Da danske rekorder principielt senere også kan blive anerkendt som Nordisk rekord og/eller verdensrekord, er baggrunden for at sætte danske rekorder de samme, som er gældende for verdensrekorder efter FAI-regelsættene.

Dette udelukker desuden mulig tvivl om eventuelle forskelle mellem danske »tillempede regler« og internationale regler.

I de enkelte tilfælde føres danske rekorder i discipliner, der ikke føres i FAI-regi, men kun efter direkte aftale med den enkelte union. Regelsættene er dog de samme.

FORUDSÆTNINGER

1. Rekordsætteren(erne) skal på tidspunktet for rekordforsøget være aktivt medlem af sin union og dermed ikke være i koningentrestance.
2. Rekordsætteren(erne) skal på tidspunktet for rekordforsøget have en gyldig sportslicens til den pågældende sportsgren.
3. Regelsættene som angivet i FAI Sporting Gode General Section og den Sporting Gode, der er gældende for den pågældende sportsgren, skal overholdes.

Herunder er som hovedpunkter nævnt nogle parametre fra ovenstående, der skal vurderes, før man forsøger at sætte en ny rekord:

- Krav til dommere eller observatører
 - Krav til udstyr, luftfartøj og andet
 - Krav til måleudstyr og tolerancer
 - Krav til dokumentation (papirer, fotos, 109 mv.)
 - Krav til forbedring af rekord (%-forøgelse)
- (Generelle krav er omtalt i General Section, men der er ofte anført andre krav i den pågældende sportsgrens Sporting Gode).

4. Før en rekord vil blive anerkendt som dansk rekord af KDA, skal den være godkendt af den pågældende unions rekordudvalg (eller tilsvarende).

5. Eventuelle verdensrekordforsøg skal anmeldes til KDA, der videresender til FAI, senest 5 arbejdsdage efter et rekordforsøg.

Villy Schjøtt, generalsekretær
3. december 1991

DHPU – LHN's majslyabyrint 2009

Foto: Jacob Carstensen

Tekst: Peter Andersen, Paragliderklubben Vingesus

Jacob Carstensen fra Paragliderklubben Vingesus, var klar med kameraet da han i år blev kontaktet af den dansk-tyske landbrugsforening eller mere præcist »Landwirtschaftlicher Hauptverein für Nordschleswig«.

De havde sidste år set luftfotos på Jacobs hjemmeside (airfoto.dk) af deres årlige tilbagevendende begivenhed, Majslyabyrinten. Siden 2006 har foreningen syntes at det var sjovt at lave deres egen version af det vi andre kalder for en korncirkel »bare i majs« og så fremvise den en række weekender i august måned mens majsene er på sit højeste.

Stierne i labyrinten er i år formet som jorden set udefra ned mod Europa, så vi får Nordafrika, Europa, Rusland, en del af Sibirien og Grønland med. På den måde bliver det muligt at gå fra Afrika til Grønland gennem en majsmark og strækningen i de udyrkede gange i labyrinten er på cirka 3 km.

Man kan besøge LHN's majslyabyrint, der er åben hver weekend fra den 1. august til den 6. september.

Årets majslyabyrint ligger mellem Aabenraavej 137 og rundkørslen i Uge, 6360 Tinglev, motorvejsafkørsel 72, Aabenraa Syd.



Majslyabyrint årgang 2009.



Situation fra GAP Fly-in på Viborg Flyveplads maj 2009.

Er GAP fly-in noget for mig?

Tekst: Søren Pedersen

Foto: Anders Madsen

BAGGRUNDEN FOR FLY-SIK TRÆF

Helt tilbage i 2001 iværksatte SLV, i samarbejde med unioner, organisationer og klubber indenfor privatflyvningen et nyt initiativ med det formål, at øge sikkerheden indenfor privatflyvningen.

Initiativet kender vi i dag som GAP-arrangementer eller FLY-SIK Træf, hvor det første blev afholdt i august 2004 på Tåsinge. Siden er disse arrangementer blevet årlig tilbagevendende begivenheder, og har været afholdt i både Sindal, Maribo, Vamdrup, Ærø og ikke mindst sidst på Viborg Flyveplads i maj i år.

ER FLY-SIK TRÆF MON OGSÅ FOR MIG?

ET FLY-SIK Træf er for alle der flyver, UL-piloter, PPL-piloter, TMG-piloter, koner, kæresten og sågar vordende S-piloter er set ved disse lejligheder.

Nu kunne man måske så tro, at man kom igennem SLV's »vridemaskine« og at dette (u)væsen ved disse lejligheder rullede sig ud fra sin allerværste side, og at det igen fik noget til at afholde sig fra at deltage, men sådan foregår det selvfølgelig heller ikke.

Som deltager i et FLY-SIK Træf vil man komme til at opleve en skare af flinke, hjælpsomme og utroligt vidende mennesker inden for hver deres fagområde, personer der meget gerne vil øse og dele ud af deres faglige viden til gavn og glæde for alle os privatflyvere, alle med det formål at give deres bidrag til at højne sikkerheden indenfor privatflyvning.

Det er dejligt at være vidne til at opleve, at disse FLY-SIK arrangementer i høj grad tjener med til at nedbryde de fordomme der kan eksisterer om institutioner, myndigheder og personer man ikke kender.

FLY-SIK Træf er afgjort for alle, uanset erfaringsniveau, certifikat eller farve på flyvemaskinen, og man kan kun blive en bedre pilot af at deltage.

FLY-SIK TRÆF I PRAKSIS

Ud over SLV står Rådet for Større Flyvesikkerhed samt en eller flere lokale klubber som regel bag arrangementet, og afhængigt af programmet med deltagelse fra yderst kompetente kræfter som f.eks. DMI, NAVIAIR, SLV og ofte en eller flere dygtige flyveinstruktører.

Til hvert FLY-SIK Træf er der typisk en række workshops indeholdende emner som alle har med flyvesikkerheden at gøre, disse kan strække sig til alt fra førstehjælp, mærkelandinger, meteorologi og almindelig flyveplanlægning inkl. fuelberegning, tyngdepunktberregning – alt sammen i en venskabelig og afslappet atmosfære, hvor man hjælper hinanden og udveksler erfaringer. Nogen workshops har karakter af foredrag, hvor andre kræver aktiv deltagelse, f.eks. førstehjælp.

Et FLY-SIK Træf er ikke et rigtigt FLY-SIK Træf hvis ikke der indgår en eller anden form for praktisk flyvning i arrangementet, så dét gør der som regel også, hvis ellers vejret tillader det.

Dansk Motorflyver Union har som regel en lille navigations-tur klar til de interesserede, så man også som udenforstående kan få et lille kik ind i den del af flyvningen.

Ud over selve arrangørerne vil man også kunne møde repræsentanter for f.eks. Kongelig Dansk Aeroklub, forsikringselskaber m. fl.

Deltagerne har altid haft mulighed for at vinde flotte præmier, f.eks. har der altid været en cockpit-tur på højkant, og sidste gang ikke mindre end to af slagsen.

MINE PERSONLIGE ERFARINGER

Set i lyset af antallet af certifikater er det alt for få der deltager ved disse arrangementer, selv om alle helt sikkert ville have nytte og glæde af at deltage.

Selv har jeg deltaget ved alle FLY-SIK Træf på nær det allerførste på Tåsinge i 2004 – sågar det som regnede væk på Ærø. Der er ingen tvivl om, at man som deltager ved et FLY-SIK Træf bliver »frisket op« på rigtig mange områder, og desuden bliver opdateret på mange andre.

Selv om deltagelse i disse FLY-SIK Træf er helt frivillig indeholder de faktisk et så stort element af opdatering og formidling af nye viden, at de »næsten« burde være obligatoriske.

Har du ikke prøvet at deltage ved et FLY-SIK Træf, er du gået glip af noget! Benyt derfor lejligheden nu: Tilmeld dig selv og måske en kammerat til det kommende FLY-SIK Træf den 5. september i Maribo – og oplev et FLY-SIK Træf ved selvsyn. Vi ses.

Cockpittur med Thomas Cook Scandinavia Airlines

Patrich Holm Pedersen, der gik solo i svævefly i foråret, deltog også i GAP Fly-in i Viborg i maj. Her var han så heldig/dygtig at vinde en cockpittur med Thomas Cook Airlines Scandinavia til Kos. I cockpittet var også luftkaptajn Carsten Hoff og first officer Bjørn Michaelsen.

Læs Patrichs artikel på www.flightsafetycouncil.dk, som er Rådet for Større Flyvesikkerheds hjemmeside.



Formanden for Rådet for Større Flyvesikkerhed Steen Halvorsen (tv.) lykønsker Patrich Holm Pedersen med cockpitturen.
Foto: Anders Madsen.

EM i gummistøvekast

Traditionen tro afholdt flyvepladsleder, rejseseleder, flyveinstruktør mm. Rune Balle, Samsø Flyveplads det årlige mesterskab den første søndag i juli i godt sommervejr. Selv om ordet »mesterskab« skal tages med et smil kommer der mange for at deltage og for at kigge. Det er rart at have noget at flyve efter – ikke bare rundt om flagstangen. Der taltes ca. 24 fly, alt lige fra Antonov An-2 til ultralette og hjemmebyggede fly, der havde medbragt ca. 100 mænd, kvinder og børn.

Køleskab og kummefryser var fyldt med is og sodavand og alt muligt andet - fælles pris kr. 10, dog kostede pølser og brød kun en femmer.

Mesterskabet blev afviklet under sædvanligvis ordnede forhold og efter regler. Der blev fundet vindere i alle tre klasse. Vinderne af dame- og herreklasserne kunne få en kunstflyvningstur med Lennart Wahl i hans Bellanca OY-LEN. I børneklassen var der is til alle. På gensyn næste år til en morsom dag på solskinsøen Samsø.



Rune Balle instruerer i mesterskabernes regelsæt (ikke-EASA).
Foto: Søren Pedersen.

DMU

DMUs bestyrelse og Sekretariat (Merete) har ydet en betydelig indsats hen over sommeren omend der kun har været afholdt bestyrelsesmøde den 10 august.

DMU har gennemarbejdet og kommenteret endnu en omfangsrig EASA NPA om »Community operators«, som omfatter privatflyvning, samt kommenteret den danske BL 5-65 om Omhandlende privatflyvning med helikoptere. Vedtages BL 5-65 som foreslået i høringsudkastet vil det i praksis umuliggøre mindre stempelmotordrevne helikoptere at flyve mellem ladsdelene idet der ved lave vandtemperaturer og stor bølgehøjde skal monteres flotører og anvendes redningsdragter til de ombordværende.



FLYV

82. årgang nr. 9 · September 2009

KALENDER

KDA (www.kda.dk)

24/10 | KDA Formandsmøde kl. 10.00 i KDA-huset, Roskilde

Motorflyvning (www.flyvdmu.dk)

29/8 | Sirius Rally, Randers Flyveplads

5/9 | GAP Danmark Fly-in, Lolland-Falster Airport (Maribo)

6-12/9 | EM Rallyflyvning, Castellón, Spanien

19-20/9 | Fælles DMU og DULFU træf, Ringsted Flyveplads

31/10 | DMU formandsmøde

Ultralet (www.dulfu.dk)

19-20/9 | Fælles DMU/DULFU-træf på Ringsted Flyveplads

ej fastlagt | FAI World Microlight Championship, Jihlava, Tjekkiet

ej fastlagt | FAI World Paramotor Championship, Nove Mesto Nad Met, Tjekkiet

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)

ANNONCER

STIBO ZONE

Kontakt: Allan Christensen
Saturnvej 65, 8700 Horsens
Telefon: 2172 5939, Telefax: 8628 0350
E-mail: alch@stibo.com
www.stibozone.com

PRODUKTION

Slagelsetryk Marketing ApS,
Rosengade 7C, 4200 Slagelse
Telefon: 5853 0011, Telefax: 5850 0163

ABONNEMENTSPRIS

498,75 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 ekpl.



LEVERANDØR TIL DET DANSKE UL FOLK

DIGIDAN
APS

Tlf. 4390 6365
4015 6365

Se informationer, billeder og priser på www.digidan.dk

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

Roland Sky Jeep - STOL



CT2



Skyranger



Savannah



TIL SALG

Cessna 182T årg. 2004
G1000 cockpit
Pris EURO 169.000



SE MERE PÅ
WWW.ABCLUFTFOTO.DK

New Zealand Grupperejse februar 2010

Drømme-rejse for både piloter og knapt så flyve-gale

1. - 28. februar 2010. Kun 11 deltagere + rejseleder.
Pris ca. 30.000 kr. for fly t/r med THAI via Bangkok, transport rundt i New Zealand, overnatninger samt mad.

Er du interesseret i at høre mere, så ring til Rune Balle på tlf: **2579 3516** eller mail til rune@samair.dk

www.aerocenter.dk

CESSNA 182 P SKYLANE II 1973

OY-POE · IFR reg. · Flot nylakeret stand
TT: 2650 Timer · Motor: 300 SMOH (2001)

Pris: 550.000 Kr

Tlf. 4036 2277 · airline@mail.tele.dk

AEROCLEAN Aircraft painting

We are painting aircrafts for fixed price



Call for special offer

**10 Year's
AEROCLEAN**

Am Flugplatz 1
D25813 Husum
0049/4841/935588
EDXJ

aeroclean-husum@freenet.de · www.aeroclean-husum.de

GRUMMAN AMERICAN TRAVELLER

Hurtig fuld 4-sædet økonomi. Rejsefart 130 kts. Starter på 265 m og lader på 116 med fuld last. LYCOMING motor 160 hk. Ny propel. Robust servicefrit fjederbensunderstel.

Byggeår 1972. Kun total 976 timer excl. motor. Autopilot. Becker og King radio/navudstyr. Intercom. Garmin transponder med højdesving. Garmin GPS. EGT. Fuel-Flow. ELT etc. Nyt luftdygtighedsbevis i juni 2009. Ekstra billig i drift og vedligeholdelse.

Ready for take off, inkl. alt udstyr
236.000,- Ingen moms

Dyrt at flyve?
Slet ikke

- SE HER!

Kontakt
Knud 2271 4353
eller
Jeppe 3025 8220

RALLYE 220 E GT

Suverænt 4/5 sædet STOL, utility-fly med exceptionelle flyveegenskaber og max sikkerhed. Bærer tydeligt præg af at have været ejet af tysk flyingenør. Rejsefart 132 kts. Sidevindskomponent 25 kts. Starter på 115 m og lander på 125 m med fuld last. FRANKLIN 6-cyl. motor, 220 hk., med fornem gangkultur og lavt brændstofforbrug som gængs 4-cyl., 30 ltr. ved 2500 omdr. min.

Byggeår 1971. Kun total 1580 timer. Becker radio/navudstyr. Intercom. King ADF og transponder. Garmin GPS. EGT. ELT etc. Ekstra lydæmpet. Udstyr til fly- og bannerslæb.

Ready for take-off, inkl. alt udstyr
268.000,- ingen moms

HANGAR MED UL SÆLGES

Hangar med plads til 3-4 fly sælges på Ringsted flyveplads. Hangaren er nyopført med fast gulv.

Flyet er en rans s6s fra 2000 med halehjul.
Hangar og fly sælges for højeste acceptable bud.

Jeg forbeholder mig retten til frit at vælge imellem de indkomne bud eller forkaste dem alle. Bud der er mig i hænde senest 1. oktober kommer i betragtning.

For mere info ring på telefon 2148 6293

www.aerocenter.dk

Beech F33A Bonanza, 1988, TT ONLY 1350 Hrs 135.000 EUR
Beech King Air C90, 1975, 660/2500 SMOH 695.000 USD
Cessna 182 P SKYLANE II 1973, New paint, TT: 2650 550.000 DKK
Cessna TP206, 1970, Skydive GNS 430, Eng: 100 SMOH 99.000 EUR
Cessna 340A, 1982, GNS 530, N-reg, TT 3500 Hrs 295.000 USD
Fairchild METRO II, 1982, Engs: 1500/1500 SMOH Inquire!
Piper ARCHER III, 1997, King IFR- 975 SMOH 105.000 EUR
Piper PA31-310 Navajo, 1975 EASA REG., TT: 7500 Hrs 135.000 EUR

NB: KØB NU - DET ER SIDSTE MOMSFRIE ÅR !!!

Tlf. 4036 2277 • airline@mail.tele.dk

GROB 109 B MOTOR-SVÆVER SÆLGES

Flyet er i velholdt stand. Flyvetid 1665 timer.

Kontakt Villy Bach
Tlf. 9747 2191 / 2441 5098

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

ANNONCE I FLYV? RING PÅ TLF: 2172 5939

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 fly-ejer for 40.000 kr.



1/3 af meget velfungerende og velholdt C-150 F stationeret i Århus i hangar.

RIGTIG fin økonomi-flyvning i rigtigt fly som også er VFR-nat-godkendt.

Henvendelse til Jens S Andersen tlf 3088 9613

STORT TILLYKKE



Som hovedsponsor for DMU Sport ønsker Sirius International Aviation Insurance Kjeld Hjort tillykke med sølvmedaljen i landinger ved VM i Polen, og ikke mindst da det er første gang Danmark har fået en medalje ved et VM.

Medaljen kom i hus efter 30 præcisions landinger.

Du kan også deltage. Kom og deltag i Sirius Air Rally på Randers Flyveplads lørdag d. 29 august.



**Sirius International
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

Rally VM i Polen 2009



**Sirius
International
Aviation Insurance**

2



CASA AIR HELIKOPTER FLYVESKOLE

- Privat og kommerciel (PPL/GPL)
- Teori (Bridge & PPL)
- Instrumentbevis – IR(H)MESPL
- Instruktøruddannelse FI(H)
- Typekursus R22/R44/MD902

CASA Air A/S • www.casa-as.dk • Tlf.: 75627999



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.



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.



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



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.

Professionel pilotuddannelse



- ATPL(A) integreret trafikflyver
- FI og Typeinstruktør
- F4PT II, DA-2 med Garmin 1000
- ATPL(A) Book Distance Learning
- PPL(A) Privatflyvercertifikat

Lufthavnsvej 60
4000 Roskilde
tele: 7020 6390
fax: 7020 6395
www.dacpilot.dk

DANISH AVIATION COLLEGE

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 **Skive Lufthavn**
Tågholtvej 170 Lufthavnsvej 1
DK-9870 Sindal DK-7840 Højslev
Tlf. +45 98965633 Tlf. +45 97524037



- ATPL(A) integreret samt ATPL(A) modular
- Individuelle MCC kurser på B737 NG FFS i København
- Type Rating på B737 NG/CL og A320, A330 samt A340 incl. MCC
- Diff. Training på B737 NG/CL samt PC på B737 NG/CL og A320, A330 samt A340
- 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)FI, FI(A)IR, IRI(A), CRI(A)SPA, IR(A)

DanFly Aviation ApS, Vojens Lufthavn
Tlf. 7454 5480 Web: www.danfly-aviation.com
Fax: 7454 5487 E-mail: mail@danfly-aviation.com



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

Integreret og modular ATP, CPL, IR, PPL
Flyveinstruktør(A), N-Beg/Gen. Cert/Morse
MCC, Nat VFR, Proficiency check m.m.

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

PFC: SEP/MEP-land, SE/ME IR
Teori: PPL, NBEG, BEG
Skoling: PPL, CPL, Nat, SE/ME-CR/IR,
Diff. trng, Fam. trng.



Lufthavnsvej 20
4000 Roskilde
4614 1870



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



KoldingEgnens Lufthavn / Vojens Lufthavn
Tlf: 5323 1060 / Fax: 7353 3183
www.climb2.dk / Mail: jas@climb2.dk

- PPL(A)Teori
- PPL(H)Teori
- FI/IRI/CRI-SPA
- N-BEG/BEG
- Proficiency check
- BE 90/99/100/200
- PPL(A)Praktik
- PPL(H)Praktik
- Night Qualification
- IR(A)SE
- IR(A)ME
- AstaMet

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



Heliflight.dk
Danmarks ældste helikopterskole

- PPL H
- DAG/NAT
- Teori & Praktisk
- Type rating R-22 R-44 EC-120

Roskilde Lufthavn
Tlf. 7022 5260



www.heliflight.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 = Flyveinstruktøruddannelse. 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 = Klasseretthighed. FI = Flight Instructor. MCC = Multi Crew Cooperation Course. Proficiency Check = Praktisk prøve for forlængelse af rettighed.

Flyvevåbnets Bibliotek



392000307810

FLYV

OKTOBER 2009 NR. 10

Roskilde Air Show – et rigtig godt air show



Embraer Phenom 100
første gang i Danmark

Motorparaglidertur
Danmark rundt
ender med uheld

Læs også...

DANSKER BLEV FRANSK MESTER
I SVÆVEFLYVNING



Forsikringsaftale 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

CESSNA DEALER SCANDINAVIA

FLYTEKNIK.NO
FLETVEIEN 141, 3676 NOTODDEN - NORWAY

Cessna CORVALIS 400 TT *Fast enough to slow down the world*

This beauty with TKS anti ice system can be yours...

• European Cessna Corvalis 400 TT **NEXT TO JET COURSE** at our FTO
• Course will be **refunded Euro 3 950,-** when you order your new Cessna 400 Corvalis TT
• **Free Garmin 1000 course and flight training** in your new Cessna Garmin 1000

WWW.FLYTEKNIK.NO

Contact: Runar Vassbotten: runar@flyteknisk.no tlf. +47 90 78 44 78
Frøde Granlund: frode@luftfartsskolen.no tlf. +47 41 55 16 11

NEW • USED • COMMISSION • EASA SERVICE CENTER

Roskilde Lufthavn

Se Ikarosannoncer bag på FLYV vedr. Trænings- og skoleflyvning

Forsikringsfolk der forstår dig

Overblik og sikkerhed kommer ikke uden erfaring. QBE er gennem 120 år vokset til at være et af verdens 25 største forsikringselskaber med aktiviteter i 45 lande. – det er vores kunders garanti for sikre produkter.

Som specialister i luftfartsforsikring kan vi også rådgive dig, så vi sammen finder den løsning, der dækker dit forsikringsbehov.

Kontakt QBE - din solide partner!

QBE

www.qbenai.com

QBE Nordic Aviation Insurance A/S • Telefon: +45 33 45 03 50 • E-mail: info@qbenai.com



« 10

Når udødeligheden rammer

»Når udødeligheden rammer som en boomerang ændres verden på et splitsekund.«

17 »

Roskilde Air Show

»Roskilde Air Show, hvor Royal Air Force Red Arrows var det største trækplaster, var det bedste air show til dato.«



« 22

Fransk mester i svæveflyvning

»Her ser De en glad dansker – han har lige vundet det franske mesterskab i svæveflyvning.«



24 »

Festlige feriedage i Frankrig

»Ballonstævne i Frankrig med 300 balloner og op mod 40.000 tilskuere.«



ALMEN

Kort sagt	4
Dansk Luftsport 100 år	8
Roskilde Air Show	17
Hvad sker der i EASA?	29
Flyforsikring fylder 90 år	35
Flyvehistorisk konference	42
Kalender 2009	39

PARAGLIDING

Når udødeligheden rammer	10
--------------------------	----

SVÆVEFLYVNING

DSvU's Juniorudvalg	20
Fransk mester i svæveflyvning	22
DSvU 75 års jubilæum	31

BALLONFLYVNING

Festlige feriedage i Frankrig	24
-------------------------------	----

ULTRALET

UL besøg i Berlin Eggersdorf	32
------------------------------	----

HISTORIE

Historiske Vingesus	40
---------------------	----

OSCAR YANKEE

Oscar Yankee	44
--------------	----

ORGANISATIONSNYT

Organisationsnyt	46
------------------	----

Fotos til artikel om Fouga Magister i FLYV nr. 9/2009 er taget af H.P. Hansen, Air Service Vamdrup ApS.



AT-158 har den civile registrering OY-SKA og fløj en kort periode omkring 1993 med denne. I baggrunden Flyvevåbnets F-16 E-176, der uden motor deltager i udstillinger og air shows.

KORT SAGT

Foto: Palle J. Christensen

BOEING 787 IGEN

Boeing fabrikken i Seattle har udarbejdet en ny plan for færdiggørelsen af Boeing 787. Nu forventes den første flyvning inden udgangen af 2009. Det forventes også at den første kunde (det japanske luftfartsselskab ANA) vil få sit første fly leveret i fjerde kvartal 2010. I juli var det to år siden at der var »roll out«, siden har der været problemer og udsættelser. Sidst i 2013 forventer fabrikken at kunne levere 10 fly pr. måned.

JUBILÆUMSFly TIL TAM

I Airbus fabrikken mest succesfulde familie A320, der består af A318, A319, A320 og A321, er leveret fly nr. 4000. Det brasilianske luftfartsselskab TAM modtog flyet ved en ceremoni i Hamburg den 28. august. Flyet er en A319, der med enkeltklasse kabine har plads til 144 passagerer. TAM har 125 Airbus fly. Airbus fabrikken fejrer 40 års jubilæum i år.

AT-158

Lørdag den 12. september havde Draken Team Karup den årlige opstart af AT-158, »The Princess«. Hun er så god som ny,



Sikkert fortøjet sættes efterbrænderen i funktion.

dog med 2.805 flyvetimer. Alle systemer virkede, da der kom strøm på. En karakteristisk hvæsen, derefter hylene, så en dyb brummen. Hvæset stammer fra et skud AVPIN, isopropylnitrat, i starteren. Forstøvet AVPIN er højeksplosivt, driver en gasturbine op på 45.000 omdrejninger (hylene), 12.000 RPM på drivakslen. Det gør RM6C motoren i stand til at accelerere op til tomgangshastighed (brummen). Er man i vindretningen får man også den stikkende krydrede lugt i næsen. En totaloplevelse som vækker mange minder. På med hørøværnet for »EBK«, efterbrännkammare (efterbrænder), skal selvfølgelig også prøves. Den ældre dame er solidt tøjret, så hun løber ingen steder. Hun er faktisk flyveklar. Dog kommer hun aldrig i luften mere, men en god måde at bevare historiske fly på!

Tekst: Palle J. Christensen

GRØNNE STARTER I KASTRUP

»Klima og miljø er på dagsordenen i luftfartsbranchen, hvor der blandt andet fokuseres på »grønne landinger«, hvor flyet svæver langsomt ned. Det benytter vi også i Københavns Lufthavn, men vi opnår dagligt en langt større miljøgevinst ved »grønne

DIN MULIGHET TIL Å BLI PROFESJONELL PILOT I DANMARK OG EUROPA

Søk før 28 oktober!



SU - Support
Apply online

www.neia.no

Email: post@neia.no

Telefon + 47 70 18 93 00

Fax +47 70 18 93 01

Inkludert i utdanningen

- Europeiske og Amerikanske pilot lisenser
- Loss of Licence forsikring i studietiden
- Opp til 2000 flytimer
- Leilighet i USA
- Hybelhus i Norge
- Muligheter for jobb i NEIA som pilot eller instruktør

**ER DRØMMEYRKET FORTSATT EN DRØM ?
- NEIA GJØR DRØMMEN TIL VIRKELIGHET -**

100 % av de uteksaminerte studentene i 2007 og 2008 har gått rett i jobb

Samtlige studenter har i denne perioden hatt 2 - 3 jobbtillbud. De to siste studentene fra 2008 hadde fått jobb før de hadde sin oppflygning i desember.

-Du trener ikke bare til en pilotlisens, du trener til en karriere-

Opptaksprøve er den 3-5 november 2009. Søk nå og bli med på neste opptaksrunde, og du har tatt det første steget mot å bli profesjonell pilot i Norge og andre land i Europa! Testene som gjennomføres tar en dag. Trafikkflygerutdanningen ved NEIA er den eneste integrerte som gir studentene praksis under selve utdanningen, noe som medfører at de fleste kan gå direkte over til de beste pilot jobben rundt i Europa etter at utdanningen er avsluttet. Vi vil derfor invitere deg til NEIA. Skolen dekker dine reisekostnader om du starter i januarklassen 2010. Når du kommer på opptaksprøve vil du også få en tur i vår flysimulator.

Bli en del av den beste pilotutdanningen som tilbys i Europa!

Ole Pedersen, Accountable Manager



starter«, der, ifølge luftfartsselskaberne, giver tre til fem gange så stor en CO₂-besparelse,« siger kommunikationsdirektør Henrik Peter Jørgensen, Københavns Lufthavne A/S. De grønne starter sparer 32.000 ton CO₂ årligt.

Naviair, der har ansvaret for flyvekontrollen i det danske luft- rum, giver over 95 procent af alle startende fly i Københavns Lufthavn tilladelse til at stige uafbrudt til en brændstoføkonomisk højde – i fagsproget en Continuous Climb Departure – og samtidig får flyene tilladelse til at dreje hurtigere ind på den planlagte rute.

Eurocontrol har gennemført en række computersimuleringer, der viser, at Naviairs koncept for kontinuerlig stigning under starten i gennemsnit sparer 200 kg brændstof pr. start. Det svarer til en reduktion på ca. 620 kg CO₂ samt formindsket udledning af en række andre miljøskadelige stoffer som fx svovl. Afvigelsen fra standardproceduren lader sig gøre som følge af Københavns Lufthavns beliggenhed ved Øresund med vand til tre sider. I de fleste andre europæiske lufthavne er man på grund af geografiske forhold med bymæssig bebyggelse til flere sider nødt til hovedsageligt at benytte nogle få, faste starttruter og lade flyene stige gradvist til forskellige flyvehøjder.

»Muligheden for at benytte »grønne starter« er et resultat af Københavns Lufthavns unikke beliggenhed. Men den udbredte anvendelse af proceduren er et bevidst valg fra flyveledelsens og lufthavnens side om at afvikle trafikken så smidigt og miljøvenligt som muligt uden at gå på kompromis med sikkerheden,« siger Morten Dambæk, direktør, Naviair.

JAXIDA COVER SOLGT TIL TYSKLAND

I de seneste 17 år har Verner Jaksland i Holbæk produceret overtræk hovedsagelig til svævefly, men i de senere år også til motorfly, biler, både mm. Jaxida Cover er almindelig anerkendt som det bedste svæveflyveovertræk i verden.

Verner Jaksland har nu solgt forretningen til den kendte tyske svæveflyver Uli Schwenk. Schwenk familien har arbejdet i tøj- og stofbranchen siden 1843. Det bliver Uli Schwenk' datter Daniela, der med opvækst i både svæveflyvebranchen og stofbranchen der skal stå for produktionen overtrækkene.

Jaxida Cover har nu hjemme i Münsingen (Uracherstr. 17) i Tyskland, hvor der er åbent hus den 3. oktober 2009.

LEVERANDØR TIL DET DANSKE UL FOLK

DIGIDAN
APS

Tlf. 4390 6365
4015 6365

Se informationer, billeder og priser på www.digidan.dk

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





hvordan

**UNDER MULTINATIONALE MISSIONER ER DER
ET SÆRLIGT VIGTIGT ORD: HVORDAN.**

C-130J har alle de egenskaber, der skal til for at deltage på alle typer missioner i verdens mest øde og krævende egne. Parat til at tjene alverdens nationer. At levere fragt, som er essentielt for gennemførelse af missioner stort set over alt i verden, er et spørgsmål om hvordan. Og det er dette hvordan, der gør hele forskellen.

lockheedmartin.com/c130j

LOCKHEED MARTIN

We never forget who we're working for





Skives borgmester Flemming Eskildsen (V) byder velkommen og ønsker en god festdag.



KDAs næstformand Per Wistisen opfordrede til sammenhold.

DANSK LUFTSPORT FEJRER 100 ÅR

Tekst: Knud Larsen

Foto: Egon Bjerre og Knud Larsen

I forbindelse med fejringen af KDAs 100 års jubilæum havde en række aktive mennesker med Kai Toft, Skive Lufthavn i spidsen taget initiativ til at vise hvad dansk luftsport kunne præstere i 2009.

Da vejret heldigvis var godt lørdag den 20. juni blev hele programmet afviklet uden afbrydelser. Publikum kunne se KDAs tilsluttede unioner vise hver deres indslag afvekslende med besøg ved pølsevognen eller ølteltet.

Skives borgmester Flemming Eskildsen (V) bød velkommen til alle. I hans tale skinnede det igennem at Skive byråd nu var mere positivt indstillet til lufthavnen end tidligere – et udsagn der bl.a. glædede Kai Toft.

Per Wistisen, næstformand i KDA, sagde at det var vigtigt at holde sammen for ikke at blive løbet over ende af alle de kommende regler fra EASA og den teknologiske udvikling. Han mindede alle om at det var vigtigt at skaffe nye unge medlemmer, idet han på publikums hårfarve (grå eller ingen) kunne se at det gik den gale vej med medlemskarens alder.

Efter talerne startede flyveopvisningen med løbende skift af forskellige flytyper og faldskærme.

Dagen sluttede i terminalbygningen med festmiddag med luxumenu, lokale øl og udsøgte vine.



En modelhelikopter og to modelfly.



Polaris UL-fly. Til vands, til lands og i luften.



En Hoffmann H36 Dimona motorsvæfely med motorskærmen afmonteret.



Eurostar er et af de »nye« populære UL-fly.



GØP briefer piloterne før flyvningen.



Kommende pilot drømmer foran Lars Najbjergs Giles 202.



GPS viser vejen.

NÅR UDØDELIGHEDEN RAMMER SOM EN BOOMERANG

Tekst og foto: Klaus Pedersen, www.paraglide.dk

Klokken er 2 om natten. Tirsdagens morgensol nærmer sig. Vibeke sover lige ved siden af mig. Hendes vejrtrækning er rolig og regelmæssig. Jeg selv har ikke en chance for at falde i søvn. Jeg føler en vanvittig smerte fra min højre hånd og fra mine hofter. Alle lyde omkring mig bliver irriterende – Sølvørerne fra Odense Zoo og en fejmaskine med en irriterende turbinelyd gør lydombgivelserne til et helvede. Jeg har ikke nogen følelse i fingrene på højre hånd, den snurre og er hængt op i en krog over kroppen, der er fastgjort til sengen.

Jeg er kommet tilbage til afdeling O2 på 12 sal på Odense Universitets Hospital for 2 timer siden, efter en kompliceret operation på otte timer. Jeg har fået sat to plader og 11 skruer ind i håndledet. Bækkenet er skruet sammen med tre 80 mm skruer.

Tankerne farer rundt i hovedet på mig om min førlighed fremover. Inden operationen kunne jeg da mærke min højre hånd – Har lægerne kikset operationen? Eller er det et forbigående

symptom på at lægerne har arbejdet i syv timer på at sætte håndleddet sammen igen?

På bordet ved siden af mig står et lille plastikglas med to smertestilende morfin piller. Jeg tager den ene sammen med en slurk vand. Vandet er hældt op i en tudekop, som babyer bruger, når de skal lære at drikke. Dette fordi jeg ikke kan løfte mig. Smerthen i ryggen og bækkenet, bliver ulidelig hvis jeg forsøger at hæve hovedgærdet.

Langsomt begynder morfinen at virke; jeg bliver lidt svimmel og tankerne falder hen til en slags ligegyldighed. Vibeke sover normalt meget let, men heldigvis sover hun videre, selvom jeg fik rumsteret med at dreje mig en anelse og med at indtage vand og pille. Hun kom til hospitalet meget kort tid efter jeg selv var ankommet i ambulancen. Det var i fredags og hun har været ved min side lige siden. Hospitalet vil ikke stille en seng til rådighed til hende, selvom hun passer mig og derved sparer personalet. Hun har sat 3 stole sammen og lagt et utal af tæpper og dyner ovenpå, der tilsammen danner en tålelig seng. Heldigvis ser de meget regelrette sygeplejersker på Odense Universitets Hospital, gennem fingre med dette arrangement.

For f... hvor jeg ærgre mig over mit uheld! Hvorfor gik det galt? Hvorfor blev jeg ikke bare én time længere på jorden, inden kursen blev sat mod Kerteminde? Så havde termikken lagt sig yderligere og uheldet var undgået! Alle disse tanker rumler og kradser inde i mit hoved.

Indtil mit styrt indtræf ved Flyvesandets Camping på nord Fyn, var det ellers den mest vellykkede langtur med min paraglider og min ryg-skubber-motor-propel, nogensinde.

Det startede tirsdag aften, hvor jeg kyssede Vibeke farvel på en lille græsmark, et par kilometer fra vores bolig. Kornet på vores egen – og naboens mark var blevet for højt til at starte på, så jeg startede med 15 liter på tanken på Helge's lille private ultralet flyveplads. 15 liter er det maksimale jeg kan have på tanken og det er kun når det er nødvendigt at jeg har alle 15 liter om bord. Motoren er spændt fast på ryggen og bliver meget tung at løfte fra jorden fra siddende stilling. Når jeg er fuldt udstyret med motor, benzin, reserve skærm, seletøj, radio, telefon. GPS, kamera, diverse ladere, 1l. totakts olie, værktøj, tandbørste, minicomputer og lidt skiftetøj – så skal der løftes ca. 55 kg. Derefter skal der løbes ca. 20 km/t med hele op-pakningen før vingen bærer og fødderne slipper jorden! Langtur med motor-paragliden er ikke for svæklinge.

De 15 liter brændstof skulle bruges til at nå fra Undløse ved Holbæk til Brædstrup, der ligger lidt nord for Vejle. Der havde jeg en aftale med min fætter Jens og Susser om overnatning.

Ifølge vejruddisigten ville vindretningen ændre sig fra nord til vest i løbet af onsdagen. Den vestlige vindretning ville være velegnet til at flyve op langs den jyske vestkyst. Derved ville vinden komme fra havet og være fri for termisk turbulens. Turbulens er ikke sjovt at flyve i, når vingen kun vejer seks kilo og selv den



Pitstop for tankning.

mindste uro i luften forplantes ned til de rejsere der forbinder vingen med det seletøj man sidder i.

Kursen blev sat mod Kalundborg. På vejen skulle jeg passere Mørkøv og Jyderup. Ved Jyderup ophører Roskilde TMA. Jeg steg til de maksimalt tilladte 1050 meter for paraglidere og kaldte Copenhagen Information op på radioen med meldingen: »Copenhagen Information, Paraglider 2013, VFR flyvning fra Holbæk til Brædstrup via Samsø, Jyderup 10, 3500 fod, forventer Røsnæs 05, bemærk flyvehastighed er 20 knob«. Derefter forsøgte flyvelederen at tildele mig en transponder squawk kode, hvorefter jeg pænt måtte fortælle ham, at jeg ikke havde en transponder om bord.

Nu var der ro på – alle elektronik dimser, briller mv. var på plads i cookpittet, GPS'en pegede lige mod spidsen af Røsnæs og radiomeldingen var i hus. Andre fly ville blive informeret om kurs og højde på det fartøj jeg fløj i – som vist mest af alt kan betegnes som en luftknallert :)

Flyvelederen var tydeligvis ikke vandt til så langsomme fartøjer som en paraglider. Ved Kalundborg kaldte han op for at checke min position og spurgte om jeg virkelig mente at der var 30 minutter til Røsnæs.

Sidste gang jeg fløj til Samsø, var i 2006. Den gang betalte jeg 1.600 kr. til SLV for at få lov til at flyve højere end de 1050 tilladte meter, hvilket er en ganske tåbelig regel i Paragliderloven: BL 9-5. Højden over 1050 meter, skal nemlig bruges af sikker-



Jeg jager min egen skygge.

hedsmæssige årsager. I tilfælde af at motoren sætter ud midt i mellem Røsnæs og Samsø, skal man gerne kunne svæve i land. 1050 meter er i teorien nok til at svæve de 8 km, der er fra midt mellem de to landsdele til land. Men i praksis vil det være meget svært.

Jeg var ikke indstillet på at betale SLV for at sende et ligeegyldigt notam ud om min flyvning mellem Røsnæs og Samsø. Specielt fordi Copenhagen Information meget behændigt klarer trafikmeldingerne og sørger for på helt almindelig vis at styre trafikken – også uden dette notam. Forinden ringede jeg til Naviair. De sagde at de ikke kunne give tilladelse til den ekstra højde, men det var op til min egen samvittighed om jeg ville overholde højderestriktionen eller ej.

Jeg fløj til Samsø med rimelig god samvittighed, men jeg var glad for at min gode samvittighed ikke blev sat på en prøve midt i Kattegat med en slukket motor. Midt mellem Røsnæs og Samsø, føler man virkelig at man er på dybt vand. Man føler sig meget lille og helt mutters alene. Skibene på vandet er meget små og der er langt til alting! Usikkerhed og angst fortrænges dog totalt af det billede, der tegner sig i horisonten – silhouetten af Samsø i det vestlige modlys og bagud – det solbeskinnede Røsnæs med antydningen af Kalundborg i baggrunden. Jeg

havde en fornemmelse i maven som en opdagelsesrejsende. Det var nogle lange, men meget skønne minutters flyvning.

Mellem Samsø og Jylland ligger Tunø, som gør at flyvningen i sikkerhedshøjdeforstand, ikke er kritisk. Ved ankomsten til Jyllands østkyst, tog jeg afsked med flyvelederen og fortalte ham, at resten af turen ville jeg flyve under 150 meter. I højder under 150 meter er det ikke tilladt at flyve med mindre man er en paraglider. Højden under 150 meter er en slags helle for motorparaglidere og en højde, som jeg absolut foretrækker. Det var meningen at jeg ville lande på sportspladsen i Brædstrup, derfra kunne jeg gå hen til fætter Jens. Jeg nærmede mig Brædstrup, men jeg nærmede mig også en væmmelig udseende regnsky. Da jeg fik et par dryp, besluttede jeg at lande på den private flyveplads, der ligger et par kilometer uden for byen.

Fætter Jens er flink, han kom med bil og trailer, så hjemhentning og benzinpåfyldning var nemt og ligetil. De 15 liter, som jeg startede med, rakte fint; der var til yderligere 20 minutters flyvning på tanken. Jeg havde tilbagelagt ca. 140 km med 14 liter brændstof og fire timers flyvning.

LANGS JYLLANDS VESTKYST

Onsdag morgen var jeg i luften kl. 7.30. Det var en anelse for sent i forhold til at jeg skulle flyve over land til Jyllands vestkyst.

Termikken starter typisk ved 9-tiden og er ikke behageligt at flyve i. Den bedste tid for motorparagliding er om morgenen lige efter solopgang. På det tidspunkt er luften helt rolig og man kan flyve meget præcist og meget tæt på jorden. Termikken satte ind da jeg nåede til Herning. Resten af turen ud til Vedersø Klit var en bumletur, hvor der skulle flyves aktivt med motorgassen og styring af vingen for at holde kurs og højde nogenlunde.

Lidt før middagstid nåede jeg til Vedersø. Det var faktisk en lettelse at kunne se ud til havet, hvor jeg vidste at vinden ville være stabil og fri for turbulens. På min GPS i telefonen, kunne jeg se at der skulle være en benzintank i Vedersø. Jeg fandt en græsmark et par hundrede meter fra tanken, satte fødderne på jorden igen, pakkede udstyret sammen og gik ind til tanken. Det viste sig, at det samtidig var en købmand af den gode gamle slags, hvor mand og kone var fælles om at drive forretningen. Det blev til en dejlig frokost i behageligt selskab, hjemmelavede boller med ost og pålæg, noget at drikke og lidt frugt.

Endelig var jeg ude langs med Vesterhavet. Det er skønt at flyve lavt og lige i strandkanten! Man vinker som en anden dronning til næsten alle mennesker på stranden. De står ofte med et let undrende udtryk og et smil på læberne, mens de betragter den lidt underlige genstand, der brummende passerer forbi.

Det var min hensigt at flyve langs Vestkysten hele vejen til Skagen, men der er et militært skydeområde fra Lemvig og op til Hanstholm. Skydeområdet var aktivt, og selvom jeg flyver i en højde mellem en og 20 meter og ikke ville udgøre et mål for de militære langdistancekanoner, så havde jeg alligevel ikke lyst til at tage denne tur. Jeg måtte op gennem Limfjorden. Forinden skulle jeg over et stykke land, inden jeg ville få vinden ind fra Limfjordens vande. Jeg måtte atter bide tænderne alvorligt sammen og flyve meget aktivt med gas, vægtstyring og bremses. Det varede heldigvis kun 15 – 20 minutter, men dét var også rigeligt tid til at få stresset kroppen godt op. Vinden var tiltaget, der var toppe på vandet, som normal betyder vind med 6 m/s i styrke. Dvs. at jeg efterhånden fløj på grænsen i forhold til den vindstyrke, der var forsvarlig at flyve i. Ved Toftum fløj jeg hen over nogle paraglidere, der fløj hæng på skrænterne ud til fjorden. Efter at have passeret Venø, satte jeg motoren i tomgang og fløj selv hæng på skrænterne frem til Glyngøre.

Ved Glyngøre var vinden blevet for kraftig, og jeg landene på stranden lige ved siden af en OK tank. Det blev til et par timer med et aftensmåltid, optankning og snak med interesserede forbipasserende.

Vinden lagde sig heldigvis lidt, og jeg startede med en krydsstart fra stranden, godt hjulpet af 3 – 4 personer. De hjalp med til at holde skærmen, så den ikke blæste væk og krøllede sammen, mens jeg hægtede mig i seletøjet. Jeg lettede fra jorden uden at tage et eneste skridt. Da jeg gav halv gas, blev jeg simpelthen løftet af jorden.




Flyveklar til næste ben på turen.



Frivillige hjælper med at holde vingen.

Jeg fløj forbi Løgstør og videre ud til Vestkysten igen. Ved Hirtshals var det ved at blive mørkt og jeg var egentlig også lidt flyvetræt. Ud til vandet lå Danland Feriecenter, og det lå lige til højrebened at lande nogle få meter fra hovedindgangen. Klokken var ca 21.30. Receptionen var lukket. Restauranten var lukket. Der var ikke nogen telefonhenvisning til en aftenvagt. Jeg



» Grenen – Jyllands nordligste punkt «

var ved at indstille mig på at skulle sove på stranden og bruge vingen som telt og sovepose. Heldigvis fik jeg hjælp fra de meget nysgerrige børn på feriecenteret. De fandt et telefonnummer til den ansvarshavende for centeret.

Det vigtigste efter man er landet er at få benzin på kræet igen. Jeg afmonterede tanken og lavede en hank med et stykke snor. Og så var der et par kilometers gåtur til den nærmeste benzintank. Med min lille 9" netbook, kunne jeg tjekke vejrudsigten og finde GPS punkter, der skulle bruges den følgende dag. Vinden ville gå i øst, og det var netop det jeg havde håbet på. Jeg havde tænkt mig at runde Skagen og derefter flyve sydover langs Jyllands østkyst. Med en vestlig vindretning ville jeg være nød til enten, at vente med at flyve til termikken lagde sig om aftenen, eller flyve den samme vej tilbage langs Vesterhavet.

Det blev lidt sent før jeg gik til køjs, så jeg var først i luften ved 8-tiden torsdag morgen. Vinden var gået i øst og på det sidste stykke op til Grenen var termikken allerede begyndt at sætte ind. Jeg fløj i konstant synk og skiftede derfor til den østvendte kyst. Der var små søde vattotter i 250 – 300 meters højde, som jeg fløj ind i mellem. Det er altid en sjov fornemmelse nærmest at røre ved – og hilse på skyerne, specielt når luften er fri for turbulens. Nu var jeg fremme ved målet; jeg var lige over det nordligste punkt i Danmark.

Det er en ubeskrivelig følelse at nå dertil. Man føler sig som en eventyrer, der lige har opdaget et nyt land. Det er en lettelse.

Stressen render ud af kroppen, og man begynder at tage det mere med ro. Jeg var alene og ønskede rigtigt meget at dele denne glæde og følelse med andre. Det var faktisk meningen at Vibeke og jeg skulle ha' taget turen i tandem, men Vibeke havde et knæ med et forstrøkket ledbånd og »Sol« tandem-skærmen er for tung at få i luften, når den skal startes med motor og uden vind. På langtur skal man være i stand til at starte i alle forhold. Med et frisk ben og en anden tandem vinge bliver det forhåbentligt muligt en anden gang.

SYDPÅ IGEN

Jeg havde nævnt overfor min søster Helle, der bor i Hadsten, at jeg måske kom forbi på turen.

GPS'en viste 165 km til målet, og det var stadig formiddag. Dvs. at målet lå pænt inden for grænserne for hvad der kunne lade sig gøre. Nu var det bare med at flyve så langt som muligt og udnytte tankkapaciteten maksimalt for at undgå mere en én optankning. GPS'en i telefonen med positioner på benzintanke og tankmåleren (som er et spejl i en snor til at kigge baglæns med) blev nøje studeret mange gange. Jeg formåede at strække flyvningen, så der kun var ca 5 – 10 min. flyvning tilbage på tanken. Jeg landede i Voerså på en eng ned til vandet. På GPS'en skulle der være ca. 200 meter til benzintanken.

Jeg fik hurtigt selskab at en mand, der selv var kite-surfer og derfor var vældig interesseret i min paraglider. Under indflyvningen kunne jeg ikke få øje på tanken, og jeg spurte ham hvor

den var. Det viste sig at den var nedlagt for 6 – 8 år siden! Jeg sendte lige Nokia et par venlige tanker, om at de nok skulle sørge for at holde deres kort opdateret. Kite-suferen forbarmede sig over mig. Han hentede sin bil, og vi kørte 8 – 10 km ind i landet for at jeg kunne få brændstof på igen.

Resten af turen til Hadsten forløb uden komplikationer. Det var ren nydelse og afslappet flyvning.

Jeg fløj ind ad Randers Fjord, som er utrolig smuk fra luften. Derefter overlod jeg navigationen til GPS'en, som havde boldbanerne i Hadsten som mål. Min søster Helle og jeg nåede at koordinere landingen, så ungerne fik set deres onkel dumpe ned fra himlen.

Fredag morgen var vinden stadig østlig, og jeg fløj ud til vandet, nord om Århus. Det var flot at se Århus fra 500 meters højde. Igen var det afslappet og rolig flyvning. Ved Juelsminde havde jeg stadig en times flyvning tilbage på tanken, men jeg kendte stedet fra en tidligere flyvning, så jeg landede på stranden.

Der gik ikke mange splitsekunder før der stod en herre, der havde mange spørgsmål til udstyr og flyvningen. Inden jeg kunne nå at pakke skærmen sammen, kom han med 10 liter benzin. Det blev til hyggeligt samvær og frokost på hans terrasse. Der var også lige en computer, der skulle trimmes. Han havde en meget sjov tingest – en vandscooter der kan sejle mere end 50 knob. Alt imens vi sad der, dukkede der tre gutter op på deres vandscootere. Lige pludselig var vi i gang med filmoptagelser fra en lavtflyvende paraglider og tre vandscootere, der tossedede rundt på vandet neden under. Det må ha' været et kosteligt syn – fire kugleskøre mennesker, der laver noget vanvittigt.

For at komme over Vejle fjord og ind på kysten langs Nordfyn, skulle der flyves højt igen. På Nordfyn var jeg heldig – vinden kom stadig ude fra vandet og jeg var fri for turbulens. Ved Æbleø trak der nogle skyer over himlen, og jeg fik et enkelt kraftigt termik-pust. Dette gav anledning til at lande med beslutningen om at vente med at flyve videre, indtil termikken havde lagt sig. Jeg kvejlde skærmen op i en roset, lagde mig i græsset og fik en time på øjet.

Kl. 17 stod jeg og overvejede om jeg kunne gå i luften igen. Jeg havde det lille dilemma, at jeg vældig gerne ville nå hjem den samme aften. For at have en chance for det, skulle jeg ikke vente meget længere. Jeg skulle tanke i Kerteminde, og VFR-lukketid var ved 22-tiden. Derefter træf jeg en serie af fejlbeslutninger, der førte frem til et styrt, der nemt kunne ha' kostet mig min førlighed.

PROBLEMER

Vinden kom ind fra vandet (fra nord), skyerne kom fra syd. Når jeg kiggede på vindmøllerne længere inde over land, lod jeg mig snyde til at tro at de pegede mod nord. Jeg lettede og fløj langs stranden i ca. 100 meters højde. Fra luften kunne jeg se at jeg havde taget fejl hvad angik retningen på vindmøllerne. Jeg fløj altså i en nordlig vind og ikke ret langt væk, var vinden i syd.

»Nedslaget var så hårdt at jeg i de første sekunder lå og gispede efter vejret med motoren ovenpå. Motoren stoppede af sig selv da propellen gik i jorden og blev 40 cm kortere i hver ende.«

Det var termikken, der trak en søbrise ind med kold luft fra havet. Der hvor vindene mødes, samles de i en konvergens og går opad. Jeg ramte konvergens og steg hurtigt. Jeg var på vej op i en aktiv sky, der så meget mørk ud på undersiden. Med motoren i tomgang vendte jeg rundt og kom ud af termikken. På vej tilbage mod det punkt hvor jeg lettede fra for et øjeblik siden, gik der en djævel i mig, og jeg traf den beslutning, jeg mest af alt fortryder i dag.

I stedet for at lande igen, vendte jeg rundt og fløj i meget lav højde, i medvind, tilbage mod konvergens. Der kom lidt turbulens og pludselig havde jeg modvind og var igennem – Hvor svært kan det være!

Umiddelbart efter, kom jeg til en meget lille fjord. Den modsatte side var nærmest en landtange som vinden kom hen over. På den anden side af landtangen ville vinden igen komme ind fra havet. Jeg havde mulighed for at flyve ind i bunden af den lille fjord og så flyve over landtangen ud til kysten igen. Jeg kunne også bare flyve rundt om hjørnet for enden af denne landtange. Jeg valgte det sidste fordi jeg ikke ville risikere at havne i konvergens igen.

Så skete det bare lige pludselig!

Jeg har aldrig før oplevet et vingekollaps med motor. Jeg flyver med 30 kg overvægt i vingen, hvilket er helt normalt for motorparaglidere. Det betyder at vingen får meget sværere ved at kollapse i forhold til hvis man flyver med en vinge, hvor vægten passer.

Højre vinge forsvandt, og der var ikke meget tilbage af den venstre. Jeg var kun 15 meter oppe og der var ikke en chance for at vingen ville komme ud igen, inden jeg ramte jorden. Det gik meget hurtigt ned, og jeg fik en rotation på ca. 120 grader inden jeg ramte jorden.

Jeg husker tydeligt turen ned og nedslaget. Jeg kom ned på højre side på grund af rotationen. Nedslaget var så hårdt at jeg i de første sekunder lå og gispede efter vejret med motoren ovenpå. Motoren stoppede af sig selv da propellen gik i jorden og blev 40 cm kortere i hver ende.

» Resterne af motoren og propel, skærmen i forgrunden «

Jeg var ikke i tvivl om at jeg var gået i stykker. Helt systematisk kunne jeg konstatere at jeg kunne bevæge mine fingre, mine fødder, underben, arme og hoved, men jeg kunne ikke flytte mig eller bevæge underkroppen.

Jeg var styrtet ned lige ved Flyvesandets Camping, og der kom hurtigt folk til for at hjælpe mig.

Der blev ringet 112, og jeg fik hjælp til at afmontere motor og seletøj. En kvinde ringede til Vibeke og lidt uheldigt fortalte hun, at jeg var styrtet ned og at jeg ikke var død. Jeg håber at hun blev lidt roligere, da jeg fik telefonen og fortalte at alle de ydre lemmer fungerede og var ok, men at jeg nok blev liggende stille indtil redningsfolkene kom.

Jeg tror der gik mindre end 10 min. før lægeambulancen og Falck var på pletten. Et solidt skud morfin fik mig til at slappe af, og det hele til at dreje rundt.

På Odense Universitets Hospital er de specielt dygtige til bækken- og håndkirurgi, så når nu jeg skulle være uheldig, så var Fyn nok det bedste sted at falde ud af himlen. Jeg har virkelig uendelig meget respekt for lægernes arbejde på Odense Universitets Hospital. De er den direkte årsag til at jeg har udsigt til at vinde min førlighed tilbage igen. I det hele taget, så synes jeg at det danske hospitalsvæsen på alle måder, har fungeret perfekt og leveret effektiv og kyndig behandling og service i mit tilfælde. Hurra for Danmark!

Mit uheld skyldes ikke manglende erfaring. Jeg har haft mere end 800 flyvetimer.

Populært sagt, så skyldes uheldet mest af alt, at udødeligheden rammer som en boomerang - lige i nakken! Jeg har så meget erfaring, har fløjet så meget i vanskelige forhold og sluppet godt fra det, at jeg var blevet overmodig og tilsidesat alle de faresignaler, som jeg selv til stadighed indskærper over for mine elever, at de skal tage hensyn til.

Dette uheld er selvfølgelig en hård omgang, og det vil for altid ligge i mit bagehoved. De meget dårlige beslutninger jeg tog i luften op til at uheldet skete, vil selvfølgelig aldrig blive taget igen.

Jeg håber også at andre vil bruge mit uheld, til selv at tage bedre og mere fornuftige beslutninger i luften fremover.

SÆLGES: JODEL D112M 1983

Total flyvetid 370 timer. Sælges udelukkende på grund af svigtende helbred. **Billig ved hurtig handel.**



Yderligere oplysninger på tlf: 26 45 70 55 (Alex)



»Royal Air Force
Red Arrows
i sædvanlig flot
opvisningsstil«

ROSKILDE AIR SHOW

Tekst og foto: Knud Larsen

Flyvevåbnet havde igen i år været nødt til at spare på pengene, så det gik ud over det årlige air show på en flyvestation.

Derfor var det civile Roskilde Air Show, der afvikles hvert andet år, den eneste større flyveopvisning i Danmark i 2009. Air showet arrangeres af Foreningen Roskilde Airshow, der havde sammensat et imponerende program med det berømte engelske opvisningshold fra Royal Air Force »Red Arrows« i deres BAe Hawk tosædede jetfly som det største trækplaster. Plus over 60 andre fly.

Hvis man skal nævne nogle deltagere (mest pga. de sjældent sete fly) må det vel blive det svenske firma Biltema AB med deres North American P-51 Mustang og en af deres to Supermarine Spitfire, det svenske flyvevåben med SAAB JAS 39 Gripen, veteranjetflyene Fouga Magister og Let L-29 oma. Ikke at forglemme et radiostyret modeljetfly med en tophastighed på næsten 500 km/t!

Både før og efter flyveopvisningen var det muligt for publikum at komme i luften på en rundflyvningstur med SAS CRJ-900, Danish Air Transport MD-87 i firmaet sprælske farver, med DC-3 Vennerne og flere helikoptere – en mulighed som ca. 700 benyttede sig af.

Arrangementet strakte sig over weekenden 22. – 23. august med heldigt vejr, især søndagen var god.

Omkring 21.000 besøgende kom til air showet. Det var blot synd for arrangørerne at en af de to tilkørselsveje var gravet op og reguleret med lyskurve, hvilket medførte at bilkøerne strakte sig timevis baglæns (ca. 6 km). Mange opgav og vendte om. De fik så ikke set flyveopvisningen, og arrangørerne gik glip af entreindtægterne. Trods det håber vi at arrangementet gav overskud. Næste airshow er planlagt til 27. – 28. august 2011.



Fouga Magister OY-FGA er flyveklar igen. Ejeren Niels Egelund er ved at klargøre den til dagens opvisning.



Der var stor publikumsinteresse for Flyvevåbnets Lockheed F-16 demo-fly.



Kommende dansk ambulancehelikopter? McDonnell Douglas MD-902 Explorer.



Michael Dines' modeljet-fly der kan klare næsten 500 km/t.



FA 01 Smaragd, der blev præsenteret i FLYV nr. 8/2009, viste en version med en pod under hver vinge til fotoudstyr, antenne på halefinnen mm.



Erik Nordahl, Flemming Jeppsson og Finn Leif Christensen fra Danish Aviation College var tilfredse med publikumsinteressen ved air show weekenden.



Embraer Phenom 100 fra det irske selskab JetBird, der har danskeren Stefan Vilner som chef. Registreringen M-INXY hører til på Isle of Man.



DSvU's juniorudvalg minus Mark og Mathias.



Vor speaker Anders Madsen informerer om Morten K. Poulsens opvisning.

DSVU'S JUNIORUDVALG

– EN NY GENERATION I DANSK SVÆVEFLYVNING

Af Jeanette Bjerg Hansen, formand for DSVU's Juniorudvalg

Dansk Svæveflyver Union har i dag et Juniorudvalg, som består af syv aktive unge. Formålet er at fremme svæveflyvningen, for at gøre de unge rundt omkring i landet opmærksomme på vores fantastiske sport og styrke fællesskabet for de nuværende juniorer.

IDEEN TIL JUNIORUDVALGET

Svæveflyvningen er bestemt ikke fremmed for mig - jeg er næsten født på en flyveplads. Jeg skulle ligesom min far også lære at flyve, da jeg blev gammel nok til det. Men livet er ikke altid, som man regner med. Under skoling fik jeg konstateret leddegigt, som jeg nu går til kontrol med. Som en anden sportsudøver blev jeg temmelig overrasket. På det tidspunkt var jeg kun 18 år, og kunne slet ikke forstå at det ville ramme mig. Jeg satte mig bogstaveligt talt ned, og synes at det hele var noget møj. Men denne tankegang kommer man jo ingen vegne med. Så jeg besluttede mig for, at det i hvert fald ikke skulle ødelægge interessen for svæveflyvningen, tværtimod! På det tidspunkt var der en heftig debat indenfor i DSvU's mure, hvor medlemmer og ledelsen diskuterede om, hvordan man kunne sikre svæveflyvningen i fremtiden? En debat som vi var mange, der fulgte med i spænding.

Ville det hjælpe lidt på det, hvis der kom en ungdomsgruppe i DSvU, som ville fremme svæveflyvningen for andre unge mennesker? Et spørgsmål, som der blev snakket en del om her hjemme. Da skrev jeg til flyvechefen i min klub (FFF), om hvad han synes om denne ide. Jeg fik et positivt svar fra ham, at det var en idé han godt kunne lide. Han foreslog mig at stikke fingeren i jorden (at skrive et indlæg på unionens hjemmeside for

at høre medlemmernes reaktioner), så det gjorde jeg. Der var kun tre som svarede på mit indlæg, men de var alle positive overfor ideen, så nu kunne jeg tage det næste skridt. Når man har et forslag der vil ændre lidt på strategien i en organisation, skal det gøres gennem kommandovejen, og det kan tage tid. Derfor sendte jeg min forespørgsel til Sjællandsmødet 2007, og igen fik jeg en positiv tilbagemelding.

Nu gjaldt det hovedbestyrelsen i DSvU og repræsentantskabsmødet i foråret 2008, hvor der som altid udover en masse medlemmer deltager repræsentanter fra SLV og KDA. Det var første gang at jeg skulle med til et repræsentantskabsmøde, hvor jeg oven i købet skulle stå frem med min ide, så jeg havde rimelig mange sommerfugle i maven. Mit indlæg kom frem som det sidste punkt på dagsordenen, og jeg kunne godt se at medlemmerne var nysgerrige. Jeg havde forberedt mig hjemmefra, så jeg kunne heldigvis fyre den af. Det var noget medlemmerne kunne lide, og der blev klappet af mig til sidst. Det har hele vejen igennem vist sig, at jeg havde gang i noget rigtig godt, som alle kunne lide. Jeg var glad da jeg kom hjem, og sov rigtig godt den nat.

JUNIORER SØGES TIL JUNIORUDVALGET

Det har hele tiden været meningen, at der skulle være flere juniorer i udvalget. Så efter det vellykkede repræsentantskabsmøde, skrev jeg igen et indlæg på unionens hjemmeside, hvor jeg søgte efter juniorer, der ville være med til at gøre en forskel. Der gik lang tid, hvor jeg ikke havde fået svar på mit indlæg. Jeg ville være ked af, at skulle meddele unionen at det alligevel ikke ville blive til noget, på grund af manglende interesse fra

juniorernes side. Derfor skrev jeg endnu et indlæg til juniorerne, hvor jeg efter en pilots vurdering nok lød lidt bestemt. Men det skal lige siges, at det hjalp faktisk. Efter kort tid fik jeg en mail fra en junior, som meget gerne ville være med, og det blev efterhånden til flere. I dag består Juniorudvalget af: Thomas Grove Christensen fra Herning Svæveflyveklub, Mark Bendtsen fra Billund Svæveflyveklub, Thomas Tougaard Skov fra Viborg Svæveflyveklub, Carsten Bjerg Hansen fra Fr. sund Fr. værk Flyveklub, Mathias Levin Pedersen fra Silkeborg Svæveflyveklub, Mads Linaa Larsen fra SG-70 og den eneste pige under tegnede. Vi hedder i dag DSvU's Juniorudvalg, og vi står i uni-onshåndbogen.

HVAD HAR VI LAVET INDIL VIDERE?

Juniorudvalget har kun eksisteret i 1 ½ år, men vi har allerede haft en række arrangementer. Sidste år havde DSvU inviteret Foreningen For Krafframte børn/unge og deres forældre til en hyggelig søndag på Svæveflyvecenter Arnborg, hvor børnene/de unge og nogle forældre fik en flyvetur. Udover vores deltagelse var der også andre svæveflyvere med. Selvom disse unge nok ikke kommer til at svæveflyve, er vi glade for at kunne give dem en god oplevelse. De var glade og positive hele søndagen og havde et kæmpe smil på læben efter en flyvetur. Jeg spurgte et af børnene, hvad hun synes om at flyve, og hun svarede glad »det var sjovt«. Til sidste års Sun Air Cup blev der diskuteret om, hvordan man kunne peppe konkurrencen op. I den anledning inviteret vi Kronprinseparret, men desværre uden held. Det har dog ikke holdt os tilbage, så vi prøver igen.

I år stod vi for nabodagen, hvor naboerne til Svæveflyvecenter Arnborg kunne komme og få et indblik i svæveflyvningen og få en flyvetur. Det blev kun til ca. 15 gæsteflyvninger, da vejret til sidst viste sig fra sin temmelig dårlige side. Den 22. – 23. august var der airshow i Roskilde Lufthavn, som vi selvfølgelig var med til. Vi ankom til lufthavnen om fredagen, for at gøre vores stand og flyene klar. Da vi blev tjekket ind som alle de andre deltagere, steg vores forventninger til os selv og airshowet, for det at deltage i et airshow er specielt og skal opleves! Det har ikke været nemt at skaffe fly, derfor slog vi os sammen med to andre svæveflyvere (Erik Bennekou fra Tølløse Flyveklub og Morten K. Poulsen fra Fyns Svæveflyveklub), som også skulle deltage. Morten havde taget klubbens kunstflyvningsfly (SZD59) med og Erik havde taget sin Lak17at med. Morten havde sammen med Mads fra Juniorudvalget lavet et program, som de begge fløj lørdag og søndag. Morten fløj et kunstflyvningsprogram og Mads sluttede af med et fly-by. Publikum var vilde med det, og overrasket over at fly uden motor også kan kunstflyve. Til airshowet var der mulighed for, at opvisningsholdene kunne medbringe en speaker udover den faste speaker. Vores speaker var Anders Madsen fra Tølløse Flyveklub og KDA. Vores stand var placeret rigtig godt, der var mange mennesker omkring os, og det var ikke langt fra banen. I løbet af weekenden fik vi mange henvendelser fra interesserede publikummer, som ville høre mere om svæveflyvningen. Det var en kæmpe oplevelse for os at deltage i airshowet. Vi havde dog ikke haft muligheden uden hjælp fra vores sponsorer, Koldkjær A/S, Copenhagen Air Taxi, Billund Air Center og SG-70, derfor en stor tak til jer!



Roskilde Airshow. Morten K. Poulsen er på vej ud til startbanen.
Foto: Anders Madsen.



Publikum viste stor interesse for udstillingen.

Udover vores PR-arbejde laver vi også nogle arrangementer for de få juniorer der svæveflyver. Sidste år sluttede vi sæsonen af med en udflugt til Billund Lufthavn, hvor vi besøgte kontroltårnet og fik en meget interessant snak med flyvelederne og en god orientering om luftrummet. I påsken i år holdte vi et Juniortræf på Svæveflyvecenter Arnborg, hvor der skulle flyves og fællesskabet styrkes. Der deltog ca. 12 juniorer fra forskellige klubber. Desværre var vejret ikke med os, så der blev ikke fløjet som vi havde ønsket os. I stedet for at mukke over det, kørte vi ud og bowlede.

Selvom sæsonen er ved at være slut, har vi allerede nu nogle ideer til arrangementer for den næste sæson. I øjeblikket har vi de omtalte sponsorer, men vi søger stadigvæk efter flere.



»Den er go' nok.« Ole Arndt ønsker Peter Eriksen til lykke med mesterskabet.

FRANSK MESTERSKAB I SVÆVEFLYVNING

Foto: Elinor Eriksen

Det franske mesterskab i svæveflyvning for juniorer og i 18-m klassen blev afholdt i perioden 8. – 15. august fra lufthavnen i Angers. Der var i alt omkring 75 svævefly på pladsen. Starterne blev afviklet i såvel spilstart som flyslæb. Angers er en lufthavn med Class D luftrom, alle fly modtager start og landings tilladelse fra tårnet, men alt forløb særdeles fint, selvom det er en oplevelse at flyve slutglid parallelt med en ATR 42 på ILS anflyvning.

Angers ligger cirka 300 km sydvest for Paris nord for Loire floden, og konkurrencen blev fløjet i området fra det syd-

lige Normandiet ned til lidt nord for Cognac, et stort fladt område gennemskåret af flere floder, og overalt med gode udelandingsmuligheder.

Vejret var typisk fransk sensommer, mest tørtermik, men også dage hvor relativt tørre fronter passerede igennem med bygeaktivitet, men stadig med relativt godt svæveflyve vejr mellem byer og altocumulus. Der blev fløjet syv dage, reglerne kræver mindst en hviledag i løbet af konkurrencen. Det blev tirsdag, hvor der egentlig godt kunne være fløjet. To danskere deltog i konkurrencen. Jan Schmeltz Pedersen, som kom direkte fra

SUN-AIR Cup på Arnborg, deltog i den åbne konkurrence, og Peter Eriksen, som på grund af sin franske bopæl gennem mange år var med i selve mesterskabet, begge i ASG-29. Det var 7. gang at Peter deltog i det franske mesterskab, og hidtil var det blevet til placering er mellem nummer 4 og nummer 8. Ole Arndt, som fungerede som hjælper, var tredje dansker på pladsen.

MANGE MESTRE I FELTET

Det så på forhånd meget svært ud. I feltet var blandt andet Laurent Aboulin, nummer 2 ved EM i 2009 verdensmester i 2001, Didier Hauss, sølv ved VM i 2006,



En glad Peter Eriksen, der netop er blevet fransk mester.



Tidligere formand for DSvU Jan Schmeltz Pedersen deltog i Åben klasse.

Sebastian Dubreuil, tidligere junior verdensmester, Mark Schroeder, tidligere verdensmester, for ikke at nævne Gilles Navas som har vundet utallige medaljer og mange andre franske top piloter.

Jan lagde sig fra starten midt i feltet, og endte som nummer 16 af de 29 deltagere. Peter lagde ud med en 5. plads, og bevægede sig derfra dag for dag længere frem i feltet.

Et par af favoritterne landede ude de første dage, heriblandt Schroeder og Aboulin. Før 6. dag lå tre piloter, heriblandt Peter, i spidsen med kun 10 points forskel. Navas og Hauss lå lidt mere end 100 point bagved, intet var afgjort.

Dagen skulle vise sig at blive afgørende. En relativ kort opgave på 312 km mod syd blev skrevet ud. På den første del af opgaven var der 3/8 cumulus i 1200 m, god og kraftig termik, derefter en strækning med tørtermik før der kom fine cumulus på den sidste del. Peter startede ud som den sidste i feltet, men fik ret hurtigt kontakt med flere små grupper, heriblandt Navas. Allerede ved første

vendepunkt var han lige i hælene på de første, og ved 2. vendepunkt vendte han sammen med Navas først, tæt fulgt af Hauss, Aboulin, Dubreuil og Depechy. Turen hjem gik uden problemer, og de fem førende piloter kom hjem sammen, men da Peter var startet ud sidst vandt han dagen med en margin på tre minutter eller 35 point til Navas og omkring 60 point til de andre piloter der lå i spidsen. Peter rykkede nu op på en samlet første plads med en margin på 50 point.

SUCCEs

Sidste dag forudså meteorologen ren tørtermik, og til tider ret svage og lave bobler. Opgaven var på 335 km. Taktikken var klar fra morgenen, finde nummer 2 og 3, og lade dem flyve turen rundet, blot ligge sig i baghjul. Der var omkring fem minutter at give af. Taktikken lykkedes fint, efter den sædvanlige stillingskrig bag startlinjen, hvor ingen ville starte ud på opgaven, gik der efter næsten to timers nervekrig endelig hul omkring klokken 15. Peter startede som den sidste, få sekunder efter de andre førende piloter. Ude på opgaven blev næsten hele feltet som ventet samlet i en stor gagle, nu

gjaldt det bare om at holde fast. Omkring 75 km før mål fandt Peter en bedre boble end de andre, og nåede næsten slutglidshøjde, overhalede gruppen foran og sikrede sig den sin anden dagssejr med 109,7 km/t, og dermed det franske mesterskab.

Zephyr og Ekolot U.L. fly

- Radio
- GPS
- Transponder
- Props

www.dulacaircraft.dk

Tlf. 74521605

FESTLIGE FERIEDAGE

– BALLONFLYVNING I FRANKRIG



Tekst: Janne Paamand

Foto: Svend Wonsild, Bjørk Paamand, Karen Thomsen og Janne Paamand

FERIE I FRANKRIG

For at fejre 200 året for den franske revolution arrangerede Philippe Buron Pilatre i 1783 et ballonstævne i Lorraine i Frankrig. Det har han og organisationen så gjort hvert 2. år siden og i år 2009 var det 20 års jubilæum for det franske ballonstævne. Det foregår i Lorraine nær byen Metz. De næste stævner er allerede fastlagt for næste ulige år i august. Telte med sideattraktioner med leg for børn, mad og forlystelser befinder sig i et publikumsområde lige ved siden af. Selve

stævnet tiltrækker i weekenderne helt op til 40.000 mennesker, som ud over ballonflyvning kan se på opvisning med forskellige fly. Bl.a. kunstsvæveflyvning, ultralette fly, paraglidere, helikopterture og kite skaters. Sent en af dagene var der også night glow, som gav en dejlig stemning.

Det er 4. gang vi deltager. En kombineret flyve- og campingferieoplevelse, denne gang med ballonerne OY-KOS og OY-COI. Det er Europas største stævne med

800 tilmeldte piloter og mellem 300 og 500 startende balloner morgen og aften i ni dage. Det er rigtig sjovt at se andre typer balloner og udstyr og i det hele taget mange forskellige måder at gøre tingene på. Stævnets flyvestatistik bærer præg af meget stabilt indlandsklima. De har gennem årene gennemført i snit 14 ud af 19 mulige flyvninger. Det er et virkelig godt område at flyve i. De fleste marker er i august tørre og afhøstede, og det er sjovt at flyve fra en flyveplads – et område, hvor vi ellers aldrig får lov at



komme ind og starte fra. Vi camperede i byen Jaulny, hvor der var en fin ren venlig og billig campingplads. Andre hold overnatter på pladsen og andre igen på slotte, værelser eller hoteller. Det er en god ide at booke campingplads over nettet hjemmefra, så man er sikker på at få en plads, da der er mange turister under sådan et stævne.

KØER PÅ MANGE MÅDER

Franskmændene er gode til køer. Køen starter ved indskrivning. Selv om mange

har ordnet papirarbejdet ved at forsikringspapirer, logbøger, medical, luftdygtighedsbevis mv. var scannet og godkendt hjemmefra, var der stadig tre timers kø for at blive registreret, få gaskort, flyvekort og morgenmadsbilletter udleveret.

Så er der bilkøer. Især weekendaftener, selv om politiet, som var mødt talstærkt op, hjalp meget med at dirigere trafikken. Vejene er ikke helt gearret til så stort ryk-ind. Mange franskmænd satte sig tålmo-

digt tilrette på klapstole med rødvin og mad langs veje, på marker og på pladsen flere timer før de store starter. Stemningen var god og meget fransk.

Køerne på marken var forbløffende rolige. De kunne virkelig ikke tage sig af at der kom flere hundrede balloner over dem – de var roligt spisende og helt upåvirkede.

Gaskøerne håndterede de virkelig professionelt med ca. 50 udtag fra den store



Janne og Karen klar til start.



Silke efter start på runway.

tank. Vi ventede ikke over ½ time. Der var etableret en pilotbar umiddelbart ved gaskøen. Den fungerede fint.

Vi var med til endnu en kø. En ballonkø på to linjer for den 29. juli at sætte en verdensrekord ved at have to linier af 329 fyldte balloner, der lettede stort set på en gang. Flot syn og sjovt at være en del af en godt planlagt rekord.

Og så var der landingskø. Vi har aldrig før skullet stille os i kø til landing. Det gjaldt også om at få hylsteret hurtigt pakket sammen, hvis man var først i feltet og landet på en god mark. I det hele taget var det godt ikke at komme for sent af sted, og det var godt i tide at komme ned i højde for at få plads. Vigereglerne og stor opmærksomhed er påkrævet, når så mange flyver sammen.

EN TYPISK DAG

Vi vågner med vækkeur kl. 4. Bilen er parkeret uden for campingpladsbommen. Vi kører til flyvepladsen, hvor vi får morgenmad og er klar til briefing i den store hangar kl. 6.00 om morgenen. Det foregår på fransk med en ultrakort oversættelse til engelsk med bl.a. vejruddigten. De er glade for små anekdoter og holder det hele i en uformel stemning. Efter briefing kører vi ad asfaltbanen til startpladsen, hvor der er fine græsarealer. Starttilladelsen gives med radio og et hav af launch mastere i form af spejdere med gule veste. Det fungerer rigtig fint. Flyvningen er helt uproblematisk. Pladsens radiofrekvens er reserveret ballonerne når der flyves, og det samme er kontrolzonen.

I forbindelse med gasning er sikkerheden virkelig høj. Alle bliver spurgt om man har mobiltelefon, kamera eller anden elektronik, som ikke må komme ind på tankningsarealet, og man bliver instrueret i at køre forsigtigt med vognene som er stillet til rådighed så gasflaskerne kan trilles til tanken. De har endda overvejet om englænderne specielt skal vaske hænder inden gasning for ikke at overføre svineinfluenzasmitte. Efter tankning er det hjem til ekstra morgenmad og så en middagssøvn.



Vigeregler i tæt felt.

Middagsmad laver vi som altid på ballonferier om eftermiddagen, så vi er klar til aftenbriefingen kl. 18.30. Starttilladelse til aftenflyvningen styres som om morgenen samt med et flag på hjørnet af kontrollårnet. Rødt flag betyder vent. Grønt betyder starttilladelse, og sort er aflysning. Aftenflyvningen udskydes ofte lidt til den termiske aktivitet er mi-

nimeret. Efter flyvning er der gasning igen. Derefter er det hjem til lidt mad og en enkelt øl og i seng, klar til næste briefing.

NÅR DER IKKE FLYVES

Så er Lorraine et fint feriested. Der er selvfølgelig franske oste og god rødvin, men også mange turistattraktioner. Om-

rådet er grænselandet mellem Tyskland og Frankrig. Mellem de gamle slotsbyer Metz og Nancy. Der er både store naturparker og middelalderbyer, nyere forsvarsværker (bl.a. Marginot-linien), krigsmonumenter og skræmmende store kirkegårde, da det også var her fronten gik i Første Verdenskrig.



Kø før landing.

FLYVETEKNISK

Organisationen havde clearet området i en radius af 15 km op til 5.000 ft. Derefter fløj man på det lokale ICAO kort og var overladt til selv at skaffe tilladelse i de omliggende TMA og CTR. Som regel var den reserverede kontrolzone rigelig til 1 ½ times flyvning i de svage vinde. Masser af gode landingspladser alle vegne. En fransk ballon landede efter 1 ½ time midt på hovedgaden i Mars la Tour, lige ved en statue af Jeanne d'Arc. Enkelte dage var vejmønsteret sådan at man kunne flyve ud af pladsen i lav højde og gå op og fange en vind i 5.000 ft, der næsten tog en retur til startstedet.

SJOVT AT PRØVE

Alt i alt blev det til en dejlig ferie og 10 super fine flyvninger. Vi er enige om, at det ikke er sidste gang vi tager til Chambley flyveplads til Mondial Air Ballons stævne, se www.pilatre-de-rozier.com/mab2009/index.php/en/press



Klar til start. Passagererne fotograferer.

HVAD SKER DER I EASA?

- en opdatering om lovgivningsarbejdet på luftfartsområdet i EU

Af Anders Madsen, generalsekretær (am@kda.dk)

I FLYV nr. 7 / 2008 skrev jeg om lovgivningsarbejdet i EASA. Her blev processen set fra KDA's synspunkt omtalt, og jeg berettede om, hvordan KDA havde grebet den omfattende opgave an. Efterfølgende vil nogle eksempler blive taget frem, men det vil komme for vidt at gennemgå alle ændringsforslag fra unionerne og KDA's side.

ET STORT OG KRÆVENDE ARBEJDE BLEV AFSLUTTET – OG ET NYT BEGYNDTE

Nu er tiden kommet til at følge op på dette. Vi har haft deadline for indgivelse af høringsvar på hele certifikat- og uddannelsesdelen. Når dette læses er fristen for længst overstået, og KDA's svar indgivet. Sammen med KDA indgiver Dansk Motorflyver Union, Dansk Svæveflyver Union, Dansk Ballonunion og muligvis også Dansk Faldskærmsunion deres egne svar. Svarene fra unionerne er gennemgået med KDA. Strategien og arbejdsprocessen er nogenlunde denne: De enkelte unioner behandler og indgiver svar som relaterer sig til deres helt specifikke fagområder. F. eks. har Svæveflyverunionen gjort bemærkninger om kravene til soloflyvning på svævefly etc. Motorflyveunionen har indgivet svar på området flyveinstruktør og kontrollant på motorfly. På det generelle område, altså områder som er fælles for flere unioner – og områder som har principiel betydning for vore aktiviteters muligheder i fremtiden, har KDA indgivet svar. Et af disse områder er helbredskravene til Light Aircraft Pilot License (LAPL). Dette vender jeg tilbage til senere.

Desværre er rækken af EU-reguleringer indenfor flyvning ikke slut. Der er en række nye regler på »tegnebrættet«, og disse er blevet eller skal gennemlæses, vurderes og nogle af disse er blevet eller skal besvares og kommenteres. Bl.a. er der en række forslag som beskriver påtænkte krav til organisationer. KDA's Kaffeklub har imidlertid også været dette forslag til lovkompleks igennem og har bl.a. hæftet sig ved kravet om at en organisation ved hjælp af en revisoreklæring med bankudskrifter og lignende skal dokumentere den finansielle og økonomiske formåen i organisationen. Det finder KDA upassende og irrelevant for flyveklubber og unioner.

MODULÆR OG GRADVIS UDDANNELSE – HURTIGERE SOLO

Overordnet set er forslaget til nye certifikatregler og forslaget til krav til uddannelsen godt. Uddannelsen bliver mere modulær og fleksibel, dvs. at man ikke bliver uddannet til alt fra starten og dermed har man ikke alle rettigheder fra starten af uddannelsen. Uddannelsen lægger op til hurtigere solo, til gengæld er der krav til uddannelse som skal opfyldes for at opnå de fulde rettigheder som et certifikat i dag giver ret til. Et eksempel på

det er flyvning i bjerge. Her foreslås at piloter skal have en »mountain-rating«, for at flyve i bjerge. Hvornår et område er bjerge bliver (efter forslaget) op til den enkelte flyveplads at afgøre. Men måske giver det mening. Der er i hvert fald danskere, som er kommet galt af sted ved flyvning i bjerge. Og hvert år kommer en række andre europæere galt af sted i Alperne.

HELE PALETTEN ER DÆKKET

I NPA 2008-17b, som er lovforslaget til regler for uddannelse af piloter, er beskrevet de foreslåede uddannelseskrav til privatflyvere, herunder svæveflypiloter, motorflypiloter, ballonpiloter, helikopterpiloter, IFR-piloter, CPL-piloter, ATPL-piloter, instruktører og kontrollanter.

At få et komplet overblik over dette har været krævende. KDA's »Kaffeklub« har dog koncentreret sig om de relevante områder og ikke brugt væsentlig tid på de store og kommercielle certifikater.

KRAV TIL RADIOBEVIS

I dag er der ikke et generelt krav til at have et radiobevis for at måtte flyve, hverken som solopilot eller som certifikatindehaver. Dog kræves dette normalt for motorflyvere, og radiobeviset tages ofte i direkte forlængelse af PPL-teorien på flyveskolerne. Men det er ikke et generelt krav at en pilot skal have et radiobevis. Imidlertid foreslås det nu at man skal være i stand til at kommunikere – i teksten står »communicate«, og det fortolkes i værste fald, som et krav til at kunne tale via radio under flyvning. Hvis det er tilfældet betyder det at alle skal have et radiobevis for at måtte flyve. Måske et naturligt krav for piloter, som har brug for radiokommunikation i en kontrolzone, men at ændre dette til et generelt krav til alle findes urimeligt for de piloter, som ikke har behov for at tale i radio. Vores holdning er at det skal ikke være et definitivt krav, men en mulighed der kan bruges, hvis man har behov for at kommunikere via radio.

NYE (OG GAMLE) HELBREDSKRAV

Udkastet lægger op til to forskellige niveauer på medical området. De kendte ICAO klasse 2 helbredskrav, som ikke er ændret og så et nyere og »lavere« niveau der kaldes LAPL-niveau. LAPL står for Light Aircraft Pilot License – dog har myndighederne indtil nu benævnt dette som »Leisure Aviation Pilot License«, hvilket vi syntes er et dårligt navn – det mindes mere om noget som foregår i joggingtøj på kanten af en swimmingpool. KDA har gennemgået de nye LAPL-helbredskrav og finder disse helt rimelige og relevante. KDA's Kaffeklub allierede sig med to flyvelæger, hvoraf den ene er øjenlæge. Begge læger har gennem-

gået materialet og med professionelle faglige øjne rådet KDA til besvarelsen af høringsen. Et generelt punkt, som vi mener er meget vigtigt er en passus i teksten som sikrer piloter med en sygdom muligheden for at få en lægeattest til flyvning, hvis der findes en kur for sygdommen. F.eks. er der ingen grund til at afvise en pilot med sukkersyge, hvis vedkommende fungerer helt normalt med den medicinering der er ordineret til vedkommende.

OPERATIONELLE KRAV

Efter færdiggørelsen af ændringsforslag til de foreslåede krav til certifikater og uddannelser gik et nyt arbejde i gang. Nemlig gennemgang og gennemlæsning af de foreslåede operationelle krav. Den såkaldte EU-OPS. Her var der igen et særdeles omfattende materiale til bearbejdning. I alt 464 sider engelsk lovtekst. Og igen blandes de kommercielle regler sammen med reglerne for de mindre fly som KDA's medlemmer opererer. Og her har Svæveflyverunionen, Ballonunionen og DMU være aktive i Kaffeklubbens arbejde og udformet konkrete ændringsforslag og sammen med KDA indgivet høringssvar. F.eks. har KDA bedt om at få ændret formuleringen omkring kravet om at alle ombordværende i et fly kun må opholde sig på steder indrettet til passagerophold. Det kunne i værste fald resultere i at faldskærmsspringere ikke længere kunne få lov at sidde på gulvet under liftet – og måske heller ikke kunne få lov at stå ud på trinbrættet under afsæt fra flyet. I et naivt øjeblik kunne man få den tanke, at selvfølgelig vil man kunne fortsætte med at springe på den måde det nu altid er foregået på. Men set med et skeptisk øje, så siger teksten faktisk det modsatte. Og vil vi overlade til andre at fortolke det? Nej, det er simpelthen for risikabelt. På nuværende tidspunkt har vi ikke set forslag til høringssvar fra Dansk Faldskærms Union. KDA's svar til EASA burde dog være dækkende. I det operationelle forslag fra EASA var der f.eks. en definition på »nat«. Nemlig at, ved nat forstås tidsrummet fra 30 minutter efter solnedgang til 30 minutter før solopgang. Efter reglerne må man ikke flyve om natten uden nat-VFR-rettighed eller IFR-rettighed. Men hvorfor skal vi i Norden afskæres for godt og brugbart dagslys. Tusmørkeperioden i det nordlige Sverige og Norge strækker sig faktisk over hele natten og der kan fint flyves i mange timer – og dette foregår i dag. Der er foretaget lovlige flyvninger med svævefly i f.eks. Norge, som er på mere end 25 timer. Men med det foreslåede EU-regelsæt ville det blive forbudt. I Danmark er tusmørkeperioden om sommeren længere end 30 minutter. Og i sydeuropa er den faktisk kortere. Så det er foreslået fra KDA's og DMU's side at definitionen ændres således at »nat er når solen er mere end 6 grader under horisonten og indtil solen er mindre end 6 grader under horisonten«. Hvilket i øvrigt er ICAO's definition af nat. Et andet, mere spøjst eksempel, er kravet til at en fartøjschef tjekker brændstofbeholdningen med regelmæssige mellemrum. Det giver mening på fly med brændstofmotor, men det giver ikke mening på svævefly uden motor, ligesom det heller ikke giver mening på fly drevet af en elektromotor.

Et andet mere alvorligt eksempel, som kunne give mange med ældre fly en nødvendig udgift, var kravet om at en fartmåler

skal vise hastigheden i knob eller km/t. Fartmålere med visning i miles ville ikke længere være lovlige. Det finder KDA et helt unødvendigt og urimeligt krav. Det kan støttes, at nye fly som typegodkendes har en fartmåler med en af de to førnævnte enheder, men ikke for fly som har fløjet i årevis og som i dag er fuldt lovlige.

I virkeligheden er dette små detaljer i en tekst som er stor og omfattende, men rækkevidden af en enkelt linie i et forslag kan udløse en større ekstraregning til de danske og europæiske flyejere – uden at dette beviseligt giver bedre flyvesikkerhed. Ligeledes kunne forslaget om at der ikke må flyves højere end 10.000 FT MSL uden ilt skade flyvesikkerheden. Ved flyvning over høje bjerge kan en midlertidig stigning for at komme mere fri af en bjergryg og tilhørende faldvinde være god airmanship, men med den foreslåede tekst ville dette blive ulovligt, og således tvinge piloten til at flyve under 10.000 FT, selvom dette ikke ville være så sikkert som at flyve højere i nogle minutter, mens en bjergryg passerer.

KUN SKOLEFLYVNING PÅ FLYVEPLADSER MED FLYVELEDER

I det operationelle krav blev det foreslået at der kun måtte finde skoleflyvning sted på lufthavne med ATC. Hvis det slipper igennem lovmaskinen, vil det få katastrofale følger for en stor del af flyvningen i Danmark. Vil alle flyveskolerne på mindre flyvepladser kunne overleve? Vil motor- og svæveflyveklubberne kunne uddanne piloter fremover? Der er mange spørgsmål og igen kan en enkelt sætning i et omfattende lovkompleks ødelægge hele organisationers fremtid. Selvom arbejdet er tidskrævende og langsommeligt har vi ikke noget valg. Vi SKAL gennemgå forslagene fra EASA – og vi SKAL kommentere og foreslå ændringer til teksten, når vore muligheder pludselig foreslås forringet.

NORDISK SAMARBEJDE

I al beskedenhed mener jeg at Danmark er en god bidragsyder til det fælleseuropæiske projekt ved navn EASA. Alle lovforslag som har betydning for KDA's medlemmer gennemgås af KDA (Kaffeklubben) og besvares seriøst. Vore søsterorganisationer i de andre nordiske lande arbejder også med de omfattende forslag, og her har vi en stående aftale, at vi i stor udstrækning udveksler »findings«. På den måde får vi bedre sikret os at intet bliver overset og et lille »hint« om at der i et punkt er en sætning der kan misforstås eller ligefrem skade vore forhold kan være meget værd.

Listen af åbne høringer er heldigvis blevet lidt mindre. Men konstant overvågning er imidlertid nødvendig, og når der igen er relevante lovforslag »sættes kaffen over« og Kaffeklubben med tilhørende venner går i aktion og tager fat. Med det naive håb at vi kan være med til at forbedre, eller i det mindste, undgå at vore muligheder forringes med disse nye og omfattende regelændringer.

DSVU 75 ÅR



Foto: Helge Hald

Lørdag den 27. juni 2009 fejrede Dansk Svæveflyver Union sit 75 års jubilæum med en reception på Svæveflyvecenter Arnborg om eftermiddagen og festmiddag i byens forsamlingshus om aftenen.

Der kom, på trods af det fine sommer- og flyvevejr, anslået 75 – 100 gæster til receptionen, og om aftenen deltog ca. 70 personer i festmiddagen, heriblandt formændene for Danmarks Idræts-Forbund (DIF), Niels Nygaard, og KDA, Hans Havsager, der også repræsenterede DULFU, ligesom NAVIAIR var repræsenteret.

DSvU's formand holdt festtalen, og causerede naturligt over fortid – nutid – fremtid. Desuden var der taler af Niels Nygaard, DIF, Hans Havsager, KDA m.fl.

Et par af de »gamle« medlemmer, Johannes Lyng og Niels Peder Fly, fortalte hver for sig om hvordan de i sin tid havde fået kendskab til svæveflyvesporten, som de sidste omkring 50 år havde præget hele deres tilværelse.

Rundt omkring ved bordene gik snakken livligt aftenen igennem indtil festen sluttede kl. 00:30. Og så er DSvU klar til at tage fat på de næste 75 års arbejde og glæder.



DSvU's formand Poul Hørup med DIF's formand Niels Nygaard. I baggrunden gennemser KDA's formand Hans Havsager sin tale.

**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

dfc

DANSK FLY ELEKTRONIK APS

KØBENHAVNS LUFTHAVN ROSKILDE
Telefon 4619 0091 • Fax 4619 0705
www.avionics.dk • dfe@avionics.dk

TIL SALG

Cessna 182T årg. 2004
G1000 cockpit
Pris EURO 169.000



SE MERE PÅ
WWW.ABCLUFTFOTO.DK



Vinderne med diplomer.



Der planlægges på vingen.

UL-TUR TIL BERLIN EGGERSDORF

Tekst og foto: Claus Nybroe

Jeg er 62 år og har 100 timer på svævefly og 300 timer på A-fly. Disse certifikater blev dog deponeret tilbage i 1990, hvor familie- og arbejdsliv tog over. Så meldte en stærk flyvelyst sig atter, og efter 18 års pause var jeg i 2008 atter flyvende, denne gang på et UL-certifikat og med eget fly (Zenair STOL CH 701) og med base hos Flyveklubben Take-Off på EKST Sydbyn/Tåsinge.

Sidste sommer forløb flyvemæssigt med at genvinde fortrolighed med flyets, luftens og landskabets elementer. Vinteren blev dernæst brugt til at erhverve engelsk radiobevis. Jeg mødte således foråret rustet til nye opgaver, men ungdoms vovemod var afløst af stor forsigtighed. Hvordan skulle jeg komme i gang?

ALBATROS

På DULFU's hjemmeside så jeg, at UL-flyveklubben Albatros i Måløv ved København sidst i juli arrangerede en tur til Eggersdorf, 50 km øst for Berlin. Også ikke-medlemmer var velkomne.

Det var lige noget for mig. En tur med piloter, der havde erfaring fra en del sådanne ture, bl.a. også til Sverige. Albatrossen flyver vidt omkring.

Vi skulle flyve om lørdagen, og da jeg skulle have et medlem med som co-pilot landede jeg i Måløv om fredagen. Et par prøveflyvninger var blevet foretaget forinden, thi banen i Måløv er ikke for nybegyndere, 280 meter lang, op ad bakke den ene vej, og ned ad bakke den anden – og så synes jeg oven i købet den hælder lidt i længderetningen.

Jeg overnattede luksuriøst på hemsens i klubhuset, og da vejret udsatte flyvningen et døgn, blev jeg godt sørget for af besætningen på det fly, hvorfra jeg skulle have en pilot med.

UDTUREN

Søndag oprandt med frisk vind og cumulus. Der var kaffe og briefing i klubhuset, hvor jeg første gang mødte mange af de mennesker, jeg i løbet af den næste uge kom til at holde af. Ingen nævnt, ingen glemt – dog med undtagelse af »Buller«, min co-pilot. En herlig sydsjællandsk beslagsmed. Vi var lige gamle og havde også nogenlunde samme antal UL-timer (130-150).

Af sted det gik i termisk rutchebane med kursen sat med Maribo, hvor vi landede en time og tyve minutter senere, modvinden var stærk.

I Maribo mødtes vi med deltagende fly fra Jylland og Fyn. Desuden fløj tre fly selv til Eggersdorf uden at lande i Maribo. I alt var 19 fly af sted. Følgende UL typer var repræsenteret: A22L, Allegro, C42, CH701, CT, Eurostar, Jabiru, Savannah og Zephyr. Desuden deltog en Piper PA-28A samt et Vivat motor-svævefly.

Arrangementet er bygget således op, at erfarne piloter selv flyver på flyveplan. Mindre erfarne piloter deles op i grupper efter flyets hastighed, og flyver herefter »på vinge« af en erfaren pilot. Han udfylder flyveplan på gruppens vegne og varetager gruppens radiokommunikation. På denne tur fløj vi i to grupper.

Af sted over Fehmarn Belt, skifte frekvens fra Copenhagen Info til Bremen Info og så videre ind i Lübecker Bucht. Jeg var den eneste i gruppen der havde transponder, og da gruppelederen fly OY-9340 fik tildelt en squawk kode, tastede jeg den ind, således at gruppen kunne identificeres. Således kunne vi have fløjet videre i Danmark, der ikke har mode-S. Det har man imidlertid i Tyskland, og efter et kort stykke tid blev jeg som OY-9280 kaldt op og bedt om at identificere mig. »He is part of my group!« sagde gruppelederen, og herefter gik det glat. I øvrigt hørte vi med undren, at Bremen Info tildelte samme squawk kode til flere fly i luftrummet. Forespurgt oplyste de, at det godt kunne lade sig gøre, blot den regionale adskillelse var tilstrækkelig.

I stadig bedre sigt fløj vi videre med 140 km/t, over vindmølleland og med de andre fly i sigte foran os det meste af tiden. Vi passerede Schwerin mod øst og landede efter halvanden times flyvning i Neustadt Glewe (EDAN), en stor firkantet græsmark med megen svæve- og dragefly aktivitet. Formålet med at lande her var dels at strække ben og dels at »toppe op« med brændstof. Vi havde bestilt blyfri auto-benzin i forvejen, hvilket var nødvendigt på denne strækning. Heldigvis kan mange tyske flyvepladser nu tilbyde blyfri »Mogas«, hvilket i høj grad forøger mulighederne for planlægning af UL-flyvning i landet.

EGGERSDORF

Flyvepladsen i Eggersdorf er grundlagt i 1936 som militær flyveplads. Den ligger i et typisk fladt Brandenburg landskab, hvor store områder med henholdsvis skov og mark veksler. Banen er 2.380 meter lang og karakteristisk derved, at tærskelområdet i begge ender er belagt med beton, mens den mellemliggende lange strækning er græs. Formålet skulle være, at tungere fly ved landing skal sætte hjulene på betonen og derefter rulle af på græsset.

Pladsen rummer klubber for svæveflyvning, modellflyvning og faldskærmsspring samt ikke mindst Albatros' UL-venskabsklub »Märkische Schweiz«, vores yderst hjælpsomme værter under opholdet. Endelig huser Eggersdorf også virksomheden »Flight Design«, som slutmonterer og distribuerer »CT« ultralette fly.

De fleste af os sov i telte bag flyene, nogle få havde lejet sig ind i værelser på pladsen. Fortæring og omfattende socialt samvær foregik i knejpen »Fliegende Kiste« (Kiste = Kasse). Det var tredje gang Albatros arrangerede tur hertil, så mange personlige kontakter blev genopfrisket.

ROTHENBURG

Vejret var godt med kraftig cumulus hele tiden. Der blev derfor fløjet meget, og turistbesøg i omegnen var der ikke megen tid til for mændene. Anderledes var det for de med bil tilrejsende hustruer og børn.

Mandag blev det foreslået at flyve til Dessau, men da vinden viste sig at være 15 – 20 knob på tværs af banen, blev det alternativt besluttet af flyve sydpå til Rothenburg, hvor vinden stod lige på banen – en tur på 130 kilometer i luftlinie.

Buller og jeg kom først af sted og fløj i begyndelsen over Spreewalds maleriske net af småfloder og kanaler.

Da vi senere passerede Cottbus skiftede landskabet drastisk karakter. Hvid damp steg til vejrs fra store kraftværkers kegleformede skorstene, mens enorme landskaber rundt omkring lå som lysebrune afgravede flader. Enkelte steder kunne vi øjne kæmpe maskiner, der som en slags traverskraner trak et langt sort spor af opgravede brunkul henover den dybtliggende jord. Selv efter Østtysklands opløsning er landsbyer i disse områder blevet nedlagt, beboere tvangsfjernet og grundvandsspejlet sænket til fordel for »Energi og arbejdspladser«.

Ved det sidste kraftværk kunne vi endelig sætte en østlig kurs og komme forbi »Restricted Area« ED-R76A. 20 kilometer mod syd rejste bjergene sig og markerede grænsen til Tjekkiet. Ti minutter senere landede vi i Rothenburg (EDBR), direkte ved Polens grænse. De andre fly landede en halv time senere, og vi brugte et par timer på et museum for gamle militærfly og forfriskninger.

DESSAU

Tirsdag var der landingskonkurrence, men Buller og jeg besluttede os i stedet for at flyve den 120 km lange tur mod sydvest til Dessau, hvor vinden i dag lå rigtigt på banen. I begyndelsen af turen lå Berlin tæt mod nord, og efter et kvarters flyvning kom vi forbi en kæmpe langstrakt boble af en bygning. Jeg havde kørt forbi den for ti år siden, og vidste derfor, at det var en hangar til et stort moderne luftskib, som kunne transportere 160 tons gods. Luftskibet blev imidlertid aldrig bygget, og firmaet bag projektet, Cargolifter AG, gik konkurs. I dag rummer den enorme bygning et indendørs tropelandskab for turister.

Senere passerede vi Wittenberg, hvor en flod slynger sig smukt gennem by og landskab. Det er Elben, der allerede på dette sted er dyb og bred nok til at rumme fragttrafik med flodpramme.

Og så kom Dessau EDAD og grunden til, at vi landede her. Det sidste års tid er jeg begyndt at sætte mig ind i Hugo Junkers og hans virke. Meget kort fortalt fremstillede Junkers i 1915 det første fly i helmetalkonstruktion. Det var J-1 karakteristisk med sine bølgede plader i duraluminium, et koncept også anvendt på efterfølgende konstruktioner. Siden fulgte i 1920'erne Tysklands første rigtige passagerfly J-13 med plads til fire personer. Et år efter Charles Lindbergs flyvning over Atlanten gennemførte W-33 »Bremen« i 1928 den første og vanskeligere flyvning den modsatte vej (modvind) med en tre mands besætning. For at sætte gang i luftfart oprettede Junkers luftfartsselskaber, af hvilke nogle ved sammenslutning blev til Lufthansa. Det mest berømte Junkers projekt er den tremotorede Ju-52/3, ofte kaldet »Tante Ju«, der i perioden 1932 – 1945 blev fremstillet i omkring 5.000 eksemplarer. Junkers nægtede at samarbejde med nazisterne og blev i 1933 smidt på porten, så han har ikke noget at gøre med de militære Junkers fly.



Takketaler til værterne.



Der slappes af under vingen.

Dessau var Junkers hovedkvarter og et nyt museum »Technik-museum, Hugo Junkers« er under opbygning i en fabriks-hal. Vi lejede et par cykler og aflagde et besøg. Hovedattraktionerne var en Ju-52 og dele af en enorm vindtunnel, men generelt var der desværre endnu ikke meget at se på. Da vi desuden var ved at gå til af varme, vendtes snuden hjemad til koldt øl, aftensmad og flyversnak i »Fligende Kiste«.

MELLEMSPIIL

Onsdag formiddag fløj vi en fantasifuld men temmelig anstrengende navigationskonkurrence. Jeg følte mig herefter sløj og havde fået flyvning nok. De andre nappede imidlertid en tur til Polen, hvor de nød eftermiddagskaffen, før de i solnedgangen atter landede i Eggersdorf, 13 fly som perler på en snor.

Torsdag havde min sløje tilstand udviklet sig til et decideret maveonde, og jeg blundede det meste af dagen under vingen på mit fly. Jeg kunne dog høre, at flere af vores piloter besluttede sig for en tur rundt om Berlin. Efter hjemkomst berettede de, at man ved at holde sig under 2500' MSL kunne komme ganske tæt på kontrolzonen og herfra kigge ind på den nu nedlagte

Tempelhof lufthavn samt på de aktive lufthavne Schönefeld og Tegel. Alt imens passerede store jetliners henover.

HJEMTUREN

Fredag havde jeg det fint igen og ringede til Centralvejtenesten, der meldte om højtryksvejr med nordvestlig vind på 15 knob og 30 knob i stød over Fehmern Belt. Det får flyene fra Måløv til at udskyde hjemrejsen til lørdag, hvor vejret skulle blive roligere.

Min svigermor i Flensburg har imidlertid 75 års fødselsdag og min hustru er deroppe for at hjælpe til, så jeg beslutter mig for at tage af sted. Første flyvning i Tyskland alene. Fire andre fly med kurs mod Jylland tager også af sted.

Det går fint. Jeg kommunikerer med Bremen Info Øst, og efter to timer i strid modvind mellemlander jeg atter på Neustadt Glewe (EDAN), hvor jeg topper op med brændstof og over en kop kaffe får en snak med lederen af flyvepladsen samt en gut, der flyver motoriseret paraglider i trike version. Han fortæller, at den lokale klub har 40 unge elever til dette apparat, og at billedet er det samme overalt i Tyskland. Han fortæller også, at han bruger fire liter i timen (v/ 80 km/t) og at det er ubehageligt at flyve selv i let termik, rolige morgen- og aftentimer er det bedste.

Efter en times hvil er det atter i luften med direkte kurs med Flensburg (EDFX). Jeg skiftes til Bremen Info Vest og snart glider jeg op langs kysten over Lübeck og Kiel, der i blødt modlys tegner sig skarpt i de dybe fjorde. Landskabet inde bagved er fyldt med store skovomkransede søer, hvor der ofte ligger ret store byer på tanger.

Efter endnu to timers flyvning og kontakt med Flensburg Info lander jeg på bane 29 ved 18:30 tiden. Flyet tøjres, min hustru Sønne henter mig i bil, og vi kører til fødselsdag. Svigermor bliver rørt over min uventede ankomst, men det meste af maden er spist. Efter noget feta-salat og lidt rødvin føler jeg mig godt brugt, men selskabet er heldigvis ved at bryde op, så jeg kan trække mig tilbage til en dejlig blød seng. Her fortsætter termikflyvningen et godt stykke tid.

Lørdag byder på en 45 minutters hjemtur sammen med Sønne til Sydfyn/Tåsinge (EKST). Smørluft og god sigt. Vi flyver på forkortet flyveplan til Ærø. Radiomæssigt betyder det Copenhagen Info, Sønderborg AFIS og Ærø Radio, der giver os lov til at flyve direkte videre til Tåsinge, blot vi ringer efter landing.

»Mission accomplished!« og et stort tomt hul efter så mange oplevelser. Hen mod aften ringer jeg derfor til min gruppeleder Bjarne, der fortæller, at de resterende fly landede i Måløv som brevduer ved 15 – 16 tiden. På turen ud havde han fem fly på vinge, på hjemturen blot eet. Der er således andre end mig, der har fået rykket grænser og lært en masse – Tak for turen Albatros!

FLYFORSIKRING I DANMARK FYLDER 90 ÅR

Den 1. oktober 1919 gik et nordisk flyforsikrings samarbejde i luften med Danmark som aktør. I år er det således 90 år siden, at et lille hjørne af dansk forsikringshistorie tog sin begyndelse

Tekst: Annemarie Thomsen & Kjeld Alberg Kloth, QBE Nordic Aviation Insurance A/S

I årene efter brødrene Wrights flyvning i 1903 var der stor interesse for flyvning, men det var først under Første Verdenskrig, at flyvningen fik sit store gennembrud. Efter krigens afslutning begyndte den civile flyvning forsigtigt at vinde frem, og forsikringsselskaberne måtte forholde sig til, hvordan de ville håndtere den nye transportform.

Under krigen havde forsikringsselskaberne solgt krigsforsikring på skibe, varer m.m. Det havde været forbundet med høj risiko men også med gode præmieindtægter, og alt i alt var selskaberne tilfredse med udbyttet af krigsforsikringer. Forsikringsselskaberne stod således godt rustet til at gå ind på det nye marked, selvom usikkerheden var stor, og der ikke var erfaringer at trække på.

Den 29. april 1919 indbød direktør i De Private Assurandører, Chr. Hvidt, en række danske forsikringsselskaber til møde med det formål at finde fælles fodslag for denne nye type forsikringer. Det blev på mødet besluttet, at der skulle tages kontakt til transportforsikringsselskaber i Norge og Sverige.

I Sverige var arbejdet allerede i gang, for man havde også her set nødvendigheden af en fælles holdning. Den Svenske Forsikringsforening nedsatte derfor en komite, som fik til opgave at undersøge området.

De nordiske forsikringsselskaber havde allerede kontakt til hinanden i andre

sammenhænge, og på det fjerde møde i Nordiske Ulykkesforsikringsselskaber fortalte direktør S.A. Lovén om de svenske selskabers holdning til »risici vedrørende luftfærd«. Han ønskede, at mødet kunne afsluttes med en principudtalelse om stiftelse af en »nordisk pool i luftforsikring«. Dermed var grundlaget for flyforsikring i Norden skabt.

Formålet med pool-samarbejdet skulle være at mindske risikoen for det enkelte selskab. Da flyvningen var så lille en niche, havde hvert selskab kun udsigt til at udstede få flypolicer, og dermed en begrænset præmieindtægt. Hvis der skete en skade, var der til gengæld risiko for store tab, som præmieindtægterne langt fra ville kunne dække. Ved at være medlem af poolen, var selskaberne langt mindre sårbare over for skader, end de ville være hver for sig.

Et andet formål var at samle ekspertisen og på den måde hurtigere få glæde af de erfaringer man fik hen ad vejen inden for dette meget specialiserede forretningsområde.

I foråret 1919 dannedes der en komite, som fremkom med et forslag til retningslinier for flyforsikring, samt forslag til oprettelse af en bestyrelse for »Nordiska poolkommittén för luftfärdsförsäkring«. I poolkomiteen skulle Danmark, Norge, Sverige og Finland hver have to medlemmer.

I den første poolkomite sad:

Fra Danmark :
Chr. Hvidt og Axel Skibsted

Fra Finland:
K.A. Paloheimo og Osk. Lindberg

Fra Norge:
Anth. Norstrøm og Martin Arnesen

Fra Sverige:
S.A. Lovén og Alrik Sundén-Cullberg.

Poolkomiteens arbejde løb hen over sommeren 1919 og førte til oprettelse af »Den Nordiska Poolen för Luftfärdsförsäkring«, som startede den 1. oktober 1919. Poolen var verdens første organisation for luftfartsforsikring. Bestyrelsen bestod af to personer fra hvert land. Den første bestyrelse bestod af de samme personer, som var i poolkomiteen, og nordmanden Norstrøm blev udnævnt til direktør.

Poolens økonomi var baseret på kapital indskudt af medlemsselskaberne samt af forsikringstagernes præmieindbetalinger. De enkelte selskaber kunne tegne sig for én eller flere andele. Første år var en andel på 20.000 kr. Selskaberne fik del i et eventuelt overskud, eller måtte indbetale ekstra kapital ved eventuelt underskud i forhold til tegnede andele. Det enkelte selskab kunne selv bestemme antallet af andele år for år.

Forsikringsselskaberne havde kontakten til kunderne, og når forsikringerne var



tegnat, blev risikoen og præmien overført til Nordisk Pool. Forsikringselskabet beholdt en procentdel af præmien til dækning af egne omkostninger. Pools opgave var efterfølgende at sørge for genforsikring af de risici, der var blevet overført til poolen.

Med dannelsen af Nordisk Pool var der dannet grundlag for dækning af flyrisici. I første omgang var der stor interesse for at støtte regulære flyforbindelser ved at tilbyde forsikringer til disse. Der var store forhåbninger om, at personel og materiel fra Første Verdenskrig kunne

benyttes i den civile lufttrafik, men forhåbningerne blev ikke indfriet.

I årsberetningen fra 1921 kunne man læse følgende: »Styret vil om Poolen og utsitene for det forsatte arbejde uttale: Nedgangstiden har lagt sin døde haand på den civile luftart som paa mange andre virksomheter, og man er blit skuffet i de store forventninger som ved krigens slutning blev stillet till en hurtig udvikling av det nye kommunikationsmiddel.«

Sidst i 1920-erne blev flyselskabernes fly dog større og større, og dermed steg behovet for højere forsikringsdækninger.

For at imødegå dette blev der etableret et tæt samarbejde med de øvrige europæiske pools, og der blev indgået genforsikringsaftaler. Nordisk Pool genforsikrede også andre europæiske pool, og fra regnskabet i 1937 fandt vi følgende:

»Præmieindtægter for kasko er ca. 313.600 kr. mens skader er ca. 1.135.000 kr. Ydermere medfører luftskibet Hindenburgs katastrofe i USA i 1937, at Poolen får et tab på Rmk 98.000 for kasko og Rmk 20.000 for ansvar.«

I 1934 tog bestyrelsen i Nordisk Pool initiativ til at få dannet en sammenslut-

ning af forsikringselskaber, som forsikrede luftfart. Sammenslutningen kom til at hedde International Union of Aviation Insurers (I.U.A.I.), og den eksisterer stadig. I.U.A.I. har til opgave at varetage forsikringselskabernes interesser i forbindelse med spørgsmål, som berører flyvirksomhed internationalt.

I forbindelse med 25-års jubilæet den 1. oktober 1944 blev der udgivet et jubilæumsskrift. Heri fremgik det:

»Nogen lukrativ forretning har Luftfartsforsikring ikke været for de deltagende selskaber, hvilket heller ikke var ventet, men det er dog tilfredsstillende efter 25 Aars forløb at kunne fastslaa, at den samlede virksomhed har været positiv, selv om Overskudet i Forhold til den store Risiko, der er løbet gennem Aarene, har været meget beskedent. Ønsket om at opnaa en økonomisk fordel var da heller ikke det bestemmende ved Poolens oprettelse, men mere Ønsket om at yde en Indsats for at sikre den bedst mulige Ordning af Luftfartsforsikring i Norden. Der er ingen tvivl om at den Nordiske Pool for Luftfartsforsikring gennem 25 Aar, den har bestaaet, har gjort en værdifuld Indsats ved den Maade, hvorpaa den har bestridt Behovet for Luftfartsforsikring indenfor de Nordiske Lande, og at den tillige har haft en Mission ved at knytte Forsikringselskaberne i de Nordiske Lande nærmere sammen«.

Efter krigen blev der fremsat forslag om, at forsikringselskaberne i de enkelte lande skulle slutte sig sammen i natio-

nale pools, som så skulle samles i en nordisk pool. Dette blev gennemført den 1. januar 1948. Det betød, at der nu blev oprettet en dansk, finsk norsk og svensk pool.

I 1948 ændredes vedtægterne, så det nu var muligt for Nordisk Pool at have andele i forsikringen af større, udenlandske flyflåder. Når Nordisk Pool f.eks. deltog på en international flyflåde med 0,5%, betød det, at poolen fik 0,5% af forsikringspræmien, men samtidig forpligtigede sig til at betale 0,5% af erstatningen, hvis flåden blev ramt af en skade. Denne internationalisering var absolut ikke uden risiko, men præmieindtægterne var store, så fra 1948 var dette en del af Nordisk Pools forretning.

Med tiden ændredes behovet for det nordiske pool-samarbejde, og den 30. september 1994 blev både de nationale og den nordiske pool nedlagt og gik i »run-off«, dvs. at der ikke blev tegnet nye forsikringer, men alle skader blev behandlet og erstatninger udbetalt til kunderne.

Der var dog stadig en række forsikringselskaber, som kunne se en fordel i at samarbejde med andre selskaber om at fordele risiciene og trække på en central ekspertise, og de gik sammen om at starte Nordisk Flyforsikringsgruppe (NFG), hvor administrationen var medarbejderne fra Dansk Pool. Medlemselskaberne i NFG var en række indenlandske og udenlandske – primært nordiske – forsikringselskaber, og de stillede kapital til rådighed ved at tegne andele

efter samme princip, som i pool-samarbejdet. Det var stadig forsikringselskaberne, som havde den direkte kontakt til kunderne og efterfølgende overførte risiciene til NFG, som via genforsikringsaftaler med reassuranceselskaber – primært i London – sikrede at der var dækning for kundernes skader.

Dén form for tæt samarbejde mellem konkurrerende forsikringselskaber var dog ikke i tråd med tiden, og den 31. december 2004 ophørte NFG, og aktiviteterne blev overført til det nydannede aktieselskab, Nordisk Flyforsikring A/S (Nordic Aviation Insurance – NAI). Aktionærene var stadig en række nordiske og europæiske forsikringselskaber, men kontakten foregik nu direkte mellem NAI og kunderne, og risikoen var ikke længere spredt, men lå udelukkende hos NAI. Dermed var den oprindelige pool-tanke død.

I marts 2006 opkøbte den australske forsikringskoncern QBE Insurance Group Limited aktierne i

NAI, som kom til at hedde QBE Nordic Aviation Insurance A/S (QBENAI). QBENAI indgår nu som selskab i QBE-gruppen, der er blandt verdens 25 største forsikringselskaber.

Siden april 2007 har QBENAI været del af QBES Lloyd's syndikat og tegner forsikringer på mindre fly i store dele af Europa. Samtidig med jubilæet den 1. oktober 2009 åbner QBENAI kontor i Oslo.

AEROCLEAN Aircraft painting

We are painting aircrafts for fixed price



Call for special offer

10 Year's
AEROCLEAN

Am Flugplatz 1
D25813 Husum
0049/4841/935588
EDXJ

aeroclean-husum@freenet.de · www.aeroclean-husum.de

Professionel pilot?

Kontakt piloternes lagforening, 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

- Udpluk af skader, hvor Nordisk Pool har haft en større eller mindre andel.
- 1934: Et svensk fly (Northrop) styrter ned og brænder op. »sedan det på grund av starka vibrationer måste övergivas i luften af sin besättning«. Samme år tipper en svensk Fokker rundt ved landingen i Hamburg.
- 1937: To svenske Douglas-fly skades ved landing. Et svensk fly synker efter en nødlanding på isen.
- 1947: En DC-3er fra KLM styrter ned og bryder i brand ved Kastrup lufthavn. Alle 22 om bord omkommer. Blandt de omkomne er den svenske arveprins Gustav Adolf. Norsk trafikfly af typen Short Sandringham støder mod en fjeldtop. Senere samme år gentages dette af et Douglas DC4-fly fra AB Aerotransport.
- 1948: En svensk Douglas DC-6er kolliderer med et engelsk fly i England.
- 1952: En norsk Douglas DC-3er støder mod et fjeld og må nødlande.
- 1958: En Douglas DC-6B fra SAS brænder op ved landingen i Norrkøping.
- 1960: En Sud Aviation Caravelle fra SAS totalskades under landingen ved Ankara og 42 personer omkommer.
- 1961: En Douglas DC-6B som flyver for FN totalskades i Nord-Rhodesia, og 16 personer omkommer. En DC-3 styrter ned i Østerbotten og 25 personer omkommer.
- 1964: En DC-3 styrter ned ved Mariehamn, og 22 personer omkommer. Ved et antal flyulykker med helikoptere og firmafly omkommer seks personer. Alle er forsikret i Svenske Pool.
- 1965: En Convair Metropolitan totalskades og 31 personer mister livet. En Douglas DC-7C fra SAS styrter og brænder op på Tenerife.
- 1967: En Caravelle fra Thai Airways International totalskades ved landingen i Hong Kong. 25 passagerer, de fleste af dem amerikanske statsborgere, mister livet.
- 1968: En Convair 240 støder ved landing ind i en Vickers Viscount 784-D ved landing i Helsingfors.
- 1969: En Douglas DC-8-62 totalskades ved indflyvning til Los Angeles' internationale lufthavn. Flyet styrter i havet. 12 passagerer og 3 besætningsmedlemmer omkommer.
- 1977: To Jumbojet, et amerikansk Pan Am og et hollandsk KLM-fly, kolliderede, og 583 mennesker mistede livet i Tenerifes Lufthavn.
- 1988: Et fly fra det amerikanske luftfartsselskab Pan Am eksploderer og styrter ned over Lockerbie i Skotland som følge af en terrorbombe. 270 mennesker omkommer.
- 1989: En Convair CV-580 tilhørende det norske flyselskab Partnair styrter i Skagerak ud for Hirtshals. Alle 55 ombord mister livet. Flyet var chartret af Wilhelmsen Lines og skulle fragte ansatte i rederiet fra Oslo til en stabelaflybning i Hamburg.

Kilder: Den Nordiska Poolen För Luftfärdförsäkring - Minneskrift med anledning av dess 25-åriga tillvaro.
Den Nordisk Pool for luftfartforsikring 1944-1969

GRUMMAN AMERICAN TRAVELLER

Hurtig fuld 4-sædet økonomi. Rejsefart 130 kts. Starter på 265 m og lader på 116 med fuld last. LYCOMING motor 160 hk. Ny propel. Robust servicefrit fjederbensunderstel.

Byggeår 1972. Kun total 976 timer excl. motor. Autopilot. Becker og King radio/navudstyr. Intercom. Garmin transponder med højdesving. Garmin GPS. EGT. Fuel-Flow. ELT etc. Nyt luftdygtighedsbevis i juni 2009. Ekstra billig i drift og vedligeholdelse.

Ready for take off, inkl. alt udstyr
Kr. 236.000,- Ingen moms

Dyrt at flyve?
Slet ikke

- SE HER!

Kontakt
Knud 2271 4353
eller
Jeppe 3025 8220

RALLYE 100

Suverænt 3/4 sædet STOL, utility-fly med exceptionelle flyveegenskaber og max sikkerhed. Rejsefart 170 km/t. Sidevindskomponent 20 kts. Starter på 130 m og lander på 87 m med fuld last. ROLLS ROYCE motor, 100 hk., med lille brændstofforbrug.

Byggeår 9md. 1973. Total 2900 timer. Nelco radio/navudstyr. Intercom. King ADF og transponder. Garmin GPS. EGT. ELT etc. Nyt luftdygtighedsbevis i april 2009. Flyver med det dobbelte af en ultralight til under det halve i forsikring!!

Ready for take-off, inkl. alt udstyr
Kr. 128.000,- ingen moms

KALENDER 2009

Dato	Begivenhed
11/10	Autumn Air Show, Duxford, England
20-22/10	NBAA, Orlando, Florida (www.nbaa.org)
20-25/10	Seoul Air Show, Seoul, Sydkorea
15-19/11	Dubai Air Show, Dubai, UAE

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.

EAA's online kalender giver meget detaljerede oplysninger om arrangementer (www.eaa.org/news).

Red Bull Air Races' sidste flyvning foregår i oktober i Barcelona. Se tidspunktet på www.redbullairrace.com.

Shuttleworth Collection, Old Warden: se program på www.shuttleworth.org

Oversigten bringes uden ansvar for ændringer, aflysninger etc.

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!

Se priser på www.airwork.dk/flyudlejning.html

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



Grumman Duck i al sin pragt over havet.

HISTORISKE VINGESUS GRUMMAN J2F DUCK

Af Wilhelm Willersted

Amfibieflyet Grumman Duck var i princippet det første fly, som den nystartede flyfabrik Grumman i begyndelsen af trediverne leverede til den amerikanske flåde. Det skulle som bekendt blive til en lang række velskabte og velflyvende maskiner, der kom til at præge udviklingen i mange år frem i tiden.

Grundlæggeren af Grumman Engineering Corporation på Long Island ved New York – flyingeniøren Leroy Grumman var sidste i tyverne beskæftiget med at udvikle pontoner for flyfabrikken Loring Aviation, der havde leveret en række søfly til den amerikanske flåde.

Leroy Grumman havde tegnet en særlig ponton, der var sammenbygget med flykroppen og blandt andet rummede landingsstellet. Denne konstruktion blev nu

benyttet af Grumman i den robuste konstruktion J2F Duck (And). Prototypen til Duck fløj første gang den 25. april 1933 og var ærlig talt »en stor, men velflyvende fugl«.

Der blev i første omgang bestilt 27 eksemplarer af »Anden« til brug ombord på hangarskibene Saratoga og Lexington. Flyet skulle tjene som forbindelses- og transportfly.

J2F Duck var udstyret med maskingeværer, der kunne betjenes fra agtersædet i det dobbelte cockpit, og der kunne medføres to 300 kg bomber i ophæng under hver vinge. Der var landingskrog og fæste for katapult, så flyet kunne skydes op og starte fra hangarskibsdækket lige som andre gængse, større flådefly.

Lige før Anden Verdenskrig købte US Navy 144 eksemplarer af Grumman Duck og efter Pearl Harbor bestilte flåden yderligere 330 af flyet, der var meget populært blandt piloterne.

Man sagde om Grumman Duck, at det kunne springe til, når der ikke var »rigtige« bombefly klar samt transportere last, når fragtflyene var optaget andesteds og ligeledes fungere som fotofly, når andre »luftfotografer« var i mørkekammeret og »Anden« var altid klar til at hente nødlandede piloter op af havet.

Der var indrettet plads til båre og et par hjælpere i en lille kabine i kroppen.

Foruden i US Navy var Duck et estimeret fly hos US Coast Guard.



Billedet her viser, at Kermit Weeks også benyttede sin Duck til at trække vandskiløbere ved Floridas kyst.



Mandskabet fra hangarskibet »Saratoga« klar til at tage en Grumman Duck ombord igen efter en patruljeflyvning

Der var altså ikke megen »Ugly Duckling« over Grummans And.

Der er i alt bygget 632 eksemplarer i seks forskellige versioner af Duck.

Efter krigen blev de spredt for alle vinde. Nogle gjorde i halvtredserne tjeneste i flyvevåbnene i Argentina, Columbia og Mexico. Grumman OA-12 var 12 Ducks, som i midtfyrrerne benyttedes af USAF som Air/Sea Rescue fly.

Grumman Duck kan stadig nydes i luften over USA.

Kermit Weeks, som er en berømt »warbird-pilot og -ejer«, har i tidens løb haft hele fire Grumman Ducks under sine vinger.

I slutningen af halvfjerdserne udstillede han sin første Duck på sit museum Weeks Air Museum i Californien og flyttede det siden til Fantasy of Flight i Florida. Her optrådte hans Duck ved flyveopvisninger med avancerede manøvrer blandt andet med rulninger og krappe dyk ned over tilskuerne, som gøs (og/eller nød) bulderet fra den toptrimmede Wright stjernemotor på 850 hk.

Han benyttede også sin Duck til at trække to vandskiløbere rundt langs kysten! Clouet var når den ene vandskiløber

»tabte« sine ski og stod videre på bare tær efter flyet. Kermit Weeks flyver stadig med sin første elskede Duck.

Duck nummer to købte han af erhvervspiloten Sam Poole, der brugte sit fly til transportopgaver i Brasiliens urskov. Under en landing højt oppe på Amazonfloden blev den ene yderponton ødelagt, så Poole måtte taxie sit fly hjem ad floden mellem krokodiller og andet godt. Det blev til en tur på 400 miles, og den er stadig registreret som rekord for den slags »vandbevægelser for amfibier«!

Duck nummer tre købte Week af Frank Tallman, som havde flyet i sin Tallmans Collection i Californien. Det var i øvrigt den Grumman Duck, der spillede hovedrollen i filmen »Murphys War«, som havde premiere i 1970 og handlede om en australsk sømand – spillet af Peter O'Toole – som fik hævn over den tyske u-båd, der havde sænket hans britiske fragtskib. Han lærte sig at flyve en efterladt Duck og bombede u-båden ned på havets dyb. Flyet er nu udstillet på Fantasy of Flight museet.

Duck nummer fire er erhvervet fra San Diego Air and Space Museum og forventes byttet lige over med en flyveklar Grumman F3F jager, som Weeks nu forhandler med dens ejer om ifølge et amerikansk veteranfly-blad.

Der er altså stadig fuld fart over Grumman Duck!

TEKNISKE DATA

Grumman J2F-6 DUCK

Motor:	En Wright R-1820
.....stjernemotor på	1.050 hk
Spændvidde:	11,9 m
Længde:	10,4 m
Højde:	4,4 m
Tomvægt:	2.485 kg
Fuldvægt:	3.322 kg
Max.hastighed:	305 km/t
Rejsehastighed:	249 km/t
Tophøjde:	7.848 m
Rækkevidde:	2.408 km

FLYVEHISTORISK KONFERENCE



Af: Mogens Jensen

Danmarks Flyvehistoriske Union (DaFU) har i samarbejde med KDA taget initiativ til en flyvehistorisk konference, der har som formål at skabe et overblik over foreninger og enkeltpersoner, der beskæftiger sig med flyvehistorie i Danmark. Konferencen finder sted lørdag den 14. november 2009 i hundredeåret for KDA's stiftelse. Konferencestedet er den centralt beliggende Dalum Landbrugsskole v/Odense.

I sammenligning med andre foreninger eller organisationer, der arbejder med et afgrænset emne, har der ikke været en tradition for at mødes på landsplan for at udveksle erfaringer inden for flyvehistorie. En sådan tradition findes imidlertid i Norge og direktøren for det norske luftfartsmuseum Sven Scheiderbauer er derfor inviteret for at beskrive de norske forhold. Det efterfølges af foredrag om den første verdenskrigs luftbårne helte og de ridderlige forhold, der fandtes dengang. Dette indlæg holdes af museumsinspektør Kåre Johannessen, som forventes at præsentere sin nye bog om emnet på konferencen. Den nyere historie er tilgodeset af Jens Ringsmose, ph.d og gæsteforsker ved Nato Defence College, Rom, der vil beskrive beslutningsprocessen, da Danmark valgte F-16 fly, et særdeles

aktuelt foredrag i lyset af, at der snart skal vælges en afløser for dette fly. Professor og tidligere luftkaptajn Niels Egelund, der er ejer af et jetdrevet fly, vil beskrive sine oplevelser med en Fouga Magister.

DaFU, der er en paraplyorganisation for flyvehistorie, har foreløbig 23 tilknyttede foreninger. Flere af disse foreninger, bl.a. Danmarks Flyvehistoriske Selskab, vil på konferencen præsentere deres aktuelle aktiviteter. Fra NORARC vil Lars Finken beskrive OY-registreringsbetegnelseens oprindelse. Et andet indlæg med aktuel interesse er Knud Rasmussens præsentation af projektet for Danmarks Flyvehistoriske Museum på den nu nedlagte Flyvestation Værlose.

Det er tanken, at konferencen skal være en tilbagevendende begivenhed og et væsentligt formål for konferencen er at bringe personer med en fælles interesse sammen for at udveksle erfaringer og oplevelser. Konferencen er derfor åben for alle interesserede. Det aktuelle program for konferencen findes på DaFU's hjemmeside: www.dafu.dk. Yderligere oplysninger kan indhentes på e-mail: mojens@get2net.dk.

HELIKOPTER PILOT
Nordeuropa's største helikopter skole

- Uddannelse til alle helikopter certifikater inkl. ME IR
- Typeratings, R22, R44, AS350B2/B3, BO105, AS355
- Vildmarksflyvning/Bush/Mountain/Snow
- SU Godkendt
- Årlig 3 klasser
- Kollegieværelser på skolen

Kontakt os på tlf: +47 33 42 00 80 • Post@ehc.no • www.helikopterskolen.no



Medlemmer

Aeronautisk Aktivitetscenter Avedøre

Danmarks Flymuseum

Danmarks Flymuseum – Flysamlingens Venner

Danmarks Flyvehistoriske Museum, Værløse

Danmarks Flyvehistoriske Selskab

Dansk Ballonunion

Dansk Flyvehistorisk Forening

Dansk Svæveflyvehistorisk Klub

DC-3 Vennerne

Flyveteknisk Selskab, Ingeniørforeningen i Danmark

KZ & Veteranfly Klubben

Københavns Flyvehistoriske Selskab

Langelands Museum

Militærflygruppen, Stauning

NORARC

Opsund Ungdomsskole

Pensionistforeningen FSN Værløse

Polyteknisk Flyvegruppe

The Hawkeye Association 2005

T-33 gruppen

WWII - Fly - Arkæologisk - Samling, Aalborg

Zeppelin- & Garnisonmuseum Tønder

Aalborg Forsvars- & Garnisonmuseum

Se links og information om de enkelte medlemsgrupper på DaFU's internetside: www.dafu.dk

DaFU's formål



At udbrede og formidle kendskabet til Dansk Flyvehistorie og være behjælpelig overfor de interessenter, der arbejder med flyvehistorie i Danmark.



At opspore, analysere, beskrive og forene alle danske flyvehistorisk interesserede og aktive organisationer, foreninger, grupper, klubber.



At fungere som dansk flyvehistorisk defineret union for tilknyttede repræsentantskabsgrupper.

Arrangementer



Aeroseum, Göteborg 2007



Koldkrigsmuseum Stevnsfort 2008



Zeppelin- & Garnisonmuseum Tønder 2009

Flyvehistorisk konference 2009

Danmarks Flyvehistoriske Union og Kongelig Dansk Aeroklub arrangerer i 100-året for KDA's stiftelse en flyvehistorisk konference lørdag d. 14. november 2009 på Dalum Landbrugsskole v/ Odense.

Formålet for den første danske flyvehistoriske konference er at samle flyvehistorisk interesserede personer og organisationer for at skabe en oversigt over de mange aktiviteter og samtidig præsentere det arbejde, der gøres for at dokumentere, restaurere, bevare og flyve med bevaringsværdige luftfartøjer. Konferencen omfatter både aktuelle forskningsprægede indlæg og bidrag fra de flyvehistoriske organisationer, der er medlemmer af DaFU.

Konferencen er åben for alle interesserede.

Tilmelding skal ske på e-mail adressen konference@dafu.dk

Sidste frist for tilmelding er den 28. oktober 2009



OSCAR YANKEE

Af Lars Finken

TILFØJELSER

OY-FRA blev slettet pga havari 06.09.2001
OY-HCU var registreret 08.03.1981 – 12.03.1997

December 2008: OY-SSX blev til D-2992
Januar 2009: OY-LCF blev til D-EVNE. OY-XPT blev til D-9907
April 2009: OY-SXD blev til D-KMGA(2). OY-XDN blev til D-7832
Juli 2009: OY-XSN blev til OE-5729

TILGANG

OY-	Type	Bygget	Fabr.nr.	Reg.dato	Ejer/bruger	Ex
OY-CKH	Dassault Falcon 2000EX	2009	160	04.08.09	Air Alsie A/S, Sønderborg	F-WWGH
OY-FRA	Piper PA-34-200 Seneca	1971	34-7250017	27.08.09	Jensen Aircraft v/Torben Biehl Jensen, Haderslev	OY-FRA
OY-HCU	Bell 212	1980	31155	18.08.09	Air Greenland A/S, Nuuk	EC-GLS
OY-HXD	Schempp-Hirth Duo Discus-T	2009	210	11.08.09	Vejle Svæveflyveklub	-
OY-KXG	PIK-20E	1980	20278	14.08.09	Frede Carl Mathiesen, Aabenraa	D-KFGE
OY-PCI	Fokker F27 Mk.050	1992	20257	17.08.09	NAC Nordic Aviation Contractor A/S, Billund	JA01NV
OY-PSE	Boeing 737-809	2001	30664	19.08.09	Primera Air Scandinavia A/S, Dragør	TF-JXI
OY-PSF	Boeing 737-7Q8	1998	28210	27.08.09	Primera Air Scandinavia A/S, Dragør	TF-JXG
OY-TDA	Boeing 737-8K2	2002	30646	21.08.09	Transavia Denmark ApS, Kastrup	PH-HZY
OY-TKX	Scheibe SF 25C Falke	2009	44722	07.08.09	Nordjysk Svæveflyveklub, Sæby	-
OY-VGA	CL-600-2B19 Challenger 850	2007	8077	04.08.09	Execujet Europe A/S, Roskilde	C-FOBI
OY-WIN	BD-700-1A10 Global Express	2008	9280	05.08.09	Execujet Europe A/S, Roskilde	C-FOVD

SLETTEDE

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-RCW	Bae 146-200	04.08.09	Atlantic Airways, Faroe Islands, P/F, Vagar	Omregistreret G-BRXT
OY-XMK	Schleicher Ka 7 Rhönadler	04.08.09	Leif Horsager, Tarm	Solgt til Tyskland

EJERSKIFTER

OY-	Type	Dato	Ny ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-XKK	Rolladen-Schneider LS1-c	11.08.09	Carsten Doerwald, Rødebro	Kim Erik Petersen, Ringsted



Protector: Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen
 Præsident: Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille
 Formand: Hans Havsager

GENERALSEKRETARIAT

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
 Åbent mandag til fredag kl. 09.00 – 15.30
 E-mail: kda@kda.dk

KDA HUSET

	Telefon	E-mail
Anders Madsen, generalsekr.	4614 1503	am@kda.dk
Knud Larsen, redaktør af Flyv	4614 1502	flyv@kda.dk
Birgit Eldov, bogholder	4614 1506	be@kda.dk

Fax: 4619 1316
 www.kda.dk

KDA PILOTSHOP

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
 SE-nr. 63 66 28 28
 Åbent mandag til fredag kl. 09.00 – 15.30

Svend L. Jensen, butiksleder
 Telefon: 4614 1507
 Fax: 4619 1316
 E-mail: pilotshop@kda.dk

KDA'S BESTYRELSE

	Telefon
Hans Havsager, formand.....	4648 0608
Per Wistisen, næstformand	9818 4316
Søren Pedersen, ungdomsarbejde	5130 5434
Ole Kobberup	5122 6234
Kim Jensen, uddannelse	4063 8903
Helge Hald, teknik samt miljø- og luftrum... ..	9714 9155
Arne Panduro, kommunikation.....	8691 1770

DANSK BALLON UNION

Henning Sørensen
 Kronhjortvej 4, 8270 Højbjerg
 Telefon: 8627 6663
 www.ballonunion.dk
 E-mail: formand@ballonunion.dk

DANSK HANGGLIDING OG PARAGLIDING UNION

KDA-huset
 Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
 Telefon: 4614 1509
 www.dhpu.dk
 E-mail: dhpu@dhpu.dk

DANSK FALDSKÆRMS UNION

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

DANSK KUNSTFLYVER UNION

Søren Dolriis
 Hvidørevej 45, 2930 Klampenborg
 Telefon: 2624 8888
 www.kunstflyvning.com
 E-mail: dolriis@syntase.dk

DANSK MOTORFLYVER UNION

Fmd.: Knud Nielsen
 Telefon: 8623 1652
 E-mail: knni@post2.tele.dk
 Sekretariat: Merete Strandberg
 Limfjordsgade 121, Gjørl, 9440 Åbybro
 Telefon: 7878 2190
 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
 www.dsvu.dk
 E-mail: dsvu@dsvu.net

MODELFLYVNING DANMARK

Fmd: Allan Feldt
 Telefon: 8613 4140
 Sekretariat: Marttin Stuart Nielsen
 Kirkeskovvej 1, Bjælkestrup
 4660 St. Heddinge
 Telefon: 8622 6319
 Fax: 8622 6867
 www.modelflyvning.dk
 E-mail: sekr@modelflyvning.dk

DANSK UL-FLYVER UNION

Fmd.: Hans Havsager
 Telefon: 4648 0608
 Sekretariat: Dagmar Skov
 Gl. Kirkevej 1, Tiset, 6510 Gram
 Tirsdag og torsdag kl. 17.00 – 19.00
 Onsdag og fredag kl. 13.30 – 16.00
 Telefon: 7482 2021
 Fax: 7482 2400
 www.dulfu.dk
 E-mail: dagmar@dulfu.dk

Bestyrelse:

Hans Havsager, formand...	4648 0608
John Carlsen, materielchef og næstformand	5767 4947
Ole Gellert Andersen, uddannelseschef.....	7453 1456
Niels Gregersen, flyvechef. 8754 0248	
Henrik Feldt-Rasmussen, miljø	
Bjarne Ross Pedersen, kasserer	7589 7488

HAVARIGRUPPEN

	Telefon
Niels Gregersen	2144 2497
John Carlsen	4042 1247
Edvard Braae	2485 6712
Preben Kjeldsen	4019 0753
Philip Nathansen	4019 8297

FLYV

så er du opdateret!



FLYV

82. årgang nr. 10 · Oktober 2009

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)

ANNONCER

STIBO ZONE
 Kontakt: Allan Christensen
 Saturnvej 65, 8700 Horsens
 Telefon: 2172 5939, Telefax: 8628 0350
 E-mail: alch@stibo.com
 www.stibozone.com

PRODUKTION

Slagelsetryk Marketing ApS,
 Rosengade 7C, 4200 Slagelse
 Telefon: 5853 0011, Telefax: 5850 0163

ABONNEMENTSPRIS

498,75 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 2008 – 30. juni 2009: 3.764 ekspl.



ORGANISATIONSNYT

KDA

Ekstraordinært repræsentantskabsmøde i KDA lørdag den 3. oktober 2009 kl. 10-00 – ca. 11.00. Dagsorden: KZ&V optagelse i KDA. Samme dag kl. 11.00 – ca. 17.00 afholdes Formandsmøde, ligeledes i KDA-huset.

Endelave Flyveplads Info

Igen i år har vi gratis nødder til vore flyvende venner. Der er rigtig mange valnødder på de store valnøddetræer på marken bag hasselnødderne (mod syd). De er ved at være modne i oktober og skal nedtørres cirka 25 procent for at være holdbare. Karins æbler er forbuden frugt!

Første uge i oktober er der bukkejagt på Endelave hvilket begrænser adgangen til skoven, og det kan være farligt, særlig hvis du ligner en buk. Spørg Erik på 7568 9062 eller 5124 6877. Hvis vi ikke er på øen er der høflig selvbetjening. Slåen findes mange steder i de levende hegn langs vejene. Spørg om hvor.

Endelave Kro er overtaget af et anpartselskab på øen, og nyrenoveret genåbnet med et nyt værtspår. Mandag og tirsdag lukket. (I efterårsferien ring først 7568 9021).

Hilsen Jens Toft

PS. Min nye bog om mine 137 fly og andre historier udkommer snart. 208 sider med 150 fotos. Bestil på e-mail: toftair@mail.dk.

UNIONSKALENDER

KALENDER

KDA (www.kda.dk)

3/10	Ekstraordinært repræsentantskabsmøde og Formandsmøde, KDA-huset, Roskilde
------	---

Motorflyvning (www.flyvdmu.dk)

31/10	DMU formandsmøde
-------	------------------

DaFU (www.dafu.dk)

14/11	Flyvehistorisk Konference, Dalum Landbrugsskole
-------	---

PA - 28 - 140 B 1969 OY-DRZ

Pæn stand. Total 3090 timer. Motor ca.1980 timer.
Propel overhalet 2003. Krumtap inspiceret og
behandlet for korrosion 2004. Tanke. Hovedbjælke insp.
2005 Generator renoveret, nye dæk, og nyt kompas
januar 2008.

Radioer King KY92 720 · King KX 170 B 760.
Audiopanel King KA 134 · Autopilot Century
Transponder KT 76 A ny altitude encoder 2006
Årlig eftersyn og nyt LDB. 2009

Nu Kr. 125.000,00

Tlf: (0045) 75 35 31 66 · (0045) 40 31 37 85

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

**Et stort tillykke til vinderne af
Sirius Air Rally 2009****Hold A**

Guld:
Allan Hansen
Gunner Johansen
Sølv:
Hans M Hansen
Kirsten Hansen
Bronze:
Hans Birkholm

**Hold B**

Guld:
Benny Jensen
Solvej Moesgaard
Sølv:
Hans Jørn Christensen
Arne Thomassen
Bronze:
Flemming Baungaard
Niels Gregersen

Vi vil samtidig sige tak til Randers flyveklub og DMU-Sport
for et flot og vellykket arrangement.

Læs mere om Sirius Air Rally på: www.dmu-sport.dk

**Sirius International
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
2009**

Sirius
International
Aviation Insurance

2

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

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.

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.



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

Integreret og modular ATP, CPL, IR, PPL
Flyveinstruktør(A), N-Beg/Gen. Cert/Morse
MCC, Nat VFR, Proficiency check m.m.

Climb2

KoldingEgnens Lufthavn / Vojens Lufthavn
Tlf: 5323 1060 / Fax: 7353 3183
www.climb2.dk / Mail: jas@climb2.dk

- PPL(A)Teori
- PPL(H)Teori
- FI/IRI/CRI-SPA
- N-BEG/BEG
- Proficiency check
- BE 90/99/100/200
- PPL(A)Praktik
- PPL(H)Praktik
- Night Qualification
- IR(A)SE
- IR(A)ME
- AsiaMet



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.



CASA AIR HELIKOPTER FLYVESKOLE

- Privat og kommerciel (PPL/CPL)
- Teori (Bridge & PPL)
- Instrumentbevis - IR(H)MESPL
- Instruktøruddannelse FI(H)
- Typekursus R22/R44/MD902

CASA Air A/S • www.casa-as.dk • Tlf.: 75627999

LEARN TO FLY

www.learnstofly.dk

Industrivej 5 - 7470 Karup J - Danmark
Tlf: +45 2240 2230 - E-mail: kontakt@learntofly.dk

TEORI:

PPL(A) (H), CPL(A) (H), ATPL(A) (H), BRIDGE(A)
FI (H), BRIDGE(H) FI (A), HPA, IR, FI(A) (H)

PRAKTIK:

Karup: På R22+R44 • PPL(H), CPL(H), PFC(H)
Ålborg: På DA40 + DA42 • PPL(A), CPL(A),
SEIR(A), MEIR(A), FI(A), IRI(A)

Se vores hjemmeside for nyheder og priser

www.ikaros.dk

PFC: SEP/MEP-land, SE/ME IR
Teori: PPL, NBEG, BEG
Skoling: PPL, CPL, Nat, SE/ME-CR/IR,
Diff. trng, Fam. trng.



Lufthavnsvej 20
4000 Roskilde
4614 1870

Professionel pilotuddannelse



Lufthavnsvej 60
4000 Roskilde
tele: 7020 6390
fax: 7020 6395
www.dacpilot.dk

- ATPL (A) integreret trafikflyver
- PPL (A) Flyveinstruktør
- ATPL II DA42 med Garmin 1000
- ATPL (A) Teori - Distance Learning
- PPL (A) Privatflyvercertifikat



DANISH AVIATION COLLEGE



PPL(H) Teori og praktisk skoling
BEG og N-Beg radio

www.herningmotorflyveklub.dk

Heliflight.dk

Danmarks ældste helikopterskole

- PPL H
- DAG/NAT
- Teori & Praktisk
- Type rating R-22 R-44 EC-120

Roskilde Lufthavn
Tlf. 7022 5260

www.heliflight.dk



DANFLY AVIATION APS

- ATPL(A) integreret samt ATPL(A) modular
- Individuelle MCC kurser på B737 NG FFS I København
- Type Rating på B737 NG/CL og A320, A330 samt A340 Incl. MCC
- Diff. Training på B737 NG/CL samt PC på B737 NG/CL og A320, A330 samt A340
- 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)FI, FI(A)IR, IRI(A), CRI(A)SPA, IRI(A)

Flyvevåbnets
Bibliotek



392000308361

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 Højelev
Tlf. +45 97524037

benair

BENAIR A/S

Stauborg Lufthavn, Lufthavnsvej 4, 6900 Skjern,
tlf. 96 81 44 47

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

FLYV

NOVEMBER 2009 NR. 11



Vampyren fra Tjekkiæt

Nyt hurtigt UL-fly på besøg

Stort DULFU
og DMU træf
i Ringsted

Læs også...

KJELD HJORTHS TRIUMF I POLEN



Forsikringsfolk der forstår dig

Overblik og sikkerhed kommer ikke uden erfaring. QBE er gennem 120 år vokset til at være et af verdens 25 største forsikringsselskaber med aktiviteter i 45 lande. – det er vores kunders garanti for sikre produkter.

Som specialister i luftfartforsikring kan vi også rådgive dig, så vi sammen finder den løsning, der dækker dit forsikringsbehov.

Kontakt QBE - din solide partner!



www.qbenai.com

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



IKAROS

Flyudlejning

Roskilde Lufthavn · Lufthavnsvej 20 · 4000 Roskilde

☎ 4614 1870

- Cessna C172
- Cessna C177 RG
- Piper PA28-181

www.ikaros.dk

(bestil dit fly via vores ONLINE booking)

Se Ikarosannonce bag på FLYV vedr. Trænings- og skoleflyvning

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

Forsikringsaftale med DMU, Dansk Motorflyver Union

TRIG ScanTech
Scandinavian Aircraft Technologies A/S



Er din transponder Mode S klar?

Mød de europæiske Mode S-krav med TT31 eller TT21 transponderne fra TRIG Avionics. TT31 transponderen er en billig, fremtidssikret type til enmotorsfly.

Letvægtstransponderen TT21 er velegnet til ultralet og svævefly og passer ind i selv de mindste cockpits. Begge modeller er fuldt certificeret og kompatibel med alle gældende transponderkrav.



Kontakt ScanTech vedrørende priser og installation.

Scandinavian Aircraft Technologies A/S
Taagholtvej 178 • 9870 Sindal • 9678 0200 • parts@scantech.aero



« 8

Supermarine Spitfire

»Kun ganske få personer kendte til at flyet skulle til Sverige købt af Biltema. Dette fremgangsrige detailhandelsfirma havde allerede i efteråret 2006 begyndt at undersøge mulighederne for at anskaffe en Spitfire.«

20 »

DULFU – DMU træf i Ringsted

»Også på forpladsen var der tæt pakket med fly fra flere udenlandske forhandlere / fabrikanter af UL-fly. Fra Tjekkiet kom FM 250 Vampire, fra Tyskland Breezer Aircraft og med svensk registrering VM-1 Esqual og FK12.«



« 28

VM i Polen

»Det var et stort øjeblik, da Dannebrog gled til tops ved præmierceremonien i Torun i Polen. Her ses Kjeld Hjorth til venstre med trofæet for 2. pladsen i den prestigefyldte landingskonkurrence.«



30 »

Historiske Vingesus

»I slutningen af 1945 havde flåden iøvrigt ændret specifikationerne for deres maritime kampfly, der nu også især skulle tage sig af neddykkede u-både. Det krævede så meget udstyr i flyene, at man måtte lade dem operere i par – de såkaldte »hunter-killer« -teams.«



Forsidefoto: Carsten Karlsen

ALMEN

Kort sagt	4
Boganmeldelser	39
Kalender	41

MOTORFLYVNING

Supermarine Spitfire	8
Tabte sit hjerte til Island	24
VM i Polen	28
Siljannäs Air Park indviet	33
Sirius Air Rally	34

ULTRALET

FM 250 Vampire	15
DULFU – DMU træf i Ringsted	20

SVÆVEFLYVNING

Behov for ungdomsarbejde	18
--------------------------	----

HISTORIE

Historiske Vingesus	30
For 70 år siden	36
For 70 år siden	38

OSCAR YANKEE

Oscar Yankee	42
--------------	----

ORGANISATIONSNYT

Organisationsnyt	44
Unionskalender	46



Præsident Obama ankommer i Boeing 747-200 kaldesignal Air Force One. Foto: Bjarne Vittrup Nielsen, CPH.

KORT SAGT

Af: Knud Larsen

AIR FORCE ONE I KØBENHAVN

USA's præsident Barack Obama var ligeledes i København i anledning af udvælgelsen af den by, der skal afholde Olympiske Lege i 2016. En af de fire kandidatbyer var Chicago, hvor Barack Obama og fru Obama er født og opvokset. Trods solid støtte fra præsidentparret blev Chicago ikke valgt. Allerede samme dag som Air Force One kom til Kastrup Lufthavn returnerede den til Andrews Air Force Base uden for Washington D.C.

CHECK-IN TIL FLYVETUREN PÅ HOVEDBANEGÅRDEN

Ikke færre end 30 flyselskaber tilbyder check-in på automater i Københavns Lufthavn. Hidtil har den type selvbetjening kun været muligt i selve lufthavnen, men nu udvides muligheden til også at omfatte Københavns Hovedbanegård. I samarbejde med DSB opsætter lufthavnen to selvbetjeningsautomater ved bane-gårdens hovedindgang.

»Ideen bag check-in på Hovedbanegården er, at Københavns Lufthavn og DSB gerne vil gøre rejsen nemmere for vores fælles kunder. Når du har klaret check-in allerede på Hovedbanegården, bliver både togrejsen og turen gennem lufthavnen enkel og ustresset,« siger Michael Lindhart Løve, driftsdirektør, Københavns Lufthavn.

I dag anvender ca. 43 procent af alle passagerer check-in automaterne i Københavns Lufthavn, og sammen med andre selvbetjeningstilbud som check-in via internettet eller mobiltelefonen betyder det, at næsten 60 procent af passagererne i Københavns Lufthavn i dag selv sørger for check-in. Gennemsnittet i branchen ligger på ca. 40 procent.

LÅN PENGE PÅ FLYVESKOLEN

DanFly Aviation i Vojens Lufthavn har gennem længere tid fokuseret meget på at finde et alternativ til størstedelen af bankernes manglende velvilje omkring udlån til blandt andet finansiering af pilotuddannelser.

Det er derfor glædeligt at kunne meddele, at vi har mulighed for at tilbyde finansiering af pilotuddannelse på markedsvilkår, og dermed også på dette område kan tilbyde kommende elever noget, som ingen andre skoler kan, udtaler Søren Christensen fra DanFly Aviation. Det er selvfølgelig meget vigtigt at fastslå, at vi også stiller krav til en vis egenfinansiering og sikkerhed for engagementet.

KINESISK EL-FLY

Yuneec E430 er et helt nyudviklet ensædet fly i kompositmaterialer. Drivkraften er en el-motor på 40 kW der får strøm fra et lithium-ion batteri på 72 kg. Det giver en flyvetid på ca. to timer.

DIN MULIGHET TIL Å BLI PROFESJONELL PILOT I DANMARK OG EUROPA

Søk før 28 oktober!



SU - Support
Apply online

www.neia.no

Email: post@neia.no

Telefon + 47 70 18 93 00

Fax +47 70 18 93 01

Inkludert i utdanningen

- Europeiske og Amerikanske pilot lisenser
- Loss of Licence forsikring i studietiden
- Opp til 2000 flytimer
- Leilighet i USA
- Hybelhus i Norge
- Muligheter for jobb i NEIA som pilot eller instruktør

ER DRØMMERYRKET FORTSATT EN DRØM ? - NEIA GJØR DRØMMEN TIL VIRKELIGHET -

100 % av de uteksaminerte studentene i 2007 og 2008 har gått rett i jobb

Samtlige studenter har i denne perioden hatt 2 - 3 jobbtillbud. De to siste studentene fra 2008 hadde fått jobb før de hadde sin oppflygning i desember.

-Du trener ikke bare til en pilotlisens, du trener til en karriere-

Opptaksprøve er den 3-5 november 2009. Søk nå og bli med på neste opptaksrunde, og du har tatt det første steget mot å bli profesjonell pilot i Norge og andre land i Europa! Testene som gjennomføres tar en dag. Trafikkflygerutdanningen ved NEIA er den eneste integrerte som gir studentene praksis under selve utdanningen, noe som medfører at de fleste kan gå direkte over til de beste pilot jobben rundt i Europa etter at utdanningen er avsluttet. Vi vil derfor invitere deg til NEIA. Skolen dekker dine reisekostnader om du starter i januarklassen 2010. Når du kommer på opptaksprøve vil du også få en tur i vår flysimulator.

Bli en del av den beste pilotutdanningen som tilbys i Europa!

Ole Pedersen, Accountable Manager

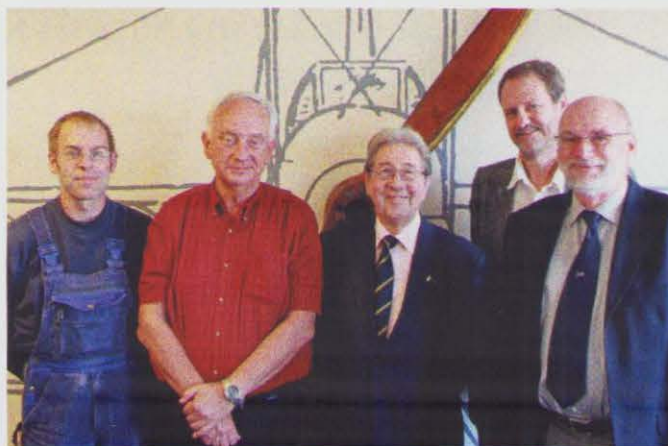


Flyet har en stor spændvidde på ca. 14 m og en længde på 6,5 m; alligevel er tomvægten kun 178 kg. Prisen forventes at være omkring 500.000 kr. Flyet blev præsenteret i USA på det årlige AirVenture Fly-in i Oshkosh.

BESØG AF PIERRE PORTMANN

Den 1. oktober besøgte FAI's formand Pierre Portmann Kongelig Dansk Aeroklub i Roskilde Lufthavn. Portmann var i lighed med mange andre organisationsfolk i København i anledning af mødet i IOC (International Olympic Committee), hvor det største punkt på mødet var udvælgelse af den by der skal stå for Olympiske Lege i 2016.

Inden han fortsatte til København havde han lejlighed til at møde flertallet af medlemmerne i KDA's bestyrelse. Et af emnerne der blev talt om var om Danmark (KDA) skal byde på afholdelsen af World Air Games i 2011.



Fra venstre Ole Kobberup, Hans Havsager, Pierre Portmann, Arne Panduro og Helge Hald.

KOMMUNIKATØR TIL KDA



Kongelig Dansk Aeroklub ønsker at styrke kommunikationen både til medlemmer og offentligheden, og derfor søger vi en kommunikatør til snarlig ansættelse.

Den nye kommunikatør bliver ansvarlig for tre primære områder: Månedsmagasinet FLYV, udvikling af hjemmeside og nyhedsbreve, og kontakt til pressen.

Som redaktør for FLYV skal du redigere artikler fra eksterne skribenter, selv skrive en del af indholdet, og stå for produktionen frem til trykkeriet. Du skal være med til at udvikle magasinet, der i forvejen er Danmarks førende inden for luftsport og privatflyvning, så det i større grad bliver interessant for en bredere kreds af læsere.

Mens FLYV primært består af emner med en længere holdbarhed, skal hjemmesiden og nyhedsbreve i afspejle aktuelle sager af interesse eller betydning for den lette flyvning i Danmark. Det omfatter en bred vifte af opgaver fra den glade nyhed om en god flyvepræstation til mere hardcore journalistik om sager af afgørende betydning for flyvningen, og formidling af undertiden ganske komplicerede regler og bestemmelser.

Endelig viser offentligheden løbende interesse for privat- og sportsflyvning, ligesom KDA og de tilknyttede foreninger

og unioner har en række sager og problemstillinger, som bedst løses via en åben kommunikation udadtil. Det er således et klart mål for KDA, at presse og offentlighed altid først henvender sig til KDA, når der er spørgsmål om den lette flyvning i Danmark.

Der er altså tale om en stor variation af opgaver, som kræver meget af den rette kandidat. Det vil være en fordel, hvis du i forvejen har en tilknytning til flyvning, men du skal først og fremmest være en god og professionel kommunikatør. Du er enten journalist eller kan dokumentere flere års erfaring med tilsvarende arbejde. Du skriver godt, du har det nødvendige overblik til at styre flere opgaver samtidigt, og du trives i en lille organisation. Det vil samtidig være en fordel, hvis du har erfaring med produktion af magasiner eller lignende, og gerne kendskab til publicering på nettet.

Yderligere oplysninger om stillingen fås hos:
Generalsekretær Anders Madsen
Telefon 4614 1503 eller e-mail: am@kda.dk

**Ansøgning sendes inden 15. november 2009 til:
KDA, Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde.**

FLYTEK NISK.NO

FLYTEK NISK AS. MERDEVEIEN 18B. 3676 NOTODDEN - NORWAY



Cessna CORVALIS 400 TT

Fast enough to slow down the world

This beauty with TKS anti ice system
can be yours...



- European Cessna Corvalis 400 TT **NEXT TO JET COURSE** at our FTO
- Course will be **refunded Euro 3 850,-** when you order your new Cessna 400 Corvalis TT
- **Free Garmin 1000 course and flight training** in your new Cessna Garmin 1000



WWW.FLYTEK NISK.NO

Contact: Runar Vassbotten: runar@flyteknisk.no tlf:+ 47 90 78 44 78
 Frode Granlund: frode@luftfartsskolen.no tlf. +47 41 55 16 11



NEW • USED • COMMISSION • EASA SERVICE CENTER

SUPERMARINE SPITFIRE

– NU HJEMMEHØRENDE I SVERIGE

En brutal krigsmaskine, et uendeligt smukt design og et symbol på en nations frihed. Men også et veteranfly med en prislap uden for alt fornuft. Der findes mange måder at beskrive Spitfiren på





RW386 ved hangaren i Ängelholm.

*Tekst & foto: Daniel Karlsson
Oversættelse: Niels Jensen*

I begyndelsen af sommeren meddeltes det at det svenske firma Biltema skulle supplere sin nyligt anskaffede P-51 Mustang med en helt nyrenoveret Spitfire. De svenske flyentusiaster var nærmest i ekstase – kunne det være sandt. Aldrig tidligere har et civilt indregistreret Spitfire haft hjembase i Skandinavien. Forrige august blev alle registreringsproblemerne løst, og nogle få dage senere fløj Spitfire »RW386« for første gang som SE-BIR.

Flyet det handler om er en Supermarine Spitfire model LF Mk XVIe. Flyet rullede ud fra Vicker-Armstrongs fabrik i Castle Bromwich i sommeren 1945. Det kom for sent til at deltage i krigen, og flyet var en af 40 eksemplarer ud af en ordre på 1500.

I begyndelsen af august 1945 blev flyet overleveret til RAF med kendingsbogstaverne RW386. Det skulle alligevel vare til 1947 før flyet kom i aktiv tjeneste i en eskadrille. Der, hos No. 604 Squadron (County of Middlesex) benævntes flyet NG-D, hvilket blev malet på siden af kroppen. Karrieren blev dog kort og allerede i 1952 var det slut med flyvning for RW386. Den blev udkonkurreret af jetfly som var de stempelmotordrevne fly overlegne.

For RW386 begyndte nu en omflakkende tilværelse hos forskellige RAF-forlægninger, dels som instruktionsmateriel for flymekanikere, dels som baggrundskulisse ved højtidelige arrangementer.

I begyndelsen af 1980'erne kom flyet i privat eje, da det blev byttet med en Sopwith Pup. I mange år blev den opbevaret i Doug Arnold's samlinger på forskellige steder. I begyndelsen af 1990'erne påbegyndtes en renovering, som hurtigt blev indstillet – og flyet blev derefter opbevaret i afmonteret tilstand i adskillige år. Det var først i 2005 da RW386 blev overtaget af Historic Flying Limited at renoveringen tog fart. Selskabet, som har specialiseret sig i renovering af Spitfire, blev ledet af John Romain. Han driver også The Aircraft Restoration Company, som ligger i et fælles område på den velkendte Duxford flyveplads i England. RW386 var meget komplet og i god stand. Efter renoveringen var tilendebragt kunne flyet atter flyves, hvilket skete den 2. marts 2007. Maskinen var atter mærket med NG-D fra 604. Squa-



» Spitfiren i de rette omgivelser «

dron, og piloten på den første flyvning var Lee Proudfoot. Efter 55 år på jorden havde RW386 atter luft under vingerne – som et af de bedst bevarede eksemplarer af Spitfire, som flyver i dag.

Kun ganske få personer kendte til at flyet skulle til Sverige købt af Biltema. Dette fremgangsrige detailhandelsfirma havde allerede i efteråret 2006 begyndt at undersøge mulighederne for at anskaffe en Spitfire. Flyet skulle supplere den P-51D Cavalier Mustang »It's about time« som da allerede ventede på transport fra USA (Se FLYV nr. 11/2008).

Hos Historic Flying Ltd på Duxford var arbejdet med Spitfire RW386 gået ind i

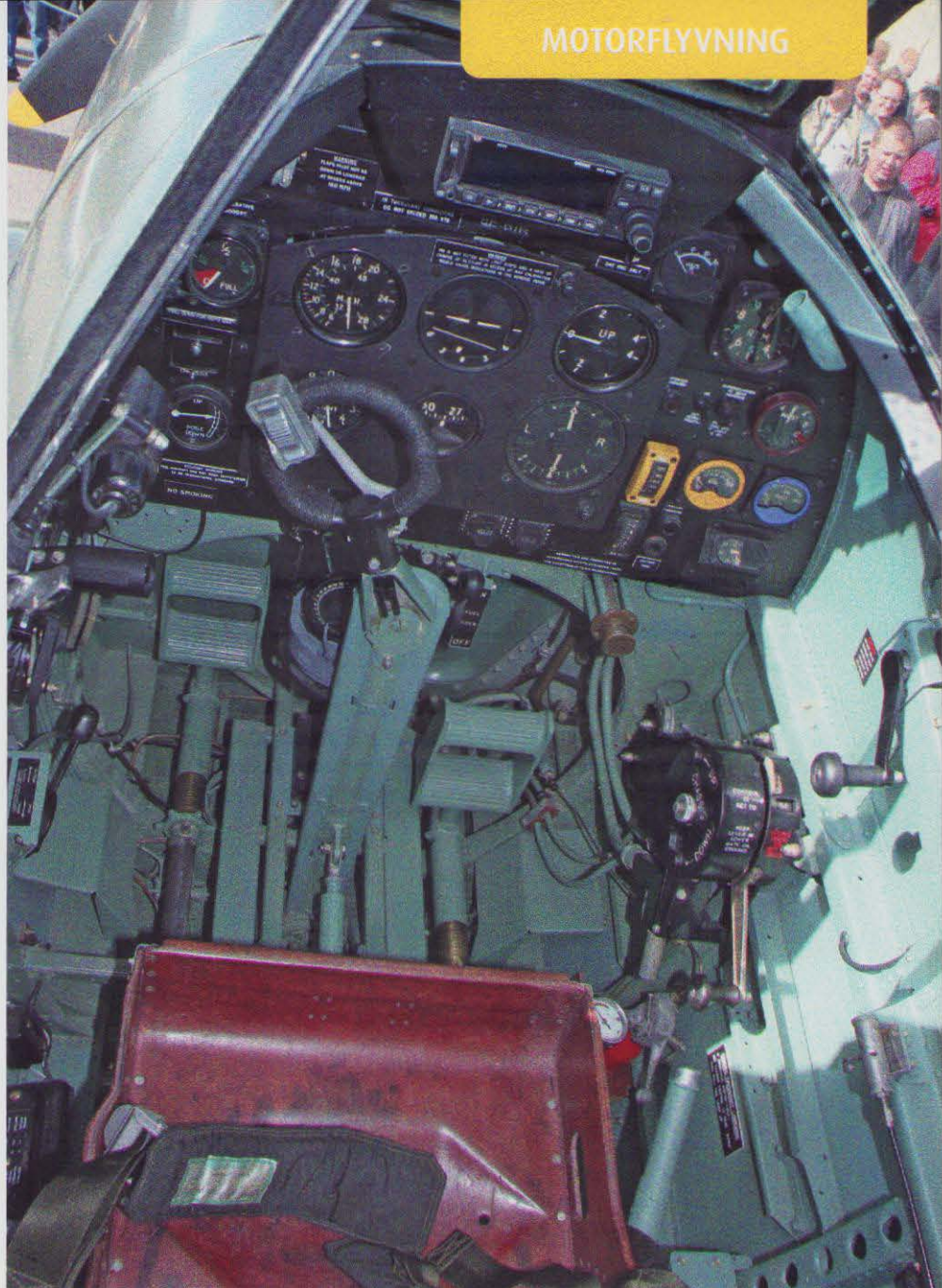
sin slutfase. Bertil Gerhardt, Biltemas flyvechef, beretter at renoveringsfirmaet i England var noget skeptisk og afventende over for købsanmodningen. De forstod dog snart at det svenske firma var et seriøst foretagende med seriøse planer om at opbygge en veteranflysamling.

» – Så vi var hurtige til at underskrive kontrakten, inden de skiftede mening«, siger Bertil Gerhardt med sin lune lavmælte humor.

Efter premiereflyvningen fulgte et program, som omfattede mindst 10 flyvetimer. Den flyveoperative del blev varetaget af The Aircraft Restoration Company. Som man kunne forvente sig af engelsk bureaukratisk grundighed, blev alt dokumenteret ganske nøjagtig.

»Vi fik tre tykke ringbind fyldt med dokumentation«, fortæller Bertil. Dette var til stor hjælp, da vi senere hen gik til den svenske Luftfartsstyrelse for at anmode om svensk indregistrering.

I tilfældet med Mustangen havde de amerikanske myndigheder ingen problemer med at lade flyet flyve under amerikansk N-registrering i en periode i Sve-



Cockpittet i Spitfiren er spartansk indrettet med tidstypiske instrumenter (undtagen GPS'en øverst).

rige; men de engelske myndigheder der imod var aldeles ikke til sinds at lade Spitfiren flyve med G-BXVI, som var dens passende engelske registrering, i udlandet. De gik med til en færgeflyvning til Sverige – men derefter var det slut med at flyve på engelsk register.

Den 29. maj 2007 fløj Bertil Gerhardt til Duxford for at hente det nye klenodie hjem. Da et uvejr hurtigt nærmede sig fik han travlt med at komme afsted. Turen gik via Ostende, Groningen og Sønderborg. Selvom kraftige vinde gjorde mellemlandingerne barske, gik alt som det skulle. Den 30. maj satte RW386 for første gang sine hjul på svensk jord. I Biltemas hangar i Ängelholm stod nu

to uvurderlige klassikere fra Anden Verdenskrig. Desværre fik man kun lov til at flyve med det ene fly, nemlig Mustangen. Den havde travlt hele sommeren, og var en attraktiv gæst ved forskellige flyvestævner, bl.a. »Flyvningens dage i Roskilde«, og åbningen af et nyt Biltema varehus i Luleå. Den havde allerede fået 35 flyvetimer i logbogen, og næsten uden nogen form for problemer.

» Det eneste har da været noget med tændrørene. Jeg kører nok motoren lidt for forsigtigt«, siger Bertil,

og tilføjer at lyden på radioen heller ikke er den bedste.

Bag kulisserne har teamet desuden haft fuld nok at gøre med at få Spitfiren på svensk register. En del af opgaven var at skaffe en komplet værkstedshåndbog. De svenske luftfartsmyndigheder var fra begyndelsen meget velvilligt indstillet over for projektet, da man kunne godtgøre, at det drejede sig om en seriøs virksomhed med en kompetent teknisk organisation. Man mærkede ikke noget til deres ellers afvisende holdninger til andre tidligere militærfly, hovedsagligt fra østlandene. De svenske myndigheder arbejdede hurtigt, derimod tog tingene sin tid på den anden side Nordsøen. På Duxford var

»NG-D registreringen
fra no. 604 Squadron«



man fuldt optaget af det nært forestående airshow. Det varede derfor helt til 29. august før RW386 endelig blev frigivet fra engelsk register. To dage senere var Sveriges første civile Spitfire en realitet, med registreringsbogstaverne SE-BIR.

Den selvfølgelig betegnelse SE-BIL havde Mustangen fået, men der er også en naturlig forbindelse til betegnelsen SE-BIR, da Biltema har et søsterfirma med navnet Birgma. At tankerne så også kan ledes hen på en kold engelsk beer, serveret på en hyggelig gammel engelsk pub, er noget andet!

Første gang Spitfire blev luftet med sin nye svenske registrering blev den 3. september. Præcis som med Mustangen i foråret var det få dage før de første airshows. Premiereshowet blev på Karlstad flyvningens dage om lørdagen samme uge, og senere ventede Borås dagen efter. Med deltagelse af både Mustang og Spitfire fik Bertil Gerhardt, som eneste pilot et hektisk program med rigtig mange flyvninger frem og tilbage mellem hjemmebasen og opvisningsstederne. I næste sæson planlægges med en færgepilot, der

kan flyve det ene af flyene frem til bestemmelsesstedet. Vi var så heldige her i Danmark at se Bertil og Spitfire i Karup til Airshowet der i 2008.

Med mere end 30.000 flyvetimer og en erfaring med flyvning af utallige flytyper, er Biltemas to warbirds ikke nogen nævneværdig udfordring for Bertil Gerhardt. Han sammenligner med den tid hvor man skolede piloter på Harvard, SK16, i det Svenske Flyvevåben, før de gik over på Mustang eller Spitfire under krigen. Det konstruktionsmæssige enklere skolefly var i visse tilfælde mere svært håndterlig og utilgivelig end det mere kraftfulde jagerfly.

»Man sagde derfor ofte, at man lærte sig at flyve Harvard ved at træne i Mustangen«, beretter Bertil, som selv har adskillige timer, som flyveinstruktør på SK16.

Motoreffekten og fartressourcerne er naturligvis helt anderledes end på SK16. Selvom man har begrænset motoreffekten betragteligt på både Mustangen og Spitfire, behøver Bertil trods det kun at sætte gashåndtaget på halv kraft som det meste. Motoren har meget, meget mere kraft at give fra sig.

»Men bliver man ikke fristet til at slippe alle brestkræfterne fri, bare en enkelt gang?«

»Det er klart at det kunne være interessant at prøve engang«, svarer Bertil diplomatisk – men man må tænke på motorernes holdbarhed. Når det gælder opvisningerne kan jeg faktisk bedre lave snævre manøvrer når farten ikke er så høj«

»Hvordan adskiller Spitfire sig fra Mustangen?«

»De har hver deres specielle egenskaber. Mustangen er, og føles, tungere. Den er betydelig mere stabil. Spitfire er mere hysterisk – kan man sige. Den er ikke overfølsom, men følsom især på højde- og sideror. Krængeroret er noget mere træg. Men der er vældig god roharmonie.



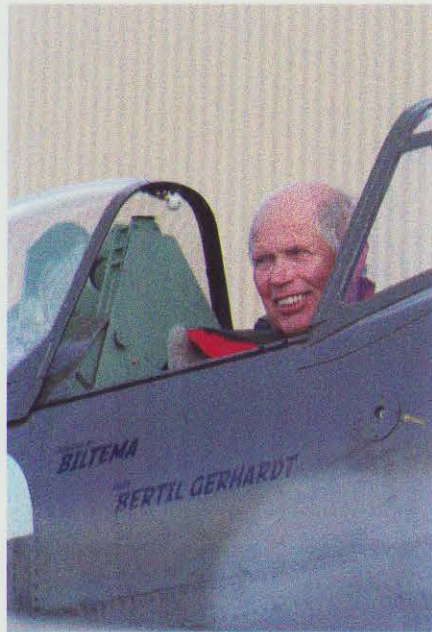
hvordan

UNDER MULTINATIONALE MISSIONER ER DER ET SÆRLIGT VIGTIGT ORD: HVORDAN.

C-130J har alle de egenskaber, der skal til for at deltage på alle typer missioner i verdens mest øde og krævende egne. Parat til at tjene alverdens nationer. At levere fragt, som er essentielt for gennemførelse af missioner stort set over alt i verden, er et spørgsmål om hvordan. Og det er dette hvordan, der gør hele forskellen.

lockheedmartin.com/c130j

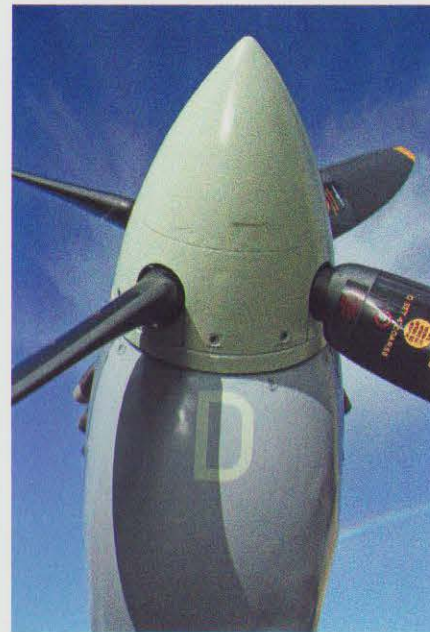
LOCKHEED MARTIN
We never forget who we're working for



Pilot Bertil Gerhardt.



Styrepinden med aftrækkeren til kanoner og maskingeværer.



Rolls-Royce Merlin motoren trækker en firebladet propel.

Landing i sidevind er et problem med denne karet. Halehjulet er ikke styrbart, så det gør det noget vanskeligt at styre den på jorden. Desuden er den meget let bagi. Flyet har en tendens til at løfte halen, hvis man bremser for kraftigt. Man må være meget omhyggelig i landingerne, ellers er det meget let at stå på næsen. Der til kommer at udsynet ved landing er overordentlig dårlig. Man er nødt til at bruge indirekte syn.«

Til forskel fra Mustangens moderne instrumentering, rummelige og lyse cockpit, hvor man ifølge Bertil sidder kongeligt, er Spitfires arbejdsmiljø klart mere spartansk. Ikke engang en gulvplade kunne englænderne ofre på kabinen. Taber man noget, kan man godt forudse problemer. Den dystre, trange førerplads er kort sagt rippet for alle bekvemmeligheder.

»Der er ikke engang plads til en stewardesse ombord,« spøger Bertil, men tilføjer at det da heller ikke gør noget. »Det er også bare fint at flyve alene!«

En stor tak til Bertil & Filip Gerhardt, Fredric Lagerquist (research) og Magnus Lundell (fotopilot).

TEKNISKE DATA

Supermarine Spitfire LF Mk XVIe

Motor:	Rolls-Royce Merlin 266
	licensbygget af Packard USA på 1.580 hk
Propel:	Firebladet, 3,22 m diameter
Brændstofkapacitet:	436 l
Spændvidde:	10,3 m
Længde:	9,55 m
Vingearreal:	22,50 m ²
Højde:	3,85 m
Tomvægt:	2.715 kg
Maximal startvægt:	3.946 kg
Marchfart:	407 km/t
Maxfart:	669 km/t



Sønderjyske UL-piloter og svæveflyvere var meget interesseret i Vampiren – her Kjeld Mastrup, Jan Boesgaard og Hans Jørgen Larsen.

FM 250 VAMPIRE

...ELLER VAR DET SPITFIRE?

Tekst: Ole Gellert Andersen
Foto: Carsten Karlsen

Den tjekkiske UL-fabrik – Flying Machines s.r.o. – som i flere år har lavet vægtstyrede UL-fly, har fremstillet et rorstyret UL-fly, som er bygget helt i kulfiber, og som er forsynet med en Rotax 912 ULS motor på 100 hk. Flyet forventes at få sin endelige tjekkiske typegodkendelse i oktober 2009 og den tyske godkendelse en måneds tid senere. Flyet hedder FM 250 Vampire.

Dan-Glide ApS i Nørre Snede er blevet dansk forhandler af dette fly. Indehaveren af virksomheden – Morten Habekost – har stået i lære hos virksomhedens stif-

ter, Carsten Thomsen, og virksomheden har i dag en helt særlig kompetence med reparation af svævefly i glasfiber og kulfiber. Morten Habekost har i forbindelse med reparation af skader på UL-fly stiftet bekendtskab med disse luftfartøjer. Et UL-fly i kulfiber er derfor i de bedste tekniske hænder.

Danske UL-piloter og svæveflyvere stiftede første gang bekendtskab med Vampiren under UL-ugen i Arnborg i juli 2009, hvor flyet var på besøg i tre dage. DULFU og DMU havde i fællesskab arrangeret Fly-In på Ringsted flyveplads

den 19. og 20. september, og til dette arrangement ville to Vampire-fly komme fra Tjekkiet for at blive vist frem.

Denne artikels forfatter traf Peter Zeman fra Flying Machines under UL-ugen og fik det indtryk, at han sætter pris på en god pizza. Det var derfor nærliggende at spørge Peter Zeman og de tre øvrige repræsentanter for Flying Machines, om de ikke havde lyst til at nyde en god pizza i Flyvestation Skrydstrup Svæveflyveklub på deres vej til Ringsted. Det havde de!



»Vampiren har hjulskærme på alle tre hjul og trin ved vingekanten. Her lander Henrik Burr Rasmussen Vampiren«



Vampiren havde glasscockpit – lige bortset fra en enkelt analog fartmåler.

Fredag den 18. september på en solbeskinnet eftermiddag ankom de to UL-fly til Skrydstrup, hvor forventningsfulde UL-piloter fra Haderslev UL-flyveklub og svæveflyvere fra FSN Skrydstrup Svæveflyveklub stod parat for at få en flyvetur. Efter fire timers flyvetur fra Tjekkiet og en kølig sodavand var Peter Zeman og Roman Ivanov fra fabrikken straks parate til at flytte over i højre sæde, så de sønderjyske fritidsflyvere kunne få styret deres lyst. Der blev fløjet prøveture helt til solnedgang, hvor vore tjekkiske og slovakiske UL-venner endelig kunne få den lovede pizza. Selskabet bestod af to tjekker og to slovakker, og pizza-party'et bød på mange venskabelige bemærkninger fra hver side af den tidligere samlede republik om, hvem der nu var bedst – tjekkerne eller slovakkerne.

Efter en god nats søvn på vandrerhjemmet i Haderslev kunne flyvningen genoptages igen lørdag morgen, inden de to fly skulle videre til arrangementet i Ringsted. Forfatteren fik atter lejlighed til at flyve en lille halv times tid i dette UL-fly. Spændvidden på 7,8 meter og en motor på 100 heste fornægter sig ikke. Med flyets splitflaps i første hak er flyet hur-

tigt i luften og stiger fantastisk. Og man mærker virkelig det kraftoverskud, der er i forhold til et UL-fly, der nemt overholder vægtgrænsen på 275 kg tomvægt. Man kan ikke sige, at krængrorene er særligt store, men de virker! Afstemningen mellem rorene er helt fantastisk. Flyet ruller hurtigt omkring sin længdeakse, og kuglen ligger som limet midt i instrumentet. Det er en ren fornøjelse.

Medens vejret var godt lige over Skrydstrup, lå der lave skyer mod nord og nordøst, og de to Vampir'er skulle netop mod nordøst for at komme videre til Ringsted. Der blev der for god lejlighed til at checke vejret, inden de to fly skulle flyve videre. Og forfatteren må straks krybe til korset og indrømme, at den første landing i grunden ikke var for god. Peter Zeman er en flink – og ikke mindst – meget høflig mand, så han spurgte, om jeg ikke havde lyst til at prøve én gang til. Jeg fornemmede klart, at hans oplevelse af min landing var præcis den samme som min egen – PINLIGT! Så tilbage til start på bane 11 græs – og så et »close pattern« nord for til græsset igen. Og så var æren i behold igen.

Flyveglæden er ikke til at tage fejl af. Disse hurtige UL-fly i den nyeste teknologi og med masser af kraftoverskud er bare sjove, når flyvningen sker med motorkraft i stedet for naturens egen termiske kraft. Var navnet Vampire, eller var det Spitfire?

TEKNISKE DATA

FM 250 Vampire

Motor: Rotax 912 ULS 100 hk
 Spændvidde: 7,80 meter
 Længde: 6,28 m
 Vingebredde: 10,05 m²
 Tomvægt med standardinstrumenter: ca. 268 kg
 Min. flyvehastighed med flaps i landingskonfiguration:65 km/t
 Max. flyvehastighed:270 km/t
 Hastighed ved stigning efter start:130 km/t
 Hastighed på finalen:10 – 120 km/t
 Brændstofforbrug:12 – 15 l/timen

New EFIS glass panel for GA retrofit



EFD1000 Pro

All the features of the Pilot, plus:

- Integral ADAHRS, backup battery and emergency GPS
- Integral altitude alerter
- GPS flight plan map views: 360° & Arc
- Full EHSI with dual bearing pointers
- Dual GPS, dual VHF nav support
- Autopilot & flight director integration
- Integral GPS Steering
- Base map with curved flight paths
- Optional traffic, weather overlays (expected availability Q4 of 2009)

An ASPEN EFD1000PRO
 Primary Flight Display for
only \$ 9,995.00
 excl. installation costs.

AIR ALPHA **dfe** DANSK FLY ELEKTRONIK APS

Contact:

DfE, Roskilde Lufthavn, Managing Director Søren K. Jakobsen, Phone +45 46 19 00 91, email: dfe@avionics.dk
 Air Alpha Maintenance A/S, Manager Dennis Petersen, Phone +45 65 95 54 54, email: dennis@airalpha.com



Måske en sjældenhed i fremtiden: En svæveflyvelev, Patrick Pedersen, efter sin første solotur omgivet af skolechef Henrik Andersen og instruktør Egon Trust på Nordsjællands Flyveklub ved Gørløse.

UNGDOMSARBEJDE



– VI HAR BEHOV FOR UNGDOMSARBEJDE I UNIONER OG KLUBBER

Af Søren Pedersen, formand for KDA's ungdomsudvalg

For en del år siden var der fremsynede folk der så det komme: gennemsnitsalderen inden for stort set alle grene af flyvning og luftsport steg støt og roligt, og som det blev udtrykt ved KDA's 100 års jubilæum af FAI's bestyrelsesmedlem Alvaro de Orleans Borbon, præcis med et år ad gangen.

Desværre førte bestræbelserne dengang ikke til konkrete tiltag, men de involverede parter gjorde sig alligevel mange gode tanker omkring emnet, og deres arbejde er da også sikret og gemt til eftertiden.

I forbindelse med KDA's 100 års jubilæum udarbejdede KDA's bestyrelse en strategiplan, der primært byggede på den tidli-

gere hvidbog om de trusler og muligheder KDA og unionerne står overfor – og der er mange.

Alene den udvikling og det arbejdspress der pålægges KDA sekretariat og unionerne f.eks. via EASA der lægger beslag på store ressourcer, dertil kommer emnet og opgaver indenfor luft- rum, brændstofafgifter, samarbejde med SLV og meget andet, alt sammen vigtige og betydningsfulde emner, der skal tildeles den opmærksomhed og fokus de kræver.

UNGDOMSARBEJDE PÅ DAGSORDENEN

KDA's bestyrelse har alligevel ikke glemt ungdomsarbejdet. Allerede på KDA's uddannelsesseminar på Vejle Idrætshøjskole i

foråret blev spørgsmålet om rekruttering og manglende evne til fastholdelse af medlemmer drøftet. KDA efterlyste derfor den 5. august 2009 i en skrivelse til samtlige unioner, frivillige interesserede der kunne tænke sig at indgå i et ungdomsudvalg på tværs af unionerne.

Det er vigtigt, at vi i vores bestræbelser på at være tillokkende for unge mennesker erkender, at tiderne er skiftet mange gange siden vi selv blev fanget af interessen for flyvning. Vi må derfor erkende, at vi ikke blot er i konkurrence med den lokale fodbold- eller håndboldklub, landboforening eller det lokale cafeteria – desværre, det er langt langt sværere at fange de unges interesse i dag. Vi må erkende at udbuddet til de unge i dag er langt større end vi nok umiddelbart forestiller os.

Specielt Internettets muligheder betyder at de unge ikke engang behøver at bevæge sig ret meget for at få stillet deres nysgerrighed over for alt muligt, herunder bl.a. flyvning, fodbold, skydespil osv.

PR FOR FLYVNING

Ungdomsarbejdet gør det ikke alene. Der er ingen tvivl om at hvis vi skal lykkes med tiltrække ikke blot unge mennesker, men også ældre interesserede til vores aktiviteter må vi starte med at kikke lidt på os selv udefra.

Flyvning opfattes stadig visse steder som en ganske unyttig og forurenende rigmandsbeskæftigelse – det er en kendsgerning vi må forholde os til. For os der færdes i miljøet omkring flyvning er det en fascinerende og skøn verden, hvor der bruges rigtigt mange timer, men udefra betraget er flyvning og luftsport en meget tillukket verden. Vi forsøger at bortforklare den manglende interesse med at »det er jo også dyrt« osv. – og så gør vi ikke mere ved dét.

Hvis vi vil have nye medlemmer i vores klubber og unioner slipper vi ikke for at tænke nyt. Vi må og skal finde og anvise en måde hvorpå unge mennesker kan komme i berøring med det miljø vi selv holder så meget af. Hvor tit har du selv stoppet motoren og spurgt den knægt der hænger ind over hegnet til flyvepladsen, om han vil ha' en tur? Kan du huske hvordan du selv blev grebet af interessen? Det har været en stor fornøjelse at se, at der sommeren 2009 igennem har været afholdt flere fly-in, åben flyveplads arrangementer o. lign. også på tværs af unioner og klubber end der har været afholdt i flere år.

Nu mangler vi bare at få de unge og deres forældre omkring flyvepladserne med. Et godt forhold til de omkringboende er utroligt vigtigt, hvis vi skal tackle den modstand og de fordomme der eksisterer omkring vores flyvning.

Svæveflyverne har lært det – en gang hver sommer afholder svæveflyvepladserne i hele Norden Nordisk Svæveflyvedag, der annonceres og hvor alle interesserede – store og små – kan komme forbi og snuse lidt til svæveflyvningens fascinerende verden.

Kunne man forestille sig at alle flyvepladser åbnede dørene på en bestemt dag i løbet af sommeren?

En invitation lagt i postkassen til naboerne eller måske hele byen, alt efter hvad man kan overkomme, vil kunne give flyvepladsen, piloter og klub en kærligkommen lejlighed til at mødes med dem de måske en gang imellem generer lidt. En kop kaffe, en sodavand og et stykke kage og måske en lille flyvetur vil kunne flytte mange skeptikere, og sidst men ikke mindst: en sen hjemkomst eller et fly der starter eller på anden måde generer en smule er altid lettere at acceptere, hvis man ligesom kender ham eller dem der flyver, for noget positivt.

KAN DET LYKKE?

I vores nabolande Norge og Sverige har man allerede i flere år haft fokus på ungdomsarbejdet. Specielt i Norge har man bl.a. haft succes med at få sat unge ind i klubber og unionernes bestyrelser.

Der er i en årrække blevet afholdt en sommerlejr på tværs af unionerne, hvor unge fra de forskellige unioner kan komme medbringende en kammerat og over en forlænget weekend fået lov at snuse til de andre grene af luftsport.

SÅ HVAD NU?

KDA har på formandsmødet den 3. oktober fået opbakning til at gøre forårsseminaret på Vejle Idrætshøjskole til en tilbagevendende begivenhed. Det er derfor naturligt at vi tager emnet om ungdomsarbejde op, denne gang som et konkret emne, hvor vi igen søger unionernes opbakning – hvis der da er interesse for det?

Indtil da vil vi i KDA's bestyrelse gerne opfordre til, at man i klubber og unioner tager emnet om ungdomsarbejde op på de kommende bestyrelsesmøder og meget gerne finder én eller to interesserede – gerne unge, der er interesseret i at indgå i KDA's ungdomsudvalg.

Interesserede må meget gerne henvende sig til os så hurtigt som muligt – Jo før vi kommer i gang, des bedre.

Vælg en solid samarbejdspartner!

- når det gælder salg, service og installation

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

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

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



Foto via Claus Brun.

DULFU – DMU TRÆF I RINGSTED

Tekst og foto: Knud Larsen

I weekenden 19. – 20. september holdt Dansk UL Flyver Union og Dansk Motorflyver Union et fælles fly-in på Ringsted Flyveplads, og det blev en kæmpe succes.

I løbet af lørdagen kom der så mange fly at de parkeret fyldte næsten hele den sydlige sikkerhedszone – ca. 600 meter fly! Medlemmer af Midtsjællands Flyveklub havde travlt med at betjene VHF-radioen for at holde sværmen af fly orienteret om trafikken omkring pladsen.

Også på forpladsen var der tæt pakket med fly fra flere udenlandske forhandlere/fabrikanter af UL-fly. Fra Tjekkiet kom FM 250 Vampire, fra Tyskland Breezer Aircraft og med svensk registrering VM-1 Esqual og FK 12.

FLYV's udsendte fik mulighed for at prøve Breezer Aircrafts »tunge« udgave, der kommer i EASA's ELA1 kategori; her er

max. startvægt 600 kg. Breezer leveres også i en lettere UL-udgave.

Ombord i D-MDBR er der god plads i sæderne, men hverken pedaler eller sæder kan indstilles i længderetningen, så en evt. justering foregår med en pude i ryggen. Der er dobbeltstyring med pind.

Flyet var udstyret med runde instrumenter, men kan også leveres med Dynon skærme i begge sider til hhv. flyveinstrumenter og motorinstrumenter. Der er god plads bag sæderne til sovepose og telt ol.

De 100 hk giver en hurtig stigning (5,5 m/s) op i lufthavet, hvor jeg med fabriksinstruktøren Dirk Ketelsen i højre sæde fortsætter op i et helt udramatisk stall, der indtræder i nærheden af 60 km/t. Det føles blot som en svag vippen med vingerne. Breezer opleves som et behageligt og letfløjet fly.



» Den populære EuroStar taxier til start på bane 05 «



VM-1 Esqual · Lille »jetjager« på svensk register. Flyet er bygget i kompositmaterialer. Flyet har elektriske flaps og mekanisk trim. Man kan vælge mellem Rotax-motor eller Jabiru-motor.

Med få flyvetimer på UL-fly er det overraskende, hvor stejl en indflyvning man kan foretage og afslutte med en god landing. Forhandler i Danmark er Hobby-Centret i Ringsted.

Også de andre udstillede fly blev luftet flittigt af UL-piloter, der gerne ville prøve noget andet end det de fløj til dagligt.

Arrangørerne regner med at der var 62 besøgende fly udover de ti som udstillerne kom med.

Lørdag aften var det tændt op i grillen og mange overnattede til søndag.

Ikarus C42 som repræsentant for de moderne højvingede UL-fly.





Rans 12ES med UL-registreringen »9« efterfulgt af tre cifre.



FA01 Smaragd udstyret med kamerapods e.l. under vingerne. På halefinnen ses antennen til transmissionsudsty



Savannah med den »nye« UL-registrering begyndende med OY efterfulgt af fire cifre, hvor det første er »9«.



Breezer D-MDBR er et smukt lavvinget fly med Rotax-motor.



Fk12. FK Lightplanes producerer denne Fk 12 Comet med Rotax-motor. Vingerne kan foldes bagud (max. bredde 2,42 m) så flyet kan transporteres på en trailer.



Standardinstrumentpanelet i Breezer. Flyet kan også leveres med to fladskærme og i midterpanelet en GPS.



DanCopter

DanCopter A/S er et helikopterselskab, som er blandt de førende leverandører inden for transport til offshore-industrien med udgangspunkt i Esbjerg, hvor virksomhedens hovedkontor ligger. DanCopter A/S udfører helikopteroperationer såsom persontransport ud fra baserne i Esbjerg, Den Helder i Holland, Norge samt fra øvrige midlertidige operationer. Virksomheden udfører operationer for kunder, der har stor fokus på service, fleksibilitet og transportsikkerhed, hvorfor disse områder får maksimal opmærksomhed fra virksomhedens dedikerede medarbejdere. DanCopter er ejet af BlueWay A/S i Norge og er i en særdeles positiv vækst. Vi søger to medarbejdere til:

Operation

Helikoptertransport til offshore • Planlægning af flyvninger

Planlægning med kundefokus

Sammen med fire dygtige og dedikerede kolleger vil det blive dit ansvar at planlægge og tilrettelægge DanCopters flyvninger i Danmark, Norge og Holland. Du indgår i en vagtturnus, hvor din opgaver vil være:

- Udarbejdelse af arbejdsplaner for piloterne
- Koordination med teknisk afdeling om vedligeholdelse m.m.
- Kontakt til piloterne
- Planlægning og tilrettelæggelse af flyvningerne
- Briefe piloter
- Daglig kontakt til kunderne samt sikre at de får en god service
- Kontakt til lufthavnsmyndigheder om flyvninger.

Baggrund fra luftfart

Du har en baggrund fra en luftfartsvirksomhed og kan her have en uddannelsesmæssig baggrund som f.eks. flyveleder. Har du kendskab til vagtplanlægning, er det absolut en fordel.

Da dit arbejde udføres i tæt dialog med kunderne, er det vigtigt, at du er serviceminded, fleksibel og udadvendt, samt at du har evnen til at sætte dig i kundens sted og finde de rette løsninger.

Det er samtidig væsentligt, at du kan kommunikere både mundtligt og skriftligt på engelsk, samt at du er en erfaren it-bruger.

Du tilbydes

en meget spændende, dynamisk og udfordrende stilling i en virksomhed, der er i kraftig vækst. Du vil få en afvekslende hverdag i et fleksibelt, uformelt og til tider hektisk arbejdsmiljø. Du vil naturligvis modtage den nødvendige oplæring samt relevant efteruddannelse. Du tilbydes gode gage- og ansættelsesforhold, der honorerer dine kvalifikationer; herunder pensionsordning og sundhedsforsikring.

Finder du jobbet interessant, kan du søge det på www.mercuriurval.dk (referencenummer: DK-AVS-41492) og vedhæfte ansøgning og CV.

Mercuri Urval

TABTE SIT HJERTE TIL ISLAND OG FLYVNINGEN



Jytte Marchers firma Flugskolen/Odin Air har i dag en flåde på seks fly. (Privatfoto)

Som 19-årig stod hun en skøn forårsdag i en fjern dal på Island. Sproget var volapyk. Men indeni boblede eventyrlysten i takt med øens varme kilder. I dag bor danske Jytte Marcher i Reykjavik og har sit eget firma med skole- og taxaflyvning. Hun er stadig aktiv bag rovpinden

Tekst og fotos: Arne Bach Nielsen

Næste gang fylder Jytte Marcher 70. Siden 1958, hvor hun satte sin fod på kajen i Reykjavik, er Island gradvist blevet en integreret del af hende. Ikke uden grund. Med mand, tre børn, en lynkarriere som pilot og et hektisk firma drevet sammen med sin nu afdøde mand, er de 51 år på vulkanøen dybt indgraveret i hendes identitet.

»Men jeg har dansk pas og kunne aldrig drømme om andet«, siger Jytte Marcher, der som barn ud af en søskendeflok på otte, har en stor familie i Danmark. Turen går da også et par gange om året til det danske landskab, hvor hun har sommerhus på Vestsjælland, hvor hun er opvokset.

Halvtredserne var et hårdt tiår for det islandske landbrugssamfund, hvor mange fra landet søgte til byerne for at prøve lykken dér. Landbruget kom til at mangle arbejdskraft, og søgte hænder i udlandet.

På det tidspunkt gik den da 19-årige Jytte Marcher på Grundtvigs Højskole i

Hillerød. Det islandske landbrugsministerium havde en kontakt til højskolen, og det resulterede straks i 30 fingre i vejret, da eleverne blev tilbudt en plads på islandske gårde. Fæstetiden var i et halvt år, og for Jytte Marcher var der ingen tvivl:

»Det skulle da prøves. Mine forældre syntes godt nok, det var langt væk, men så samtidigt, at det var en god chance for en kæmpe oplevelse.«

KORT VEJ FRA ARBEJDSPIGE TIL PILOTFRUE

Som sagt så gjort. Den 1. maj 1958 befandt hun sig i bebyggelsen Laugaból i bunden af en afsidesliggende fjord nær Isafjörður i det nordlige Island. Arbejde på gården var der nok af, og hun forstod



Kvinden med danske rødder i Reykjavik, der gik hen og blev rammen om hendes liv.

ikke et kvæk af sproget. I modsætning til mange af hendes danske venner, der boede forholdsvis tæt ved hinanden, kunne hun ikke være sammen med sine landsmænd i weekenden.

»Til gengæld var jeg forbistret indstillet på at lære sproget. Jeg forsøgte at snakke med de lokale, læse aviser, høre radio, og jeg elskede at debattere. For mig var det den eneste sprogskole«, fortæller Jytte Marcher med et stolt blik.

Da det seks måneders fæste hos landmanden nærmede sig afslutningen, traf den unge danske kvinde en beslutning, hun langtfra kendte eftervirkningerne af.

»Jeg var begejstret for Island. Derfor satte jeg mig for at opleve vinteren med kulde og mørke i modsætning til det glansbillede, sommeren havde givet mig.«

Jytte Marcher flyttede sydpå til Reykjavik, hvor hun bjærgede til livets ophold ved arbejde på en fiskefabrik og et cafe-terea. Det var i hovedstaden, hun mødte sin kommende mand, Helgi Jónsson.

»Han havde lige fået privat flycertifikat og tilbød mig en tur i sin lille Piper Cup. Jeg glemmer aldrig, hvor herligt det var at se tingene fra oven.«

Helgi Jónsson og Jytte Marcher blev gift, og i 1961 kom deres første barn og året efter deres andet, begge piger. Helgi Jónsson fik i 1964 erhvervscertifikat med instruktørrettigheder. Det var på det tidspunkt vanskeligt at få ansættelse som pilot på Island, så han besluttede sig for at etablere sit eget flyfirma.

»Vi investerede i et lille topersoners fly. Forestil dig, hvad det kostede for os som en ny familie dengang. Men Helgi havde rigeligt, sommetider lidt for rigeligt at lave, og fløj fra morgen til aften.«

Året efter købte firmaet endnu et fly. Forretningen gik godt, og parret kunne ansætte piloter eller tilbyde dem løse jobs. Alt imens gik Jytte Marcher hjemme og passede børnene og firmaets telefon.

»Det var frustrerende at sige nej til kunder, fordi min mand og de øvrige piloter jo kun kunne være ét sted ad gangen.«

Dét slog hovedet på sømmet. Jytte Marcher ville lære at flyve. Hun tog alle teoretiske kurserne (ppl/cpl/ir fra september 1969 til april 1970). Hun begyndte så at flyve og det endte med instruktørcertifikat i 1974.



Isbjørnen i Jytte Marchers smukke hjem hænger et minde om firmaets mange flyvninger til Grønland.



Den blå lagune, der også rundflyvningsmæssigt er et vel besøgt udflugtsmål, set fra Jytte Marchers arbejdsplads

FLYVENDE OG »FLYVSK« FAMILIE

Den nyudklækkede kvindelige pilot skiftede uden videre kontorstolen ud med flysædet bag rorpinden.

»Jeg har ikke tal på, hvor mange gange jeg har haft min søn Jón siddende med sutteflasken i munden på sædet ved siden af mig i flyet. Pigerne var i skole, men den yngste skulle jo passes«, siger Jytte Marcher, der i samme åndedrag fortæller, hvordan hun og sønnen ofte er landet på en lille afsides flyveplads og spist deres madpakke under vingen.

»Naboerne mente, at sådan kunne man aldeles ikke med et lille barn. Men Jón nød det, og gæt om han er pilot i dag.«

Helgi Jónssons og Jytte Marchers flyfirma voksede støt op gennem firserne. Elleve ansatte og en halv snes fly af forskellig størrelse var det blevet til. På grund af de store afstande og det begrænsede vejnet, er der forholdsvis mange privatpiloter på Island. Derfor har der

været stor rift om de få flyveskoler på Island.

»Trods meget arbejde, hvor vi tit fløj i udlandet, har der været tid til børnene, som vi har givet en tryk men en anderledes opvækst.«

Den ældste arbejder med administration i flyselskabet Cargolux i Luxembourg, den mellemste på det islandske konsulat i Barcelona og den yngste som pilot i Cargolux, hvor han blandt andet flyver Boeing 747 Jumbojet. Tre ud af Jytte Marchers ni børnebørn flyver også.

Den 69-årige pilot kan mønstre cirka 4.000 flyvertimer i sin logbog. Hver en lufthavn i Grønland har hun sammen med sin mand landet i med forskellige typer maskiner. Hun har fløjet over det meste af Europa, hvad enten det drejer sig om ambulanceflyvning til Mallorca, skibsbesætninger til værftet i Gdansk, ivrige fotografer til Islands talrige vulkanudbrud, i pendulfart med reserve-

dele til islandske fiskerbåde og snesevis af taxa-flyvninger med grønlandske og danske ministre og embedsmænd.

FÅR KRÆFTERNE FRA UNGDOMMEN

Jytte Marcher har fløjet sine fleste erhvervsflyvninger med sin mand ved siden af i cockpittet. Men ikke mere. Hun mistede ham sidste efterår i forbindelse med et hjertestop. Men hun er klar til at drive firmaet videre, så længe kræfterne slår til.

»Jeg flyver selv, så meget jeg kan. Men her i de stille vintermåneder kan man jo få ryddet en masse papirarbejde af vejen«, siger hun og understreger, hun er glade for sine stabile piloter, som hun har et nærmest venskabeligt forhold til.

Men Jytte Marcher er langt fra ved at slippe grebet om firmaet og flyvningen. Hun holder meget af at omgås de unge mennesker, der hele tiden kommer og går i firmaets træbygning, der er placeret i en lille krog af Reykjavik-lufthavnen.

»Jeg tror, at inspirationen fra de unge mennesker har en del af skylden for, at jeg holder mig selv i gang. Jeg synes, de ungdommen i dag er meget livsbekræftende.«

Sønnen Jón flytter med sin egen familie til Island næste år. Han skal så at sige indtage sin fars plads i firmaet og måske på sigt overtage det. Jytte Marcher har ingen planer om at opgive flyvningen, men har da gjort sig tanker om dén dag, hvor hun af den ene eller anden grund ikke magter det længere.

»Når jeg ikke kan flyve mere, vil jeg sidde med et stort smil om læben og tænke, hvor har det dog været et spændende, til tider forrygende, men også et trygt liv med en god familie. Og firmaet kører jo forhåbentligt videre med min søn ved roret«, siger Jytte Marcher, der for 51 år siden stod på kajen i Reykjavik uden den ringeste anelse om, hvad livet havde at byde på.



Firmaets fly er kantet ind for kunne være i den lille hangar.



Landingskonkurrencen består af fire landinger. Her ses Kjeld Hjort i sin Cessna 172 under konkurrencen i Torun passere forhindringen ved den fjerde landing, som er spændt ud 50 meter før landingsmærket.

DANNEBROG TIL TOPS VED VM EFTER DRAMA I POLEN

Tekst: Arne Panduro

Under normale omstændigheder ville den regerende danske mester i præcisionsflyvning også kunne kalde sig verdens bedste, når det drejer sig om at lande et privatfly. Men efter en nervepirrende afslutning på landingskonkurrencen ved dette års VM i byen Torun i det nordlige Polen måtte Kjeld Hjort fra Bælum i Øst-himmerland se sig slået af et polsk flyveres.

Den jyske landmand fik dog en klar 2. plads og sølv i konkurrencen om det såkaldte Landing Trophy, og for første gang i præcisionsflyvningens snart 40-årige historie kunne deltager og til-

skuere se Dannebrog gå til tops ved en præmieoverrækkelse.

VM i præcisionsflyvning holdes normalt hvert andet år efter de internationale regler under FAI. Det indebærer en række af motorflyvningens grundlæggende discipliner, herunder planlægning, navigation og landing. Da alle piloter værdsætter betydningen af at kunne lande et fly, er landinger en særlig konkurrence med tilhørende medaljer og podieplaceringer.

Kjeld Hjort er en rutineret deltager ved internationale konkurrencer, men det er aldrig tidligere blevet til et topresultat.

Efter de indledende navigationsflyvninger, hvor der gives strafpoints med rund hånd for bl.a. afvigelser i tid og observation af fotos og mærker på ruten, havde han da også udsigt til en placering langt ned i feltet – og det kunne en nok så fin landingskonkurrence ikke lave om på.

Det var helt som forventet. De altid dominerende polske deltagere var på hjemmebane og havde satset hårdt med mange deltagere og intensiv træning. Ja, faktisk kan man se opmærksomheden af landingsfeltet på landingsbanen i Torun i Google Maps... Flere af de polske og andre af de østeuropæiske konkurrencepiloter er kommercielle piloter eller tid-

ligere militærpiloter, og de har fortsat status af semiprofessionelle med økonomisk støtte til træningen.

Landingskonkurrencen består af fire landinger. En normal motorlanding, en glidelanding med flaps, en glidelanding uden flaps og en motorlanding over en to meter høj forhindring 50 meter før landingsmærket. Reglerne er ret enkle: Der gives strafpoints pr. meter, man lander efter det to meter brede landingsmærke. Piloterne må benytte sig af alle normale og unormale krumspring under indflyvningen, men selve landingen skal være normal. Det betyder bl.a., at man skal lande på hovedhjulene – en trepunkts-landing, eller hvis flyets hale rammer banen giver sikker exit fra en topplacering. Og landinger før mærket giver dobbelt strafpoints.

Der er altså rigeligt at se til. Også for de meget rutinerede piloter, der på en god dag samler mindst 10–20 strafpoints fra de fire landinger. De fleste deltagere flyver Cessna 152, ikke mindst fordi den er relativt let at lande, og Kjeld Hjort var en af ganske få i Cessna 172, nemlig OY-ENV, som Kjeld havde fløjet til fra Skive, hvor den normalt er i hangar.

Det begyndte meget fint. Kjeld Hjort fik kun to enkelt strafpoints for alle fire landinger. Et fantomresultat, som normalt ville sikre guld. Men det unge polske stortalent Michal Wiczorek blev noteret for samme resultat, og så var man lige vidt. Faktisk er det meget vanskeligt at afgøre præcist, hvor landingen sker, og derfor benyttes et sindrigt elektronisk system med pianotråde, der er spændt på tværs af banen med en meters mellemrum, og det var dette system, der gav det foreløbige, uafgjorte resultat.

Men landingerne optages samtidig på video, og derfor måtte dommerne i gang med at landingerne fra de to konkurrenter. For at lette afgørelsen er flyenes hovedhjul malet sort/hvide, og efter det første gennemsyn fandt dommerne frem til, at den polske deltager i realiteten havde lavet fire helt perfekte landinger – en helt fænomenal præstation.



Det var et stort øjeblik, da Dannebrog gled til tops ved præmierceremonien i Torun i Polen. Her ses Kjeld Hjort forrest med trofæet for 2. pladsen i den prestigefyldte landingskonkurrence. Den urørlige vinder i midten er polske Michal Wiczorek sammen med Jerzy Markiewicz, der blev tredje med hele 12 strafpoints.

Men dommerne mente også umiddelbart, at Kjeld Hjorts tredje landing – glidelandingen uden flaps – var uregelmæssig og tildelte ham 14 strafpoints i stedet for to, fordi de mente at det ene hovedhjul først nåede banen syv meter efter mærket – og seks meter efter det første hovedhjul. Når der er mere end fem meter imellem siger reglerne, at det er det sidste hjul, der tæller – når der ikke er sidevind. En afgørelse, der umiddelbart ville sende Kjeld Hjort lige uden for podiepladsen – til fordel for en anden polak og en fransk deltager.

Piloterne har ikke selv lejlighed til at se landingerne, men Kjeld Hjort mente ikke, at man med sikkerhed kunne afgøre, at det ene hovedhjul landede mere end fem meter efter det første. Derfor besluttede han at anke afgørelsen til den internationale jury. Her var den danske teamchef fra DMU Sport, Vagn Jensen, formand, men han måtte selvsagt erklære sig inhabil og overlod den hårde afgørelse til de øvrige medlemmer. Efter nogle nervepirrende timer lød juryens endelige afgørelse, at den famøse landing var godkendt med kun de to strafpoints, og Kjeld Hjort kunne med rette kalde sig verdens næstbedste til at lande et motorfly – og kilede sig netop ind mellem to polakker.

I det samlede resultat gjorde de polske deltagere ellers rent bord med de fire første pladser – og hele otte blandt de første 11, idet de tre øvrige pladser gik til de ligeledes skrappe tjekker. Den unge vinder af landingskonkurrencen måtte nøjes med den altid ærgerlige fjerdeplads.

Læs mere om VM på nettet:
www.wpfc2009.pl

Zephyr og
Ekolot U.L. fly

- Radio
- GPS
- Transponder
- Props

www.dulacaircraft.dk

Tlf. 74521605



»Killer« -udgaven af Guardian med den store projektør placeret under vingen nærmest.



»Hunter« -versionen med den store radarkuppel under bugen af kroppen.

HISTORISKE VINGESUS GRUMMAN AF-2 GUARDIAN

Af Wilhelm Willersted

Grumman Avenger, som gjorde særdeles effektiv tjeneste som torpedo-bombemaskine under Anden Verdenskrig, trængte til en afløser da krigen sluttede. Grumman foreslog en ny konstruktion – XTB2F, der var tomotoret, drevet både af en Double Wasp stjernemotor og en Westinghouse turbojet.

Det viste sig, at kombinationen blev for stor og tung til at løse de stillede opgave fra især flådens mindre hangarskibe, så i stedet præsenterede Grumman XTB3F for US Navy.

I slutningen af 1945 havde flåden i øvrigt ændret specifikationerne for deres maritime kampfly, der nu også især skulle tage sig af neddykkede u-både. Det krævede så meget udstyr i flyene, at man måtte lade dem operere i par – de såkaldte »hunter-killer« -teams.

Grumman foreslog derfor to fly – samlet kaldt AF »Guardian«. Hunter-maskinen skulle finde og opsøge fjenden under havets overflade. Det havde fire mands besætning, 2 piloter og to radaroperatører og var ellers ubevæbnet.

Kammeraten – killeren – havde tre mands besætning og bomberum med plads til diverse målsøgende torpedoer og undervandsbomber samt avanceret radarsporingsudstyr plus en kraftig projektør under vingen.

Hunter-versionen – Grumman AF-2W (»W« for Warfare) – fløj første gang i oktober 1948. »Killer-udgaven« – Grumman AF-2S – »S« for Scrapper – fløj i november samme år. Produktionsudgaverne fulgte året efter. Grumman Guardian er det største enmotorede fly, som har fløjet fra US Navy's hangarskibe.

En perfekt restaureret Grumman Guardian er udstillet på US Navy museet i Pensacola i Florida.



AF-2W havde små »finlets« monteret midt på højderorene for at kompensere for den laterale ustabilitet forårsaget af radar-kuplen under flyets krop.

I 1952 fik 40 eksemplarer af Guardian-videreudviklingen AF-3S monteret MAD – magnetic anomaly detector – specielt udviklet til sporing af dybt neddykkede u-både.

Et antal Grumman Guardians var i begyndelsen på såkaldte patruljeringsopgaver under Korea-krigen, men blev efterhånden afløst af Grumman Tracker



Grumman Guardian er det største enmotorede fly, som har opereret fra US Navy hangarskibene.

og Lockheed Neptune i disse funktioner. Der er i alt bygget 389 eksemplarer af Grumman Guardian.

Efter at have gjort tjeneste i US Navy til august 1955 blev et antal af dette fly benyttet af Aero Union i Chico i Californien.

nien som vandbombere ved de enorme skovbrande i det vestlige USA. Et par af disse nu pensionerede rød- og hvidmalede brandslukningsfly er i øvrigt nu udstillet i Californien.

TEKNISKE DATA

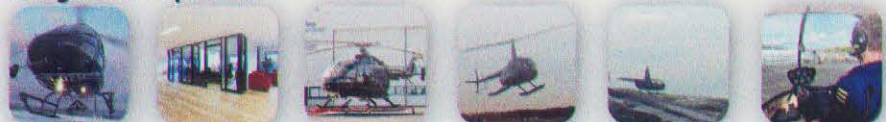
Grumman AF-2 Guardian

Motor: En Pratt & Whitney R-2800
 Double Wasp på 2.800 hk
 Spændvidde: 18,49 m
 Længde: 13,21 m
 Højde: 5,08 m
 Tomvægt: 6.613 kg
 Max. startvægt: 11.567 kg
 Max.hastighed: 507 km/t
 Tophøjde: 9.900 m
 Stigeevne: 9,4 m/sek
 Rækkevidde: 2.415 km
 Bevæbning: Dybd bombes,
 torpedoer og raketter



HELIKOPTER PILOT

- Uddannelse til alle helikopter certifikater inkl. ME IR *Nordeuropas største helikopter skole*
- Typeratings, R22, R44, AS350B2/B3, BO105, AS355
- Vildmarksflyvning/Bush/Mountain/Snow
- SU Godkendt
- Årlig 3 klasser
- Kollegieværelser på skolen



Kontakt os på tlf: +47 33 42 00 80 • Post@ehc.no • www.helikopterskolen.no

SILJANSNÄS AIR PARK INDVIET



Af: Ingrid Muus

Fotos fra Siljan AirPark 's hjemmeside: www.siljanairpark.se

Fredag den 7. august 2009 indviedes Nordeuropas første airpark, Siljansnäs AirPark, i Dalarna, Sverige. Præcis kl. 19 landede Siljansnäs Flyveklubs Dynamic med flyvepladschef Ingmar Lind ved pinden.

Med sig i højresædet havde Ingmar Lind Leksands borgmester, Ulrika Liljeberg, som foretog den officielle åbning med snoreklip og taler, som sig hør og bør. Dog var snoreklippingen denne gang i flyvningens ånd, idet borgmester Liljeberg med hjælp fra Ingmar Lind kørte Dynamic'en gennem flagporten og med propellen klippede det blå-gule bånd.

I sin tale, som blev holdt stående på Dynamic'ens vinge, fremhævede borgmesteren, at dette var en international by med husejere fra 11 forskellige nationer, som projekt og inspiration, mod og motivation tåler sammenligning med andre store projekter i Sverige.

For alle grundejerne var det et stort øjeblik, da borgmesteren endelig kunne erklære airparken for åben efter et par år med store startvanskeligheder, som nu er overvundet. Der er asfalt på taxi-vejene og huse og hangarerer skyder op.



SIRIUS AIR RALLY

DE RUTINEREDE PÅ TOPPEN

Tekst og foto: Arne Panduro

Det var de gamle rotter, der satte sig solidt på de øverste pladser i A-klassen ved det årlige Sirius Air Rally, der blev afviklet den 29. august. Men samtidig banker flere nye mandskaber fra B-klassen på – med mulighed for at blande sig i topstriden inden alt for længe.

Det var blot anden gang, at rallyet blev afviklet under Sirius-navnet, efter at Sirius Aviation Insurance overtog sponsoratet fra Air BP, der nåede at være med i 25 år, idet Anthon Berg havde været med til at støtte aktiviteterne fra begyndelsen i 1960'erne. Faktisk var rallyet i Randers i år nr. 42 i rækken.

En efterhånden ganske lang tradition, som ingen enkeltpersoner var været med til hver gang. Men det er meget tæt på. Hans Møller Hansen (Flymøller) fra Haderslev Flyveklub var ikke med det første år, men har siden deltaget 41 år i træk – oftest med sin kone Kirsten som navigatør, og som regel med en pæn placering blandt de øverste. Det er i sig selv ganske imponerende, og i år var ingen undtagelse, da det sønderjyske team blev noteret for en 2. plads og sølv i Randers.

Det var også masser af rutine bag de øvrige placeringer i toppen. Allan Hansen fra Skive Motorflyveklub har tidligere haft lidt svært ved at komme helt til tops, men Sirius-navnet ser ud til at bringe held, idet Allan sammen med sin navigatør Gunner Johannsen kunne bringe guld hjem for andet år i træk. På tredjepladsen kom en af de ligeledes meget erfarne kræfter, Hans Birkholm, der fløj uden navigatør som repræsentant for Haderslev.

Selv om der er tale om en konkurrence, er fokus ved Sirius-rallyet især på at styrke flyvesikkerheden og give de mindre rutinerede piloter en behagelig mulighed for at dygtiggøre sig. Rallyet omfatter således en række af de grundlæggende discipliner, som enhver pilot bør beherske – planlægning og beregning af en flyvning, en navigationstur med et kort som vigtigste hjælpemiddel, og præcise landinger.

Det er også dette aspekt, der er hovedbegrundelsen for sponsoratet fra Sirius, der alt andet lige kan tilbyde lavere forsikringspræmier til dygtige piloter, der undgår skader. I år havde direktør Hans J. Christensen fra Sirius så at sige besluttet at tage sin egen medicin, idet han stillede op for første gang med



Allan Hansen fra Skive Motorflyveklub gentog succesen fra sidste år, da han vandt Sirius Air Rally i Randers. Her får han guldmedaljen overrakt af formanden for Dansk Motorflyver Union, Knud Nielsen. I baggrunden ses Hans Møller & Kirsten Hansen fra Haderslev, der løb med sølv. Det er også et ganske erfarent par, der har deltaget 41 år i træk - ud af de 42 år, som de danske motorflyvere har afviklet det årlige rally.

Arne Thomassen som navigatør – begge for Randers Flyveklub. Og resultatet blev en ganske fornuftig 2. plads i B-rækken. Her blev han dog slået af Benny Jensen med Solvej Moesgaard som navigatør, mens Flemming Baungaard og Niels Gregersen – alle repræsenterende Randers, blev nr. 3.

Det bragte selvsagt glæde på hjemmebanen i Randers, selv om der fortsat er et pænt spring fra B- til A-klassen. Forskellen mellem de to klasser er, at deltagerne i A-klassen skal genkende en række fotos taget fra luften på ruten med små detaljer i landskabet som motiv, mens B-klassens fotos er noget lettere at genkende og dermed placere rigtigt på flyvekortet. En fejl med billederne fra arrangørerne bragte i år en del forvirring især i A-klassen, som kan have en skyld i placeringen i år – selv om den var ens for alle.

Ser man på det samlede resultat er det dog iøjnefaldende, at de rutinerede piloter er en del bedre til at flyve navigationsturen og holde den planlagte tid hele vejen rundt. Med en halv snes tidskontroller – heraf et par hemmelige – på den timelagte rute, der i år havde en udelanding indbygget i Skive, er der rige mu-

ligheder for at samle sig strafpoints. De falder således hvis vendepunkter og andre tidskontroller passerer mere end 15 sekunder efter planen, og det volder ikke de helt store problemer for de fleste i A-klassen. Men det ødelægger hurtigt muligheden for en god placering, hvis man kommer langt foran eller bagefter – og muligvis kommer på en lille »skovtur« og flyver helt uden om en tidskontrol. Alt dette afsløres af en GPS-logger, som hvert fly medbringer på turen.

Trods en række vanskeligheder under dette års rally, hvor kraftige byger også tvang enkelte deltagere til at flyve en lille omvej og derfor samle sig en bunke strafpoints, blev rallyet en succes

for arrangøren, DMU Sport med god hjælp til det praktiske af Randers Flyveklub. Selv om det var tæt på, lykkedes det dog ikke for Randers at sikre sig den største kontante præmie til deltagerne ved rallyet, nemlig 3.000 kr., som går til klubben med flest deltagere. Igen i år gik denne præmie til Haderslev.

Netop hjemvendt fra VM i præcisionsflyvning i Polen måtte Kjeld Hjort også sande, at træerne ikke gror ind i himlen. Han måtte nøjes med en samlet femteplads, og selv i landingskonkurrencen måtte han se sig slået af den gamle ræv fra Haderslev, Hans Møller Hansen, der brillerede med to perfekte landinger.

FLY UDLEJES EKKL/EKRR



OY-BLP · PIPER PA28-151 · ÅRGANG 1976 · VFR-NAT CERTIFICERET



OY-PTL · CESSNA F172P · ÅRGANG 1986 · IFR-CERTIFICERET

OY-BLP udlejes fra Kalundborg · OY-PTL udlejes fra Roskilde Lufthavn
Rabat kan gives!

Se priser på www.airwork.dk/flyudlejning.html

KALUNDBORG AVIATION
Mobil 4041 1326
aviation@mail.dk

AIRWORK
Mobil 6076 8031
airwork@mail.dk

We bring you up front

air
pilot academy

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

FOR 70 ÅR SIDEN

I Sommervarmen —

»Naar 4 Mand træner til A i Sommerens aller varmeste Tid bliver Opfindsomheden stor«, skriver Silkeborg Flyveklub til os og sender samtidig ovenstaaende Billede, der viser, at Problemet Transport er løst paa en udmærket Maade. Og saa er der yderligere den Fordel, at der ikke skal bruges Benzin, noget, man ikke mindst i den kommende Tid vil paa-skønne.



Af Ingrid Muus

»Som det under disse Forhold er ganske naturligt, og som man derfor ogsaa maatte forvente, er al Privatflyvning og Motor-Sportsflyvning her i Landet bragt til Ophør paa samme Maade som det ogsaa er sket i vore Nabolande. Overalt er der foretaget store Indskrænkninger i den civile Luftfart. Indskrænkninger, der i høj Grad vil sætte den internationale Luftfart i Evropa i Stampe. Denne Tingenes Tilstand vil, saafremt den bliver af lang Varighed, utvivlsomt ogsaa vise sine Virkninger paa Fremstillingen af civile Flyvemaskiner og ikke mindst paa Tilvirkningen af Sportsmaskiner og private Maskiner, naar der ikke mere findes Afsætningsmuligheder for disse. Den Motorsportsflyvning og Privatflyvning, der var under saa stor Udvikling og Opblomstring herhjemme, standses saaledes brat. Yngre og ældre, Mænd som Kvinder, der med Liv og Sjæl havde kastet sig over Sportsflyvningen med Glæde og store Forventninger, maa saaledes – i hvert Fald for en Tid – se deres skønne Drømme briste«.

Dette står at læse i FLYV oktober 1939 i lederen, og har man ikke lige den dato for øje, kunne man fristes til at tro, at man allerede i 1939 havde forudanelser om afskaffelse af afgiftsrefusionen på flybrændstof og om den kommende moms på alt, der vedrører flyvning. For det kunne ligeså godt være konsekvenserne af disse drej på skattehåndtagene, der beskrives i 1939 omend momsens var et endnu ukendt begreb. Det var dog alvorligere end som så, nemlig erklæringen af starten på Anden Verdenskrig: »Den længe ventede Katastrofe er indtraadt i sin første fase. Krigen i Evropa er udbrudt.« »Verdenskatastrofen« kalder lederskribenten krigserklæringen lidet anende, at det aldrig kan kaldes en overdrivelse.

Imidlertid har lederskribenten i sit skrift taget ordet drømme i pennen, og derfor virker det hverken opstøttet eller patetisk at han fortsætter med nogle opfordringer, som der faktisk også er behov for i dag inden for sportsflyvning om end man nok ville formulere dem lidt anderledes: »I det hele taget er Tiden inde til, at alle, der har Interesse for og Kærlighed til Flyvningen og dennes Velfærd, slutter sig sammen om Aeronautisk Selskab, for i Enighed og ved fælles Kræfter at søge holde saa meget Flyvning i gang, som Forholdene kan tillade. Man maa derfor opfordre alle gode Kræfter – hvor end de nu i Øjeblikket hører hjemme – til at slutte sig nær sammen, for i Flok og Følge, med ærlig og god Villie at være med i et uselvisk Arbejde til Fremme af vor fælles sag: Flyvningen«. Med andre ord: Grav nu stridsøkserne ned, hvis der er nogle, og brug kræfterne konstruktivt, så almen flyvningen får ikke bare en historie men også en fremtid. Tja, det er vel ikke nogen helt uaktuel betragtning?

Lederskribentens følelsesladede formuleringer står i skærende kontrast til den officielle formulering af disse betragtninger i Efterretninger for Luftfart, nr. 16 af 6. september, hvor der bekendtgøres: »99. Danmark. Midlertidig Indskrænkning af Flyvning over dansk Omraade. I Medfør af Ministeriet for Handel, Industri og Søfart under 3. d. M. udstedte Bekendtgørelse om midlertidige Bestemmelser om Forbud mod Anvendelse af Benzin og Brændselolier til Drift af visse Befordringsmidler bringes det herved til almindeligt Kendskab, at de i Bekendtgørelsens § 1 omtalte private Flyvemaskiner omfatter Flyvemaskiner, der anvendes til Privatflyvning (herunder Sportsflyvning) og til Skoleflyvning. 100. Danmark. Midlertidige Bestemmelser vedrørende Flyvning m.m. over dansk Omraade. Civil Flyvning over dansk Omraade mellem Sol-

nedgang og Solopgang er forbudt. Civil Flyvning skal ske under Skyer og i en Højde af ikke over 500m. (...)

101. Danmark. Lufruten København – Rødbyhavn. Slukning af Luftfyr og Belysning paa Hjælpepladser. Fra og med den 5. d. M. er alle Luftfyrene paa Strækningen København-Rødbyhavn samt Belysningsanordningerne paa Hjælpepladserne ved Rødbyhavn og Fed slukkede. Ligeledes bemærkes, at Carlsberg Obelisken er slukket«. I Kastrup Lufthavn har man ti starter og landinger om dagen i modsætning til de 300-350 under normale forhold, og rundt omkring i landet vokser opfindsomheden på baggrund af brændstofrestriktionerne – se billede.

En anden artikel med uhyggelig aktuel ordlyd indledes med følgende spørgsmål: »Hvorledes gaar det egentlig med Udviklingen af Dieselmotoren – Raaliemotoren – til Brug i Luftfartstøjer og i hvor stor Udstrækning benyttes i det hele taget Dieselmotoren i den moderne Luftfarts Tjeneste?« og der følger saa

en gennemgang af dieselmotorens fordele og ulemper med konklusionen: »Naar Dieselmotoren, til Trods for dens ovennævnte Fordele, ikke har kunnet følge Benzinmotoren i Udvikling, saa skyldes det først og fremmest, at den vedvarende er for tung i Forhold til dens effektive Ydelse og dermed de Vanskeligheder, der er forbundne med at konstruere og fremstille en solid og driftssikker Motortype, der kan finde almindelig Anvendelse i Luftfartstøjer og tilfredsstillende de mangeartede Krav, der her stilles... Der vil sikkert endnu hengaa en rum Tid, inden der med Sikkerhed kan fremskaffes Udtalelser om, hvorvidt Flyve-Dieselmotoren i Fremtiden vil kunne tage Konkurrencen op med Flyve-Benzinmotoren og dermed finde almindelig Anvendelse i Verdens-Lufttrafiken.«

Sådan skrev signaturen E. i 1939. Han må have pudset sin krystalkugle usædvanligt grundigt den dag.

LEVERANDØR TIL DET DANSKE UL FOLK

DIGIDAN

APS

Tlf. 4390 6365

4015 6365

Se informationer, billeder og priser på www.digidan.dk

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

Roland Sky Jeep - STOL



CT2



Skyranger



Savannah



FOR 70 ÅR SIDEN

Af Ingrid Muus

»Som omtalt i sidste Nummer af FLYV medførte Krigen jo, at al Privatflyvning stoppede med et Slag paa Grund af Benzinstriktionerne. De mange Elever, der havde paabegyndt Uddannelsen paa vore Flyveskoler, maatte afslutte denne Virksomhed uden Resultat, og de ca. 200 Privat- og Sportsflyvere, der findes her i Landet, ser med Bekymring paa, hvorledes de skal faa de 10 Timers aarlige Flyvning, som er nødvendige for Vedligeholdelse af deres Førercertifikater.« Sådan skrives der i lederen i FLYV november 1939, to måneder efter krigsudbruddet. Det er jo virkelig en led situation at blive bragt i, både for elever og for certifikatindehaveres vedkommende. Et er, at man ikke har mulighed for at erhverve sit certifikat og må se de allerede investerede penge spildt, et andet er at man ikke har mulighed for at vedligeholde sit allerede – for sikkert surt tjente penge, mange penge – erhvervede certifikat men må se det blive til støv uden at kunne gøre en pind ved det. Det er hvad vi på godt jysk vil kalde træls. Rigtig træls.

Det må derfor være en overordentlig stor trøst og glæde for de uheldige at læse videre i FLYV's leder og se sin interesseorganisation træde i karakter, gå i brechen for de uskyldigt forurettede og tage kampen op mod myndighederne og bestemmelserne for at privatflyvningen ikke skal gå sit sørgelige endeligt i møde af mangel på ressourcer, in casu brændstof. Organisationen drager sværdet og går til kamp: »I det Haab at kunne skaffe en Lysning for Sportsflyvningen i disse Forhold, har Aeronautisk Selskab henvendt sig til Regeringen om, at der maatte gives Tilladelse til Færdiguddannelse af alle de Flyveelever, som før Forbudet havde ca. 8 Timers Skoleflyvning samt om, der maa ydes saa megen Benzin til Privat- og Sportsflyvningen, at hver Flyver aarligt kan erhverve sig de 10 Timers Træning, der er nødvendige for at faa Førercertifikatet fornyet... Det er vort inderlige Ønske, at det maa være muligt at skabe de omhandlede smaa Lyspunkter inden for den danske Privatflyvning inden alt for meget af det Arbejde, der var saa godt i gang skal blive ødelagt af Stilstanden«.

Her 70 år senere kan dette fromme ønske gentages næsten ordret, dog handler det i dag om den stygge moms, som truer med at ødelægge det arbejde, der var så godt i gang. Desværre har vores interesseorganisation nok slået de mulige sværds slag i den kamp med et ikke alt for opløftende resultat set med privatflyvningens øjne. Overmagten var for stor. Man skal vælge sine kampe. Noget andet i lederen slår mig med undren: det tog ca. 70 år at justere antallet af nødvendige årlige flyvetimer til vedligeholdelse af privatcertifikat – og så justerer man det ned! Ubegribeligt, når man ser på den tiltagende kompleksitet i det at flyve privatfly både trafikmæssigt og teknologisk.

Nå, midt i al elendigheden er der jo folk, som ikke lader sig slå ud eller kue. Flyves skal der sørme, selv om det så måske ikke bliver ret højt. Modelflyvningen blomstrer, og den kan jo udover at være en sport i sig selv også fungere som en måde at holde fast i flyveinteressen, indtil der bliver mulighed for igen at sætte sig bag en pind. Under Dansk Modelflyver Forbund er der listet 47 klubber! Hvor mange mon der er i dag? Også svæveflyverne har muligheder for at fortsætte i et vist omfang, idet de åbenbart har fået en brændstoftildeling, der gør spilstarter mulige, dog med lige en løftet pegefinger til dem, der skulle have alternative idéer: »Unionen gør opmærksom paa, at Auto-spil er stationære Motorer; de maa under de herskende Benzinstriktioner absolut kun anvendes til selve Optrækket, aldrig til Kørsel over Flyveplads til Startstedet eller Lignende!«

Redaktøren vender blikket ud i den store verden og gengiver en engelsk journalists observationer og indhentede amerikanske synspunkter på bl.a. Stratosfære-Luftlinere – hvilket ord! Det må dengang have haft samme gys-faktor som ordet »månebase« har i dag, vildt men ikke uopnåeligt. Men amerikanerne talte kritisk om disse Stratosfære-Linere: »Den Hastighedsforøgelse, de vilde opnaa i Højder paa over 6.000 m, var ringe i Forhold til de Vanskeligheder, det medførte, og hvis Flyvningen skulde foregaa i Højder paa omkring 10.000 m, saa maatte alle Installationer til Betyggelse af Passagerernes Sikkerhed, saasom Ilttilførsel, Luftfornylse, Vedligeholdelse af Lufttryk m.m., foretages in duplo, og det vilde give en ikke ringe Værtforøgelse. Det vilde nemlig være alt for farligt kun at medføre et enkelt Sæt, fordi en Svingten af en eller anden Del af Systemet i de Højder vilde medføre, at Passagererne var døde inden Flyveren naaede ned i den tilstrækkelig iltholdige Luft.« Man løste jo også dette problem efterhånden.

AEROCLEAN Aircraft painting

We are painting aircrafts for fixed price



Call for special offer

10 Year's
AEROCLEAN

Am Flugplatz 1
D25813 Husum
0049/4841/935588
EDXJ

aeroclean-husum@freenet.de · www.aeroclean-husum.de

BOGANMELDelse:

SIKORSKY & ESKADRILLE 722

Forfatter: Alex Schou Jensen
Format: 21,5 x 18 cm, 264 sider (indbundet)
Forlag: Veterania Forlaget Classic.
ISBN 978-87-89792-55-2
Pris: 348,00 kr.

Denne meget tidlige lørdag morgen landede en af Flyvevåbnets Sikorsky S-61 foran »Tårnet« i Karup og skulle tankes. Efter en hård nat kom de fra »langt« mod nordvest i Nordsøen, langt udenfor Danmarks ansvarsområde. Men når det kræves, krydser man grænser, bogstaveligt talt, for at redde liv. Pga. diverse fejl på helikopteren havde de i bund og grund kun »spritkompasset« af følge i timevis med udelukkende »håndstyring« af helikopteren. En Royal Air Force Nimrod, »On Scene Commander« af redningsaktionen, havde lagt en stribe »flares« (»magnesiumlys«) på vandet. Hvis de fulgte den kurs ville de ramme Danmark! Og det gjorde de, selvfølgelig. Fuldførte opgaven, som Eskadrille 722 har gjort det i mange år. »Nihil intentatum« – »Intet uforsøgt«. Jeg var ikke den eneste, der havde »røde øjne« den morgen.

Det kunne være olieplatformen »Piper Alpha«'s eksplosion i Nordsøen 1988 (226 ombord, 167 døde). Det var nok nærmere »Alexander Kielland«'s kæntring i 1980 (212 ombord, 123 døde). SAR, »Search And Rescue«, »eftersøgning og redning«, er ofte en temmelig grusom beskæftigelse med få lyspunkter = redtede mennesker. De to ulykker er ikke med i bogen. Forfatteren har selvfølgelig måttet vælge. Ellers ville bogen blive for uheldig og for dyr. Alex Schou Jensen har som »udefrakommende« virkelig forstået at få det bedste ud af Flyvevåbnet – og de forskellige netværk i samme. Han har skrevet et meget fint bind om »Redningseskadrillen« og Igor Sikorsky. Har haft unik adgang til »Igor I. Sikorsky Historical Archives«. Igor's tidlige historie som flykonstruktør i Rusland og immigration til USA er for første gang grundigt dækket på dansk.

Sikorsky S-55'ernes korte, men vigtige, karriere i Danmark følges. Heldigvis kan vi nu ad mange snørklede omveje studere to flotte restaurerede eksemplarer. Bevaring af historiske fly i Danmark er ikke for sarte sjæle! »722«'s piloter og teknikere var desuden i Kongo først i 60'erne for FN, men fløj i tidligere amerikanske helikoptere (H-19 alias S-55). De fløj med svenske og nordmænd bl.a., men absolut ikke uden dramatik! Kuglerne og spyddene fløj.

»Skagerak« havariet, der gjorde eskadrillen kendt Verden over, dækkes indgående, samt udvalgte meget dramatiske redningsaktioner (Skibene »Blenheim«, »Pallas« og »Faros«), hvor heli-

kopterbesætningerne ofte reelt var i livsfare. Og hvornår siger man »Nej!«? En mørk og stormfuld nat, når amatørdykkere ved Kullen brækker arme og ben, og helikopteren skal »bakkes« ind pga. vinden?

Der er mange tekniske detaljer og nærbilleder af den danske »Sea King« i bogen. I øvrigt flot illustreret med mange ukendte billeder, men bogen er i forholdsvist lille format 18 x 21,5 cm. Det skal man ikke lade sig narre af. Teksten er behageligt stor, og billederne både store og knivskarpe. Farvebillederne er i særklasse – i en særlig afdeling det bedste Flyvevåbnet præsterer. Og det er »ret godt«, sagt på jysk!

Rørende er det, at bogen slutter med Igor Sikorsky's brev 25. oktober 1972, dagen før han dør. Han får oplæst en rapport om 380 mennesker, der blev reddet af helikoptere fra et brændende højhus i »Sao Paulo« i Brasilien. Han kan ikke se mere, men véd at helikopteren nu er et universelt redningsredskab, som han altid havde drømt om.

PJC

ANPART SÆLGES (1/3)

Piper PA28 – 140 – Cherokee OY-DRI
Hjemsted: Grønholt – EKGH
Godt makkerskab.

Pris: Kr. 48.000,-
– ved hurtig overtagelse

Henvendelse til Ole Nielsen
Tlf: 4848 1742 · Mobil: 2072 0060

BOGANMELDELSE:

LIGHTER THAN AIR**AN ILLUSTRATED HISTORY OF BALLOONS AND AIRSHIPS**

Forfatter: Tom D. Crouch.

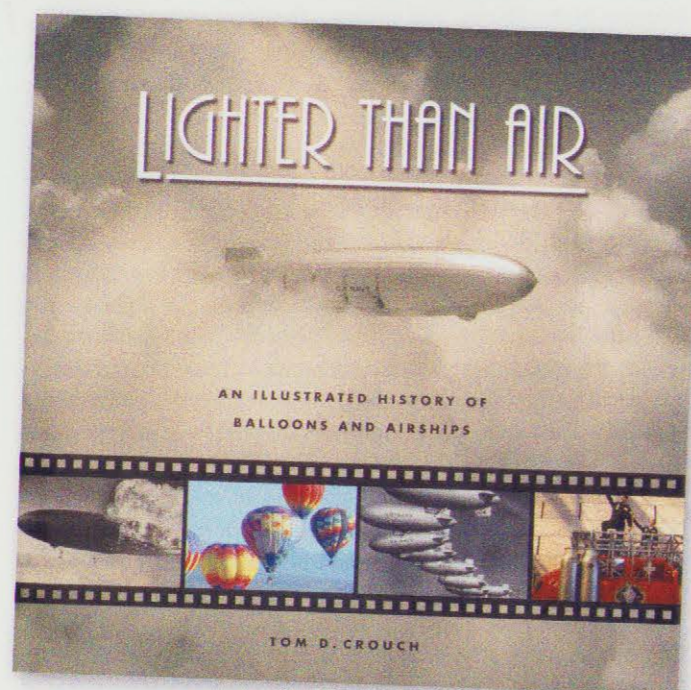
Format: 192 sider, 21,5 x 21,5 cm og rigt illustreret.

Forlag: Udgivet på John Hopkins University Press

ISBN-10: 0-8018-9127-4.

Pris: 160 – 225 DKK på internettet (uden forsendelse).

Der er mange bøger om balloner og der er en del om luftskibe, men der er få, som behandler de to emner i en bog. Det rådes der bod på med *Lighter Than Air* af Tom D. Crouch fra det ansete National Air and Space Museum i Washington. Bogen er inddelt i seks kapitler, to om de tidlige balloner, to om luftskibe, et kapitel beskriver balloner til videnskabelige formål og et de moderne balloners fremkomst efter Anden Verdenskrig. Bogen er rigt illustreret med fotos fra førende luftfartsmuseer. Den er skrevet med et stort engagement og kan anbefales, hvis man for en overkommelig pris vil have en samlet, pålidelig og up-to-date fremstilling af lettere end luft udviklingen fra de tidlige balloner til de seneste flyvninger rundt om jorden sammen med udviklingen af luftskibe fra de første forsøg til de seneste projekter.



MJ

FLY SÆLGES**2-sædet Trike årgang 1986.**

Flash 2 Reg. nr. 8-79.

Motor: Rotax 562, gangtid 100 timer efter renovering.

Vinge: 16 m³ Propel: 3-bladet + 1 ekstra.

Fuld instrumenteret, med affjedning på hjul.

Bremser på alle hjul. Fuld dokumentation.

Pris ide: Kr. 45.000,00

Henvendelse til:

Poul Lending · Alsvej 11 · 5500 Middelfart

Tlf: 6441 5069 · Mobil: 5151 3915

E-mail: info@pl-teknik.dk

Har du brug for billige flyvetimer?**Part i OY-DHD til salg**

Piper Cherokee 140, med base og hangarplads i EKRK. Kommercielt vedligeholdt, godkendt til skoleflyvning VFR-nat og IFR, nyt LDB TT: 9000 H



Pris for halvpart: DKK 100.000,-

Hvis I er flere interesserede kan vi dele op i flere anparter.

Kontakt

E-mail: piperoydhd@gmail.com · Tlf. 2213 0826

**KALENDER****2009**

Dato	Begivenhed
15-19/11	Dubai Air Show, Dubai, UAE

2010

Dato	Begivenhed
21-23/1	Bahrain Int'l Air Show, Sakhir Airbase, Bahrain (www.farnborough.com)
2-7/2	Singapore Airshow, Singapore (www.singaporeairshow.com.sg)
4-6/5	EBACE, Geneve, Schweiz (www.ebace.aero)
8-11/4	AERO Friedrichshafen, Tyskland (www.aero-expo.com)
8-13/6	ILA Berlin Air Show, Berlin-Schönefeld, Tyskland (www.ila-berlin.com)
18-19/7	RIAT Air Show, RAF Fairford, England (www.airtattoo.com)
19-25/7	Farnborough Int'l Air Show, Farnborough, England (www.farnborough.com)
26/7 - 1/8	EAA AirVenture, Oshkosh, USA (www.airventure.org)
3-5/9	Air Magdeburg 2010, Tyskland (www.air-magdeburg.com)
15-19/9	47th Reno Air Races and Air Show, Reno Stead Field, Nevada (www.airrace.org)

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.

EAA's online-kalender giver meget detaljerede oplysninger om arrangementer (www.eaa.org/news).

Red Bull Air Races' sidste flyvning foregår i oktober i Barcelona. Se tidspunktet på www.redbullairrace.com.

Shuttleworth Collection, Old Warden: se program på www.shuttleworth.org

Oversigten bringes uden ansvar for ændringer, aflysninger etc.



OY-YAM er en Israeli Aircraft Industries 1125 Astra SPX bygget i 1999. Foto: Air Alpha A/S.

OSCAR YANKEE

Af Lars Finken

TILFØJELSER

Maj 2009:
OY-SHX blev til D-4947

Juni 2009:
OY-SSF blev til D-EIOH (2)
OY-XUC blev til SP-3775

Juli 2009:
OY-MLW blev til HK-4627
OY-MRI blev til TS-IEA
OY-MRJ blev til TS-IEB
OY-XHS blev til D-0105
OY-XVG blev til D-KXVG

September 2009:
OY-OAA blev til HB-VOT

TILGANG

OY-	Type	Bygget	Fabr.nr.	Reg.dato	Ejer/bruger	Ex
OY-AJE	Cessna F.150J	1969	F150-0446	16.09.09	Christian Carlo Larsen, Aars (+1)	OY-AJE *)
OY-HEU	Robinson R44-II	2009	12680	03.09.09	Thomas Kristensen ApS, København	
OY-JDE	Dassault Falcon 7X	2009	054	29.09.09	Air Alsie A/S, Sønderborg	F-WWVV
OY-MIK	DHC-1 Chipmunk Mk.22	1952	C1/0800	01.09.09	Michael Ingolf Koch Nielsen, Sønderborg	G-BBMX
OY-NHH	Cirrus SR20	2007	1876	10.09.09	Niels Holten Hansen, Aars	N768SR
OY-RUD	ATR 72-201	1990	162	01.09.09	Danish Air Transport A/S, Vamdrup	LY-ATR
OY-TDB	Boeing 737-8K2	2002	30650	15.09.09	Transavia Denmark ApS, Kastrup	PH-HZV
OY-TDZ	Boeing 737-7K2	2003	29347	25.09.09	Transavia Denmark A/S, Kastrup	PH-XRC
OY-TUX	Grob G 109B	1984	6243	08.09.09	Tølløse Flyveklub, Tølløse	D-KARK
OY-YAM	IAI-1125 Astra SPX	1999	111	08.09.09	Air Alpha A/S, Odense	HB-VOA
OY-ZMB	Piper PA-28-151 Cherokee Warrior	1977	28-7715160	08.09.09	Climb 2 v/Jørgen Nielsen Hansen, Vojens	SE-KFL

*) OY-AJE blev slettet 11.01.96 efter stormskade.

SLETTEDE

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-EHA	Cessna T182T Turbo Skylane	02.10.09	Poul Erik Kjærgaard, København	Solgt til Sverige
OY-FCG	Hawker 800XP	25.09.09	Aligap A/S, København	Solgt som N541XP
OY-MBU	Bombardier CL-600-2B19 Srs.100	08.06.09	Cimber Air A/S, Sønderborg	Solgt som 4L-TGS
OY-XUZ	Schempp-Hirth Discus CS	02.10.09	Bjarne Tandrup Larsen, Haslev	Solgt til Tyskland

EJERSKIFTER

OY-	Type	Dato	Ny ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-AKH	Cessna F.172K Skyhawk	01.10.09	Johnny Jensen, Holeby	Tonie Sommer, Nysted
OY-BKG	Piper PA-28-180 Cherokee Arrow	01.10.09	JEBO Gård v/Jens Kristian Frost, Smørum(+2)	Peter Ottesen, Slagelse (+2)
OY-BKK	Piper PA-28-140B Cherokee	15.09.09	Forsikringsmæglerne på Roskilde Lufthavn ApS (+1)	Søren Kristian Jakobsen, Viby Sj.
OY-EIG	Mooney M-20J 201	15.09.09	Søren Henning Støvring, Næstved	Eigil Christensen, Herning
OY-JBJ	Hawker 800XP	17.09.09	Sun-Air of Scandinavia A/S, Billund	K/S Hawker, Billund
OY-JNX	Schempp-Hirth Ventus bT	01.10.09	Ventus bT Gruppen, Viborg, Viborg	Jesper Neerholt Sørensen, Randers
OY-JPC	Cessna 172M Skyhawk	01.10.09	Britair v/Jørgen Poulsen, Kgs. Lyngby	Christian Flarup, København
OY-VXD	Slingsby T-61A Falke	10.09.09	Falkegruppen OY-VXD, Østermarie	Lolland-Falsters Svæveflyveklub, Rødby

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 ansøgningsskema 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.

Friluftsrådet
Scandiagade 13
2450 København SV
tips@friluftsradet.dk
tlf. 3379 0079

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.



Tips- og lottomidler til friluftslivet administreres af Friluftsrådet

Vi støtter bl.a.:

Telt, shelter, vikingskib, havkajak, fiskeplatform, lacykel, bålplads, informationsfolder, bålhus, frugttræer, udsigtsplatform, skolebigård, fuglekasser, feltnaturformidlingsudstyr, snittekasser, fugletårn, naturvejleder, naturpark, vikingehus, båludstyr, vandkikkert, plancher, informationstavler, flydebros, snittebænke, undervisningsmateriale, affaldskampagne, guidebog, formidlingshus, handicaprampe, bro, håndbog, konference, forskning, båd, naturskole, trampesti, idéudvikling, naturbøger og meget andet.



Protektor: Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen
Præsident: Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille
Formand: Hans Havsager

GENERALSEKRETARIAT

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Åbent mandag til fredag kl. 09.00 – 15.30
E-mail: kda@kda.dk

KDA HUSET

	Telefon	E-mail
Anders Madsen, generalsekr.	4614 1503	am@kda.dk
Knud Larsen, redaktør af Flyv	4614 1502	flyv@kda.dk
Birgit Eldov, bogholder	4614 1506	be@kda.dk
Fax: 4619 1316		
www.kda.dk		

KDA PILOTSKOP

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
SE-nr. 63 66 28 28
Åbent mandag til fredag kl. 09.00 – 15.30

Svend L. Jensen, butiksleder

Telefon: 4614 1507
Fax: 4619 1316
E-mail: pilotshop@kda.dk

KDA'S BESTYRELSE

	Telefon
Hans Havsager, formand	4648 0608
Per Wistisen, næstformand	9818 4316
Søren Pedersen, ungdomsarbejde	5130 5434
Ole Kobberup	5122 6234
Kim Jensen, uddannelse	4063 8903
Helge Hald, teknik samt miljø- og luftrum	9714 9155
Arne Panduro, kommunikation	8691 1770

DANSK BALLON UNION

Henning Sørensen
Kronhøjrtvej 4, 8270 Højbjerg
Telefon: 8627 6663
www.ballonunion.dk
E-mail: formand@ballonunion.dk

DANSK HANGGLIDING OG PARAGLIDING UNION

KDA-huset
Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
Telefon: 4614 1509
www.dhpu.dk
E-mail: dhpu@dhpu.dk

DANSK FALDSKÆRMS UNION

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

DANSK KUNSTFLYVER UNION

Søren Dolriis
Hvidørevej 45, 2930 Klampenborg
Telefon: 2624 8888
www.kunstflyvning.com
E-mail: dolriis@syntase.dk

DANSK MOTORFLYVER UNION

Fmd.: Knud Nielsen
Telefon: 8623 1652
E-mail: knni@post2.tele.dk
Sekretariat: Merete Strandberg
Limfjordsgade 121, Gjøl, 9440 Åbybro
Telefon: 7878 2190
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
www.dsvu.dk
E-mail: dsvu@dsvu.net

MODELFlyVNING DANMARK

Fmd.: Allan Feldt
Telefon: 8613 4140
Sekretariat: Marttin Stuart Nielsen
Kirkeskovvej 1, Bjælkestrup
4660 St. Heddinge
Telefon: 8622 6319
www.modelflyvning.dk
E-mail: info@modelflyvning.dk

DANSK UL-FLYVER UNION

Fmd.: Hans Havsager
Telefon: 4648 0608
Sekretariat: Dagmar Skov
Gl. Kirkevej 1, Tiset, 6510 Gram
Tirsdag og torsdag kl. 17.00 – 19.00
Onsdag og fredag kl. 13.30 – 16.00
Telefon: 7482 2021
Fax: 7482 2400
www.dulfu.dk
E-mail: dagmar@dulfu.dk

Bestyrelse:

Hans Havsager, formand	4648 0608
John Carlsen, materielchef og næstformand	5767 4947
Ole Gellert Andersen, uddannelseschef	7453 1456
Niels Gregersen, flyvechef	8754 0248
Henrik Feldt-Rasmussen, miljø	
Bjarne Ross Pedersen, kasserer	7589 7488

HAVARIGRUPPEN

	Telefon
Niels Gregersen	2144 2497
John Carlsen	4042 1247
Edvard Braae	2485 6712
Preben Kjeldsen	4019 0753
Philip Nathansen	4019 8297

ORGANISATIONSNYT

Ny DMU rabataftale med Flysyn.dk

Dansk Motorflyver Union (DMU) har indgået en rabataftale for DMU medlemmer med Flysyn.dk, der giver medlemmerne 5% rabat på Flysyn.dk's priser, som du kan finde opdateret på Flysyn.dk.

Hvad er Flysyn.dk, vil nogen så måske spørge sig selv. Flysyn.dk er etableret med det formål at styre vedligehold af fly, således at de opererer i et såkaldt »Controlled Environment« med de fordele, det giver ejer/bruger af flyet. Fly i Europa skal have fornyet »Airworthiness Review Certifikat« (ARC) hvert år. En ARC træder i stedet for LDB fornyelsen, og lave »Review« svarer så til det, der tidligere hed at forny luftdygtighedsbeviset. Hvis flyet ikke er inde i et »Controlled Environment« indebærer dette et årligt fuldt »Review« som er en fuldstændig gennemgang af flyets papirer og vedligehold samt en fysisk inspektion af flyet. Hvis flyet er inde i et »Controlled Environment« skal der laves et fuldt »Review« hvert tredje år. De to mellemliggende år kan der laves en administrativ fornyelse.

At være i et »Controlled Environment« betyder at flyets vedligehold, med hvad der deraf følger, styres løbende i et computerbaseret system. Der udstedes en såkaldt rullende »work order«, som fortæller ejer/bruger, hvornår flyet skal have udført vedligehold næste gang. Når tidspunktet nærmer sig aftaler ejer/bruger så selv tid for udførelsen af vedligehold med det værksted/den mekaniker, der hidtil har vedligeholdt flyet. Ganske som det hidtil er sket. At bruge Flysyn.dk er altså på ingen måde bundet op på, at du så skal bruge et særligt værksted til vedligehold af dit fly. Du kan stadig bruge det værksted, du altid har brugt. Det nye er her, at dit lokale værksted sparer en del papirarbejde, der nu varetages af Flysyn.dk, og det betyder så igen, at der gerne skulle være en besparelse på din lokale værkstedsregning.

Flyet skal heller ikke, i forbindelse med oprettelsen i Flysyn.dk, en tur til Flysyn.dk til fysisk inspektion. Det nye er, at ansvaret for styringen af vedligeholdet nu ikke længere er ejers/brugers men ligger hos Flysyn.dk. Du kan læse meget mere herom på dels Flysyn.dk dels på DMU's hjemmeside flyvdmu.dk.

DMU's rabataftale med Flysyn.dk betyder, at Flysyn.dk kan:

- Styre vedligehold af fly som ikke opereres på en AOC. Det vil sige fly som bruges privat, i en flyveklub, til skoling i en klub, på en flyveskole, til firmaflyvning samt udlejning.
- Udføre Review og forny »Airworthiness Review Certificate« på disse fly.
- Udføre fuldt årligt Review på fly, som ikke er i »Controlled Environment«, som vejer over 2.730 kg MTOW og så indstille til Statens Luftfartsvesen, at de udsteder et nyt »Airworthiness Review Certificate« (ARC).



Frank Søgaard fra Flysyn.dk og DMU's formand Knud Nielsen gi'r håndslag på den nye rabataftale.

- Såfremt flyet vejer under 2.730 kg MTOW, kan Flysyn.dk selv udstede ARC.
- Udføre Review på fly som opereres på en AOC og så indstille til Statens Luftfartsvesen, at de udsteder et nyt »Airworthiness Review Certificate«.
- Udføre Review i forbindelse med import af fly og indstille til Statens Luftfartsvesen, at de udsteder »Luftdygtighedsbevis« samt »Airworthiness Review Certificate«.

Hvis du vil benytte dig af DMU's aftale med Flysyn.dk, skal du kontakte DMU's unionssekretær Merete Strandberg på enten mail dmu@mail.dk eller telefon 7878 2190. DMU vil så give Flysyn.dk besked og du vil efterfølgende modtage en kontrakt direkte fra Flysyn.dk. Husk rabataftalen gælder kun så længe, du er medlem af DMU.

Af Kim Jensen, DMU

FLYV

så er du opdateret!

UNIONSKALENDER

KALENDER

Svæveflyvning (www.dsvu.dk)

20-21/11	Formandsmøde, Brandbjerg Højskole, Jellinge
6/3	DSvU repræsentantskabsmøde, Vejen
13-22/5	DM 15 m/ Std./ 2-s, Arnborg

Motorflyvning (www.flyvdmu.dk)

31/10	DMU formandsmøde
24/4	DMU Repræsentantskabsmøde

DaFU (www.dafu.dk)

14/11	Flyvehistorisk Konference, Dalum Landbrugsskole
-------	---

Ultralet flyvning (www.dulfu.dk)

1/12	Opstart af PPL-teorikursus, Flyveklubben Albatros, Måløv (www.albatros-ul.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



FLYV

82. årgang nr. 11 · November 2009

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)

ANNONCER

STIBO ZONE
Kontakt: Allan Christensen
Saturnvej 65, 8700 Horsens
Telefon: 2172 5939, Telefax: 8628 0350
E-mail: alch@stibo.com
www.stibozone.com

PRODUKTION

Slagelsetryk Marketing ApS,
Rosengade 7C, 4200 Slagelse
Telefon: 5853 0011, Telefax: 5850 0163

ABONNEMENTSPRIS

498,75 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 2008 – 30. juni 2009: 3.764 eksp.



ROCKWELL COMMANDER 112A

200 hk. indsprøjtningmotor, forbrug: 8/10 gal. i timen. Oprækkelig understel. Reg: 1976. Tta: 1900 timer. IFR registreret – Propel overhall 3/6/09. Nyt LDB, 3/6/09 – Nyt 100 timers eftersyn 1/11/09.

Super velholdt, med mange nye dele og motor repareret, altid serviceret på Sun Airs værksted i Tirstrup siden '94. Kun fløjet af en pilot, ejeren.

Sælges kun grundet ejerens alder. Kun seriøse bud og henvendelser tak.



Kan kontaktes på: Tlf: 2620 4667 eller 8617 4667 · E-mail: poulandersen.0061@ofir.dk

AVIONICS – Udstyr

Garmin GNS 430 COM-NAV-GPS, koblet til autopiloten. Bendix. King. KLN89B GPS. Bendix. King. KX155 COM-NAV, koblet til autopiloten. Bendix King ADF – Bendix King DME. Ny Transponder TT31 med MODE.S.

JOB
MED FLYFORSIKRING

Det går stærkt hos os, derfor søger vi igen en ny medarbejder, med tiltrædelse i begyndelsen af 2010.

Sirius International Aviation Insurance tilbyder et spændende job i et internationalt miljø, hvor seriøsitet, god service og flyfaglig baggrund, har højeste prioritet.

Derfor må du:

- Være serviceminded.
- Have lyst til salg.
- Beherske engelsk i skrift og tale.
- Ansøger uddannet flymekaniker, vil blive foretrukket.

Vi sørger for den forsikringsmæssige uddannelse. Mail din ansøgning med relevant dokumentation til hans.christensen@siriusgroup.com



**Sirius International
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
International
Aviation Insurance**

LÆR AT FLYVE!

Se også www.flyv.dk

Professionel pilotuddannelse



Lufthavnsvej 60
4000 Roskilde
tele: 7020 6390
fax: 7020 6395
www.dacpilot.dk

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



DANISH AVIATION COLLEGE AS



CASA AIR HELIKOPTER FLYVESKOLE

- Privat og kommerciel (PPL/CPL)
- Teori (Bridge & PPL)
- Instrumentbevis - IR(H)MESPL
- Instruktøruddannelse FI(H)
- Typekursus R22/R44/MD902

CASA Air A/S • www.casa-as.dk • Tlf.: 75627999



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

Integreret og modular ATP, CPL, IR, PPL
Flyveinstruktør(A), N-Beg/Gen. Cert/Morse
MCC, Nat VFR, Proficiency check m.m.



- ATPL(A) Integreret samt ATPL(A) modular
- Individuelle MCC kurser på B737 NG FFS i København
- Type Rating på B737 NG/CL og A320, A330 samt A340 incl. MCC
- Diff. Training på B737 NG/CL samt PC på B737 NG/CL og A320, A330 samt A340
- 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)FI, FI(A)IR, IRI(A), CRI(A)SPA, IR(A)

DanFly Aviation ApS, Vojens Lufthavn
Tlf. 7454 5480 Web: www.danfly-aviation.com
Fax: 7454 5487 E-mail: mail@danfly-aviation.com



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

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 Hejslev
Tlf. +45 97524037



BENAIR A/S

Staubing Lufthavn, Lufthavnsvej 4, 6900 Skjern,
tlf. 96 81 44 47

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



www.learn-to-fly.dk

Industrivej 5 · 7470 Karup J · Danmark
Tlf: +45 2240 2230 · E-mail: kontakt@learntofly.dk

TEORI:

PPL(A) (H), CPL(A) (H), ATPL(A) (H), BRIDGE(A)
til (H), BRIDGE(H) til (A), HPA, IR, FI(A) (H)

PRAKTIK:

Karup: På R22+R44 • PPL(H), CPL(H), PFC(H)
Ålborg: På DA40 + DA42 • PPL(A), CPL(A),
SEIR(A), MEIR(A), FI(A), IRI(A)



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.

Heliflight.dk

Danmarks ældste helikopterskole

- PPL H
- DAG/NAT
- Teori & Praktisk
- Type rating R-22 R-44 EC-120

Roskilde Lufthavn
Tlf. 7022 5260

www.heliflight.dk



KoldingEgnens Lufthavn / Vojens Lufthavn
Tlf: 5323 1060 / Fax: 7353 3183
www.climb2.dk / Mail: jas@climb2.dk

- ♦ PPL(A)Teori
- ♦ PPL(H)Teori
- ♦ FI/IRI/CRI-SPA
- ♦ N-BEG/BEG
- ♦ Proficiency check
- ♦ BE 90/99/100/200
- ♦ PPL(A)Praktik
- ♦ PPL(H)Praktik
- ♦ Night Qualification
- ♦ IR(A)SE
- ♦ IR(A)ME
- ♦ AstaMet



HERNING
MOTORFLYVEKLUB

PPL(H) Teori og praktisk skoling
BEG og N-Beg radio

www.herningmotorflyveklub.dk

Se vores hjemmeside for nyheder og priser

www.ikaros.dk

PFC: SEP/MEP-land, SE/ME IR
Teori: PPL, NBEG, BEG
Skoling: PPL, CPL, Nat, SE/ME-CR/IR,
Diff. trng, Fam. trng.



Lufthavnsvej 20
4000 Roskilde
4614 1870

DE ANVENDTE BOGSTAVER BETYDER UDDANNELSE TIL:

A = Privatflyver-certifikat B = Trafikflyvercertifikat af III
klasse. I = Instrumentbevise. VFR = Sigtflyvning. PFT =
Periodisk flyvetræning. TWIN = Tomotors. BEG = Begrænset
certifikat som luftfarts-radiotelefonist. N-BEG = Nationalt
begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. GEN =
Generelt certifikat som luftfarts-radiotelefonist. INSTRUKTØR
= Flyveinstruktøruddannelse. OMSKOLING = Typeomsko-
ling. PPL = Private Pilot License. CPL = Commercial Pilot
License. ATPL = Airline Transport License. IR = Instrument
rating. Night Qualification = Rettighed til VFR-nat. Class
Rating = Klasseretthighed. FI = Flight Instructor. MCC = Multi
Crew Cooperation Course. Proficiency Check = Praktisk prøve
for forlængelse af rettighed.

FLYV

DECEMBER 2009 NR. 12

Svedanor Kurser 2010

Strækflyvning i Norge

Europa rundt i Europa

Læs også ...

BALLONFLYVNING FRA 15.000 FOD



Forsikringsaftale med DMU, Dansk Motorflyver Union

Er dine forsikringer i orden?

Få svar på tlf. 70201927

Certifikatforsikring til piloter

Forsikringsmæglere 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

Forsikringsfolk der forstår dig

Overblik og sikkerhed kommer ikke uden erfaring. QBE er gennem 120 år vokset til at være et af verdens 25 største forsikringselskaber med aktiviteter i 45 lande. – det er vores kunders garanti for sikre produkter.

Som specialister i luftfartforsikring kan vi også rådgive dig, så vi sammen finder den løsning, der dækker dit forsikringsbehov.

Kontakt QBE - din solide partner!



www.qbenai.com

Call Center: Aviation Insurance A/S • Telefon: +45 31 45 03 00 • E-mail: ad6@qbenai.com

Roskilde Lufthavn

Se ikk... vedr. Trænings- og skoleflyvning

CESSNA DEALER SCANDINAVIA

FLYTEKNIK.NO

FLYTEKNIK AS, MERKEVEIEN 138, 9479 NOTODDEN - NORWAY

Cessna CORVALIS 400 TT *Fast enough to slow down the world*

This beauty with TKS anti ice system can be yours...

- European Cessna Corvalis 400 TT **NEXT TO JET COURSE** at our FTO
- Course will be **refunded Euro 3 850,-** when you order your new Cessna 400 Corvalis TT
- **Free Garmin 1000 course and flight training** in your new Cessna Garmin 1000

WWW.FLYTEKNIK.NO

Contact: Runar Vassbotten: runar@flyteknisk.no tlf. +47 90 78 44 78
 Frode Granlund: frode@luftfartsskolen.no tlf. +47 41 55 16 11

NEW • USED • COMMISSION • EASA SERVICE CENTER



« 6

Herning – Chios retur

»Ruten skulle ændres lidt, og den godkendte rute ville tage to timer og 30 min. Der er strækninger over vand på op til 100 km, og den planlagte flyvehøjde er sat til 8.000 fod – men det skulle blive anderledes...«

10 »

Olympisk paragliding

»IOC Congress – Kai Holm holder sin sidste tale som IOC medlem efter ni år på posten. Nyt medlem af IOC er H.K.H. Kronprinsen.«



« 16

Sjælland fra 15.000 fod

»Som tidligere nævnt medbragte vi nødskærme på højdeflyvningen. Nødskærme er i denne sammenhæng kompakte faldskærme som bæres som en rygsæk og vejer ca. 7 kg.«



36 »

Svedanor kurser 2010

»Lärerna 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.«

**ALMEN**

Kort sagt.....	4
KDA – første danske sprogttestvirksomhed	14
Bogammeldelser	34
Kalender	38

MOTORFLYVNING

Herning – Chios retur.....	6
----------------------------	---

PARAGLIDING

Olympisk paragliding	10
----------------------------	----

BALLONFLYVNING

Sjælland fra 15.000 fod.....	16
------------------------------	----

SVÆVEFLYVNING

Når man kurver, flyver man halvdelen af tiden baglæns.....	22
TMG-uddannelsen	28
Svedanor kurser 2010	36

HISTORIE

Historiske Vingesus	25
For 70 år siden.....	31

OSCAR YANKEE

Oscar Yankee	32
--------------------	----

ORGANISATIONSNYT

Organisationsnyt	39
Unionskalender	41



Den nye Air France A380 er fly nr. 20 leveret fra Airbus fabrikken.

KORT SAGT

CIMBER PÅ BØRSEN

Den 12. november offentliggjorde Cimber Sterling Group A/S deres prospekt i forbindelse med udbud af nye og eksisterende aktier og notering på NASDAQ OMX.

Der udbydes 16.650.000 aktier i selskabet i et prisinterval på DKK 20 – 24 pr. aktie á nominelt DKK 1. Selskabet ønsker at opnå et nettoproveny på min. 249,6 mio. DKK. Tegningsperioden slutter den 25. november 2009.

FØRSTE A380 TIL AIR FRANCE

Som det første luftfartsselskab i Europa modtog Air France den 30. oktober 2009 sit første Airbus A380 fly. Det blev overdraget ved en Internet-transmitteret ceremoni i Hamburg i overværelse af honoratiores for Air France, Airbus og motorleverandøren Engine Alliance (General Electric og Pratt & Whitney). Flyet er indrettet med 538 sæder fordelt på tre klasser (ni Første, 80 Business og 449 økonomi). Flyet blev indsat på ruten Paris – New York sidst i november. Airbus har 200 ordrer på A380 fra 16 luftfartsselskaber.

EFTERLYSNING!

I forbindelse med planer om et foredrag og en artikel efterlyser vi i Dansk Flyvehistorisk Forening materiale om piloten Peter Steen og Sylvest Jensens Luftcirkus fra 1950.

Det kunne dreje sig om gamle småfilmklip, billeder fra dengang samt oplysninger om Peter Steen, hvad blev der senere af ham? – og andre relevante oplysninger. Alt har interesse. Peter Steen fløj som det vil være mange bekendt den første KZ VIII.

Maskinens senere skæbne kendes, men vi vil gerne se billeder af den og Peter Steen fra dengang.

Vi vil meget gerne låne materiale til scanning fra ældre FLYV læsere eller deres omgangskreds, og vi garanterer naturligvis, at alt vil blive returneret.

Selv om det efterhånden er næsten 60 år siden Sylvest Jensens Luftcirkus eksisterede ligger der nok noget interessant og gemmer sig fra dengang.

Hvis du har noget af interesse, så kontakt venligst undertegnede på tlf 4649 9360 eller e-mail: carsten.cjd@mail.dk

Venlig hilsen

Carsten Jørgensen

Formand, Dansk Flyvehistorisk Forening

DIN MULIGHET TIL Å BLI PROFESJONELL PILOT I DANMARK OG EUROPA

Søk før 28 oktober!



SU - Support
Apply online

www.neia.no

Email: post@neia.no

Telefon + 47 70 18 93 00

Fax +47 70 18 93 01

Inkludert i utdanningen

- Europeiske og Amerikanske pilot lisenser
- Loss of Licence forsikring i studietiden
- Opp til 2000 flytimer
- Leilighet i USA
- Hybelhus i Norge
- Muligheter for jobb i NEIA som pilot eller instruktør

**ER DRØMMEYRKET FORTSATT EN DRØM ?
- NEIA GJØR DRØMMEN TIL VIRKELIGHET -**

100 % av de uteksaminerte studentene i 2007 og 2008 har gått rett i jobb

Samtlige studenter har i denne perioden hatt 2 - 3 jobbtillbud. De to siste studentene fra 2008 hadde fått jobb før de hadde sin oppflygning i desember.

-Du trener ikke bare til en pilotlisens, du trener til en karriere-

Opptaksprøve er den 3-5 november 2009. Søk nå og bli med på neste opptaksrunde, og du har tatt det første steget mot å bli profesjonell pilot i Norge og andre land i Europa! Testene som gjennomføres tar en dag. Trafikkflygerutdanningen ved NEIA er den eneste integrerte som gir studentene praksis under selve utdanningen, noe som medfører at de fleste kan gå direkte over til de beste pilot jobben rundt i Europa etter at utdanningen er avsluttet. Vi vil derfor invitere deg til NEIA. Skolen dekker dine reisekostnader om du starter i januarklassen 2010. Når du kommer på opptaksprøve vil du også få en tur i vår flysimulator.

Bli en del av den beste pilotutdanningen som tilbys i Europa!

Ole Pedersen, Accountable Manager





HERNING – CHIOS RETUR

Tekst og foto: Claus F. Buhrmann

Vi har venner på den græske ø Chios, øen ligger 6 km ud for den tyrkiske kyst på højde med Izmir. Vi har også et fly, en Europa XS med en Rotax 914 motor, turbolader og 115 hk. Efter en vellykket tur til Aix en Provence (nær Marseille) i april 2009, talte vi om at flyve til Chios i Europa'en. Det skulle foregå i juli - skolelærernes ferie, der blev altså kun kort tid til den egentlige planlægning, hvis vi kunne/turde beslutte en sådan tur. Ved hjælp af Google Earth fandt vi hurtigt ud af, at flyvestrækningen ville blive på omkring 6.000 km.

Selv med to fine GPS'er med moving map, skal man altså alligevel ha' flyvekort. Jeg har en del, men der manglede nye over det sydlige Italien og Grækenland, og jeg foretrækker VFR-GPS-kort. Ingen problem at bestille og købe de resterende kort over Italien, men for Grækenland - der findes ingen, altså - der findes ingen flyvekort over Grækenland! Fra tidligere planlagte flyvninger havde jeg nogle TPC-kort (Tactical Pilotage Chart, udgivet af The Defense Mapping

Agency Aerospace Center i USA) over Grækenland og Tyrkiet fra 1984! Meget fine kort, men med et upraktisk format - 1 m · 1,4 m og altså 25 år gammelt. GPS'erne var dog opdateret til aktuel måned.

Vores Europa har en flyvetid på 4 timer 15 minutter ved en marchfart på 120kt - uden reserve. Det betød, at vi planlagde strækninger med omkring 3½ timers flyvetid eller omkring 800 km.

Nu ville vi ikke bare flyve til Chios - nej, vi ville flyve en ferietur med oplevelser. Altså planlægger vi tre ophold á mindst tre dage undervejs.

Det første ophold blev lagt til Østrig, Reutte (LOIR). Pladsen ligger lige indenfor Alperne, ca. 100 km SW for München i 2.805 fod med en flot græsbane. Pladsen er en PPR plads, så der skal ringes i forvejen. »Intet problem, om formiddagen bruger vi bane 23, om eftermiddagen bane 05. Det er bestemt af dalvindenes daglige cyklus«. I ugen er der

sjældent betjening, altså skal der landes som i Danmark, hvor pladserne er ubemandede. Anflyvningskort hentes på nettet - og så skal man lige synke en gang: Landingsrunden skal flyves i hhv. 4.000 eller 5.000 fod!

Da afstanden Herning - Reutte ligger på grænsen af, hvad Europaen kan klare, planlægges der en mellemlanding på en plads, der sælger Mogas, altså 95 oktan benzin. Det blev Bad Neustadt (EDFD). Afgang fra Herning blev sat til den 9. juli kl. 9. Over nettet via Naviair opgav vi to flyveplaner, Herning - Bad Neustadt og Bad Neustadt - Reutte. En telefonisk kvittering over korrekt flyveplan kom fem minutter efter.

Kl. 10 var vi i luften. Ved lav og tæt skybase fløj vi igennem Danmark og ned til Elben, derefter flyttede basen sig, og vi gik op i 5.000 fod. Ved Hamburg skal der lige holdes øje med de stafferede kontrolzoner (fire forskellige højder), men ellers ingen problemer. Hannover bad os om at gå ned i 1.000 fod for at være fri af ind-

flyvningen til deres to parallelle baner. Derefter ingen yderligere hindring inden landingen i Bad Neustadt.

Mens man lærer teorien om at flyve i kontrollerede luftrum, og om den hertil nødvendige korrespondance, og om den teoretiske kompleksitet – så bliver man overrasket over, hvor let og problemfrit det foregår i praksis. Generelt er flyveledere hjælpsomme, flinke og vejledende, ikke som nogle steder herhjemme – afventende – om man ikke kunne lave en fejl, så der kan indberettes!

Landingen i Bad Neustadt var intet problem selv med adskillige svævefly i luften. Ingen betjening, mit PPR er åbenbart blevet glemt. Der kaldes igen, svaret kommer fra svæveflyvernes startsted. Optankning, lidt sodavand og sandwich og kontant afregning for benzinen (som stort set på alle mindre flyvepladser i Tyskland), i luften igen efter 1 ½ time.

Nu blev det jo spændende – efter kort tids flyvning dukkede Alperne op. Toppene var kun fri nogle steder, og der kunne skimtes evig sne!

Man flyver ind ved Füssen, forbi Tysklands mest kendte og mest romantiske slot – Neuschwanstein – kridhvid og med utallige tinder.

Pladsrunde i 5.000 fod MSL for at se på vindposen, der »hang« på tværs. Efter banen bliver dalen meget smal – og åbner sig igen, så et drej, og flyvning i modsat retning, bane 05, nu i 800 fod over pladsen, posen slasker bare ned. Så en ny runde, landing på 23 – posen viser nu medvind, men alt ok.

Solen skinner, og der er lunt, men det ændrede sig, natten blev kold, ned til otte grader – vi har telt med og camperede på pladsen direkte ved banen. Alle er meget flinke, mange svæveflyvere er der.

Det regnede om natten, og det var koldt om morgenen. Op ad dagen kom solen, vi tager en lift op i 1.750 meter, går vandretur op til en sæter i 1.680 m, det var herligt. På det sidste stykke tilbage til liften begyndte det at regne.

Det regnede igen hele natten, men vi havde stillet vores telt op under et læsejl til en ikke-beboet campingvogn. Der var koldt igen – vi besluttede at rejse derfra en dag før tiden. En svæveflyver fortalte os, at det var den værste sommer i 25 år, han var ved at opleve.

Flyveplan til Pescara og til Korfu blev indleveret til Austria Control Wien om aftenen – flinke folk fra flyveklubben hjalp med det.

Og næste morgen – overskyet, med let regn, skyerne over passet til Innsbruck, som man her kalder »Südtor« kom lige så hurtigt, som de gik. Der gik to timer, før vi turde/kunne lette, flyveplanerne blev selvfølgelig ændret tilsvarende.



Reutte i Østrig.



Alperne.



Langs Italiens østkyst.



Korinthkanalen fra 5.000 fod.

Endelig i luften, der skulle stiges kraftigt, hvis ikke man ville dreje for at samle højde. Ind over kammen og højspændingsledninger med 200 fod fri, og så til Innsbruck – men det var den forkerte dal! Nå ja, det blev til lidt sight-seeing, tilbage igen og finde den rigtige. GPS'en kan her kun hjælpe, hvis man har indkodet alle sving igennem dalene! Så gik det, op i 7.000 fod, og i retning Innsbruck og mod Brenner. Skybasen lå vel i 8.000 fod, og vind var der ikke noget af.

En herlig tur igennem Alperne! Nogen steder kommer man så tæt ved sæterne, at man kan se Heidi stå og passe kvæg! Så gik det langs den italienske østkyst, lange strande med uendelige rækker parasoller plantet i sandstranden. Vi landede i Pescara efter tre timer og 15 minutter. Her var der 32 graders varme! 25 Euro landingsafgift og 2,35 Euro pr. liter 100LL – så endelig ikke spille!

Flyveplanen fra Pescara til Korfu var ikke blevet modtaget – så gik der tid med at indlevere en ny. Men til gengæld ingen problemer med at flyve til Korfu, spredte skyer i 3.000 ft, så vi gik op i 5.000. Halen af den italienske støvle forsvandt bag os med op til 153 kts på GPSen ved 110 kts IAS.



Landing på Korfu.

Nu var det jo lørdag, og turisternes skiftedag, da vi blev skiftet til Korfu TWR blev der sagt: »SE-XVT, make an orbit not closer than two miles west of the field«, og mens jeg lavede fire af dem, kom der tre turist-jets ind. Så var det vores tur – en flot indflyvning har de her på Korfu!

Havde der været tvivl om, at hele turen kunne gennemføres, så forsvandt en del af tvivlen i et stort lettende grin! Nu skulle der sendes en del sms'er... vi var fløjet til Korfu!

Korfu er værd at besøge, to halve og to hele dage giver kun en smagsprøve af denne fine, grønne ø. Vi lejede cykler – to cykler koster 20 Euro pr. dag, en scooter kun 15. Cykler er herlige!

Afgang fra Korfu på 4. dagen; flyveplanen skal laves oppe i Korfu TWR. På dette tidspunkt sad der to kvindelige flyveledere og en supervisor – flink mand, der hjalp med flyveplanen, forklarede udflyvningsproceduren og ringede til vores næste destination – Zakyntos (LFZA).

Jeg havde bestilt Avgas 100LL ved ankomsten til lufthavnen, men der gik al-

ligevel to timer før tankbilen kom! Nå – Zakyntos ligger kun en times flyvetid væk. Vi overfløj en anden ø – Kefalonia – på vejen, den er også et besøg værd.

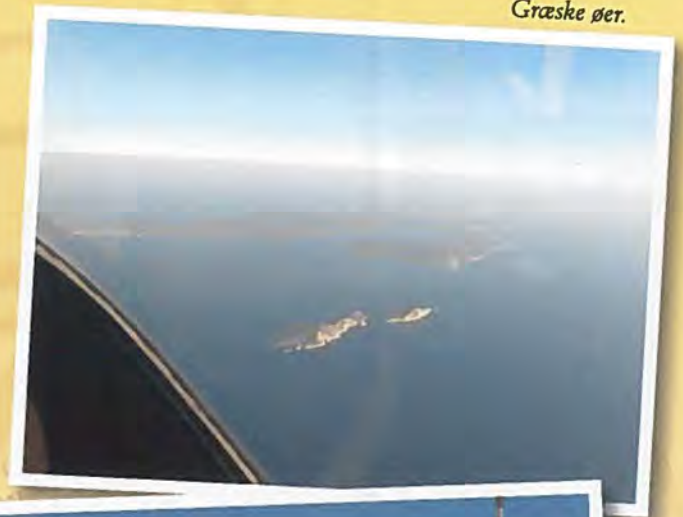
Zakyntos er kendt for øen med de ynglende havskildpadder, og når man svømmer rundt i det alt for varme vand, støder man på dem. Tre dage er egentlig også for lidt her, og hvis man har børn med, skal man blive her mindst en uge. Det kan anbefales at tage en sejltur rundt om øen – 11 timer med badeophold, 20 Euro pr. person.

Fra Zakyntos skulle vi nu til den tredje ø på vores græske ø-hop tur. Dagen før afgang gik jeg op i Tårnet med min flyveplan. Ruten skulle ændres lidt, og den godkendte rute ville tage to timer og 30 min. Der er strækninger over vand på op til 100 km, og den planlagde flyvehøjde er sat til 8.000 fod.

Afgang fra Zakyntos kl. 0800 – skyfri og 25 graders varme, flyveplanen aktiveret og første strækning går mod nordøst, over byen Patras og hen imod checkpunktet Korinth, som ligger ved den vestlige indgang til Korinthkanalen. På dette tidspunkt flyver vi i 5.000 fod, og på vej op til 8.000 fod for nu kommer der



Venedig, flyvepladsen i forgrunden.



Græske øer.



Chios - længst hjemmefra.



FIR grænsen imellem Italien og Grækenland.

meget vand. Samtidig kaldes Athens Control, og efter »SVT go ahead« bliver Athen Control briefet (af mig) om min godkendte rute og højde.

Dyb tavshed fra Athen – »Athens Control – SVT« ... Så kommer Athens Control og præsenterer mig for en helt anden rute. Fra Korinth sydøstpå til Poros, videre sydpå til Hydra, derfra mod sydøst til Serifos... og højden – max. 2.000 fod! Den lave højde pga. Athens lufthavn og restriktionsområder i Kykladerne.

Det lød jo meget spændende – 2000 fod, og over så meget vand. Men det vand er mindst 25 grader varmt...

Der er stadig skyfrit – men meget diset. Sigtbarheden på 10 km giver ingen mening, himmel og havet går ud i et, og en

horisont er der ikke i det her område – havet kan dog ses – alt for tydeligt! Ruten blev fløjet, i disen kan man fra tid til anden se omridset af øer. Athens Control forsvinder gang på gang, både pga. den lave højde vi flyver i, og når der er en ø imellem Athen og os. Mange af de små øer er op til 3.500 fod!

Da vi når ned til Serifos, som er det sydligste punkt på de »nye« rute, er der faktisk ikke længere kontakt med Athen. Jeg sætter derfor kurs direkte mod vores mål – Chios. Næste ø på ruten er Tinos – ca 100 km fra Chios, og ikke flere øer. Et stykke efter øen hører jeg Athen kalde, de havde forsøgt at kalde mig flere gange. Nu var jeg fløjet ind i et militært øvelsesområde, og »You are on your own now«, fik jeg at vide. Rigtigt, GPS'en viste det faktisk også, og der var flere marinefartøjer skråt under os.

Altså fløj vi mod syd ud af det område, før kursen igen blev sat til Chios. Fin indflyvning, på højre side Tyrkiet, landing efter tre timer og 10 minutter, 40 minutter længere end planlagt.

Efter en uges ferie på Chios gik turen tilbage ad næsten samme rute, men med en fin flyvetur over Meteora og Grækenlands fastland til et par dages ophold i Venedig. Foruden Venedig Tessera er der også en lille plads på Lido de Venezia, en smal landtange lige ud for byen. 1.000 m fint græs, billigt at lande og parkere der, 15 minutter med vandbussen til centrum af Venedig.

Videre igennem Alperne igen, næsten ingen skyer, og næsten ingen vind. Efter 20 dage lander vi igen i Herning. Det blev til godt 6.000 km, 31 timers flyvning inklusive sight-seeingture på Chios. Transportomkostninger for to personer var under 1.000 Euro.



J. Rogge og P. de Coubertin: Åbningsstale af IOC Præsident Jacques Rogge om grundideen fra grundlægger af IOC, Pierre de Coubertin.

OLYMPISK PARAGLIDING

Paragliding vist på storskærm under den olympiske kongres i København

Af Rasmus Rohlff

Olympisk flyvesport er nok ikke lige om hjørnet, men som Dansk Hanggliding og Paragliding Unions formand var jeg så heldig at være med til den XIII IOC Congress i København. De sidste 125 år er der kun være afholdt 12 kongresser og der er 15 år siden af den sidste IOC Congress blev afholdt. Jacques Rogge sluttede også kongressen med at sige vi ses om 15 år i stedet for fire, som IOC's formand plejer at sige i afslutningen af de olympiske lege.

Kongressen blev afholdt den 3. – 5. oktober, hvor der var forskellige taler og delte sessioner om lige fra den Olympiske bevægelse i samfundet og til atleternes helbred og muligheder efter deres aktive sportskarrierer.

Hele kongressen blev transmitteret på den olympiske hjemmeside af IOC's eget tv-folk, så der var fuld åbenhed, selvom normale pressefolk var henvist til egne lokaler uden for konference området og kun med rigtig farve på halskæden kunne man komme ind i kongressalen og de forskellige sessioner.

UNGDOMMEN

Udover den store kongres med 1.400 deltagere fra hele verden og den 121st IOC Session, blev der også afholdt en masse sportsopvisninger i København. I Bella Center blev der samtidigt afholdt Olympic Youth Festival med Olympic Museum Exhibitions og Olympic Youth Bazaar. Her var der U-16 turnering i seks olympiske sportsgrene og workshops om unge i sport, de olympiske værdier og meget mere.

Ungdommen var meget i centrum, da de første Youth Olympic Games (YOG) bliver afholdt i Singapore næste år. Der blev registreret tilbagegang i antallet af unge, der så de Olympiske Lege på TV i Atlanta 2004. Det har dog vist sig, at de unge bare var gået over til at se det på internettet og på telefonen, da IOC undersøgte flere medier ved OL i Beijing 2008. Derfor har IOC igangsat et stort projekt om at få den Olympiske ånd og ide ud ved hjælp af mange af de nye typer af medier, som de unge benytter.

Det første ungdoms OL i Singapore bliver et helt nyt koncept, hvor de unge også skal deltage i kultur og uddannelse om helbred, miljø og selvfølgelig de olympiske værdier. Udover atleterne vil der også blive inviteret unge ambassadører for de unge i deres land. Og me-



Kaj Holm og Niels Nygaard: De danske værter, som takker for en gave ved afslutning af kongressen.

dier vil også være unge fra deltagerlandene. Ideen er at unge skal få skrive plads i større nationale medier, da disse skal bruge unge for at komme ind. Der ved skaber der også forbindelse mellem de nye medietalenter og etableret nationale medier.

Der vil ikke blive registreret rekorder og der uddeles ikke medajler ved YOG. Desuden er der sat et godt system op til at beskytte de unge atleter mod pres fra medier, trænere, forældre, talentspejdere osv. Der er opsat undervisningsprogrammer for trænere og forældre, så de bliver bedre til at støtte de unge i deres elitesport og sikre dem en fremtid både i og udenfor sporten. Flere interaktive medier benyttes til formidling og alle de deltagende atleter får mobiltelefoner med kort, tidsplan, sprogoversætter og en

masse information om sport, YOG og kultur og meget mere.

Youth Olympic Games afholdes hver 4. år, forskudt to år fra henholdsvis sommer- og vinter OL-lege. Og erfaringerne fra planlægningen af det første YOG viser, at gamle sportsfaciliteter kan anvendes. Derved kan mindre byer end G8 eller G20 landene afholde YOG. Formand fra DIF, Niels Nygaard, har dog gjort opmærksom på, at Danmark ikke går i tanker om at søge. Især i lyset af hvor svært det har været at få anlagt en multiarena i København, som de fleste andre hovedstæder har.

PARAGLIDER PÅ STORSKÆRM

Nogle få forelæsninger var dog lidt kedelige, og der var to gange jeg kunne høre en af de andre deltagere, der snorkede i

FAKTA

Pierre de Coubertin var en fransk pædagog og historiker, men han er bedst kendt som grundlæggeren af de moderne olympiske lege og præsident for IOC i årene 1896-1925. Han blev inspireret til at forbedre unges menneskers uddannelse ved at inddrage mere idrætsundervisning, som han anså som en vigtig del af unges udvikling.

Pierre de Coubertin arrangerede den første Internationale Kongres den 23. juni 1894 ved Sorbonne-universitetet i Paris. På kongressen blev IOC stiftet og de første moderne Olympiske Lege blev afviklet i Athen i Grækenland i 1896. Pierre de Coubertin var generalsekretær de første to år. IOC har sit hovedkvarter i Lausanne i Schweiz og IOC står for International Olympic Committee.



Formandens plads med egen tv-hold: IOC Præsident Jacques Rogge takketaler fra sin plads i midten af podiet. Hele kongressen blev transmitteret på internettet af IOC eget tv-hold.

nærheden af mig. Men på 2. dagen i et foredrag af Rita Subowo om hvordan sport i fremtiden skal tiltrække de unge, vågnede jeg pludseligt op, da jeg på storskærmen så en paraglider flyve over skærmen. Så måske har vi alligevel en chance for at kunne tilbyde vores elitepiloter en fantastisk oplevelse ved de Olympiske Lege og bo i den olympiske by.

Jeg må dog indrømme, at der er brug for radikale ændringer i publikumsvenlighed og standarder mellem vinger, så at konkurrencen ikke afgøres på udstyr. Desuden har IOC høje krav til deltagernes sikkerhed i forhold til skader, som nok også svære for os at leve op til i dag i CIVL. Desuden er vi i kamp med mange andre sportsgrene om at blive en del af den olympiske familie. Så jeg tror ikke vi ser flyvning i de Olympiske Lege før om mange år. IOC kæmper desuden for, at holde de Olympiske Lege på et »overskueligt« niveau og ønsker derfor ikke at udvide sortimentet for meget eller for hurtigt.

Det er også vigtigt for IOC, at nye sportsgrene lever op til de olympiske værdier, som er fortræffelighed, venskab og respekt (excellence, friendship and respect). Det mener jeg allerede, er værdier, som vores piloter har. Vi kalder det bare godt airmanship.

De seks nye IOC-medlemmer, som blev valgt ind på den 121st IOC Session 2009 i København:

- Richard Peterkin, St. Lucia, President of the St. Lucia Olympic Committee
- Kronprins Frederik af Danmark
- Habu Ahmed Gumel, Nigeria, President of the Nigerian Olympic Committee
- Habib Abdul Nabi Macki, Oman, Vice chairman af the national Olympic Committee of Oman og Vice president of the Olympic Council of Asia
- Lydia Nsekera, Burundi, president of Burundi Football Federation og modtager af IOC's 2009 Women and Sports Award
- Göran Petersson, Sweden, president of ISAF

Der er 112 IOC-medlemmer i dag i IOC og der er 205 nationale olympiske kommitterer.

DANSKE IOC-MEDLEMMER

- 1899 – 1906 Niels Vilhelms Sophus Holbeck
- 1906 – 1912 Torben Grut
- 1913 – 1922 Fritz Hansen
- 1922 – 1931 Ivar Nyholm
- 1931 – 1958 Prins Axel
- 1958 – 1977 Ivar Vind
- 1977 – 2002 Niels Holst-Sørensen
- 2002 – 2009 Kai Holm
- 2009 – Kronprins Frederik

IOC-PRÆSIDENTER

- 1894 – 1896 Demetrius Vikelas
- 1896 – 1925 Pierre de Coubertin
- 1916 – 1919 Godefroy de Blonay (fungerende)
- 1925 – 1942 Henri de Baillet-Latour
- 1942 – 1952 Sigfrid Edström
- 1952 – 1972 Avery Brundage
- 1972 – 1980 Lord Killanin
- 1980 – 2001 Juan Antonio Samaranch
- 2001 – Jacques Rogge



Jeppesen FliteStar

VectorPlus Technology

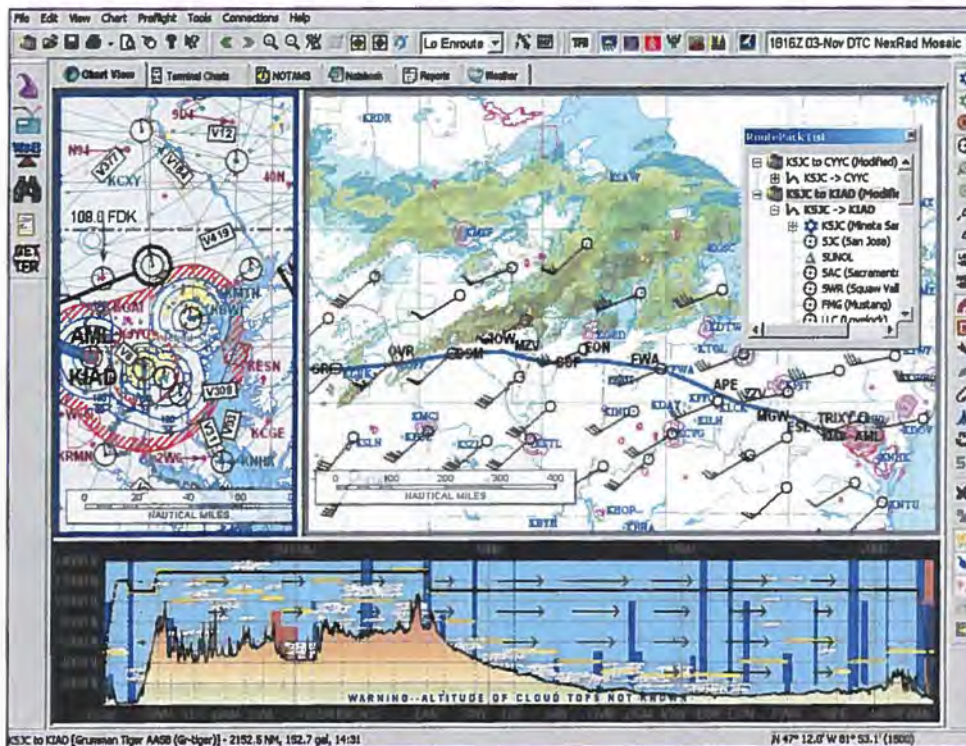
Allows you to select high or low altitude Jeppesen enroute chart themes, or VFR and high contrast background maps.

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

Håndbog for sprogtestvirksomhed



Af KDA's Uddannelsesudvalg



Kongelig Dansk Aeroklub

KDA – FØRSTE DANSKE SPROGTESTVIRKSOMHED

Af Anders Madsen

Det er ikke uden en vis stolthed, at KDA nu kan lukke »dørene op« for den nye sprogtestvirksomhed. Statens Luftfartsvæsen har godkendt KDA, som den første af slagsen i Danmark.

ICAO indførte sidste år krav om et vist sprogniveau, hvis man skal tale i flyradio. Vi er blevet oplyst om, at ca. 70% af alle ulykker og hændelser har sprogproblemer indblandet. Det har således været et ønske fra ICAO's side at reducere risikoen for ulykker baseret på manglende sproglige evner. Det har medført krav om sprogtest af alle flyveledere, piloter og mekanikere med radiobevis.

Efter ICAO indførte kravene om sprogtest af alle indehavere af radiobevis, har der været drøftet forskellige modeller for, hvordan disse sprogtest kunne foretages. Nye radiocertifikat-indehavere bliver nu sprogtestet allerede ved selve radioprøven. Men alle med et »gammelt« radiobevis skal testes i løbet af en årrække. For indehavere af internationalt radiobevis – i løbet af tre år og for indehavere af et dansk radiobevis i løbet af seks år. En for SLV og andre meget stor opgave. Bare blandt KDA's medlemmer forventes der at være op til 3.000 radiobeviser (danske og internationale). I værste fald kunne KDA's medlemmer igen imødes

stigende udgifter og besvær i forbindelse med deres flyvning – denne gang pga. af en ny sprogtest. Det blev heldigvis fra SLV's side tidligt bekendtgjort, at SLV ikke havde en intention om, at der nu skulle opfindes en ny dansk »sprogtest-industri«, men at kravene fra ICAO skulle opfyldes, selvom det bestemt ikke var en dansk opfindelse. At SLV ikke umiddelbart ønskede en dansk sprogtestindustri på bekostning af piloterne hilste KDA velkommen og fik bl.a. sikret at den gældende BL 6-08 indeholdt en formulering af om, at en godkendt landsdækkende organisation kunne godkendes som sprogtestvirksomhed.

Så i KDA's uddannelsesudvalg blev arbejdet sat i gang i vinters. Der skulle udvikles en håndbog for sprogtestvirksomhed, ligesom der skulle beregnes hvor mange sprogassessorer der skulle bruges. Derefter skulle disse frivillige og egnede personer findes i KDA's unioner – og udvælges ud fra erfaring, geografisk placering osv. Alt det er nu sket. Håndbogen er godkendt, stort set uden bemærkninger. Holdet af sprogassessorer er valgt og de første sprogassessorer er allerede uddannet hos SLV og de næste er på vej. I alt 22 personer, fordelt på landets fem regioner. Navnene kan ses på KDA's hjemmeside.

Den 28. november er der planlagt seminar for sprogassessorerne. Her gennemgås den nye håndbog for sprogtestvirksomheden, ligesom retningslinierne for afholdelse af sprogtest diskuteres. Det er den ansvarlige for KDA's sprogtestvirksomhed Henning Romme's ønske

at alle de nye sprogassessorer selv er med til at præge retningslinierne for den praktiske gennemførelse. Henning Romme har personligt kontakten alle de nye sprogassessorer og selv gennemgået den nye uddannelse hos SLV.

Det er dejligt for KDA's medlemmer at de obligatoriske sprogtests fremover kan gennemføres med frivillige assessorer. Hele løsningen er baseret på det frivillige element – en af grundstenene i KDA's medlemsunioner. Der er ligeledes lagt stor vægt på at sprogassessorerne ikke er tilknyttet en bestemt union i forbindelse med arbejdet sprogtests – men skal arbejde frivilligt i alle unioner. Henning Romme forventer at de fleste sprogtest vil finde sted ved klubarrangementer, således at der i løbet af en dag kan testes flere personer.

Det er også KDA's ønske at bruge lejligheden til at orientere alle om de nyeste

regler på området. Dette vil der dog ikke blive spurgt om, idet sprogtesten udelukkende skal bruges til at vurdere den enkeltes sproglige niveau. Dette sker i øvrigt efter en helt bestemt måde, som ICAO har fastlagt – ud fra forskellige »deskriptorer«, såsom udtale, struktur, ordforråd, udtryksevne, forståelse og interaktion. Til de interesserede, så kan man finde beskrivelsen af dette i BL 6-08.

Så igennem de kommende år skal hundredvis af radiobevisindehavere gennem en obligatorisk sprogtest – og det kommer for KDA's medlemmer til at ske med en frivillig KDA sprogassessor, uden andre omkostninger end dækning af kørselsudgifterne.

Og til dem der evt. skulle være i tvivl – den gratis sprogtest, den er naturligvis forbeholdt medlemmer.

Jul i KDA Pilotshop

SVÆVEFLYVEBOGPAKKE

GREAT GLIDER PILOTS

25 svæveflyvepiloter fra mange lande fortæller morsomme og interessante historier om 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,-

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,-

TILLÆG TIL SVÆVEFLYVEHÅNDBOGEN

Tillægget er en opdatering af indholdet af den tidligere Svæveflyvehåndbog. Hæftet er redigeret af Ole Korsholm.
43 sider, 24 x 17 cm, dansk tekst. Normal pris kr. 40,-

SVÆVEPILOTEN

Carl Ulrichs kendte bog om svæveflyvningens glæder med udgangspunkt i Silkeborg Flyveklub i 80'erne. Mange s/h fotos.
140 sider, 21 x 15 cm, dansk tekst. Normal pris kr. 60,-

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 s/h billeder.
106 sider, 21 x 29 cm, dansk tekst. Normal pris kr. 190,-



Normal pris kr. 710,-

Julegavepris samlet for medlemmer kr. 298,-

Julegavepris samlet for ikke-medlemmer kr. 498,-



Der ydes ikke den sædvanlige medlemsrabat på månedens tilbud. Alle priser er gældende så længe lager haves og kun i december måned 2009. Forbehold for prisændringer og udsolgte varer samt trykfejl. Priserne er opgivet inkl. moms, men ekskl. forsendelse.

KDA Pilotshop · Tlf: 4614 1507
Lufthavnsvej 28 · 4000 Roskilde

SJÆLLAND FRA 15.000 FOD...

» Startstedet ved trækfærgen til Orø i Isefjorden «

Af Thomas Jøhnk, ballonskipper

På den første sommermorgen i 2009 (1. juni) fløj Thomas og Svend i Anna ballonen til 15.000 fod. Vi mødtes med Jesper og Carsten allerede kl. 3.45 for at køre mod passende startsted. Solen stod op 4:36 og 5:30 var vi i luften efter start ved færgehavnen til Orø i Isefjorden. Roskilde Tower gav os lov til at stige til 2.000 fod og bad os derpå at kontakte Kastrup Departure som uden forbehold gav tilladelse til 15.000 fod.

Stigningen tog ca. 45 minutter. Vi nød den flotte udsigt i 10 minutter før nedstigningen påbegyndtes. Efter to timer og 25 minutter landede vi syd for Løve. Det var vores første tur hvor vi medbrag-

te og anvendte iltudstyr. Endvidere medbragte vi en lille iltmåler til måling af vores iltprocenter - som heldigvis viste over 95% på hele turen.

BAGGRUND

Som PUT fløj jeg sammen med Lau Laursen til 10.000 fod. En fantastisk tur som klart har givet mig mod på at gentage sådanne højdeflyvninger, og med tiden også til endnu større højder. Som uddannet pilot har jeg to gange gentaget flyvningen til 10.000 fod - begge gange sammen med Lau (i samme ballon). Ud over at nyde flyvningerne har jeg på disse to flyvninger fokuseret på håndtering af transponder og radiokontakt med

hhv. Roskilde og Kastrup mens Lau stod for selve flyvningen af ballonen.

Meget afhængig af tidspunkt og vindretning bliver radiokommunikationen mere eller mindre omfattende. Nogen gange får man kun tilladelse til at stige nogle få tusinde fod af gangen før man igen skal anmode om tilladelse til at stige endnu højere, og andre gange får man den ønskede fulde højde ved første anmodning til Kastrup. Under alle højdeflyvninger over Sjælland er det generelle mønster dog at kontakte Roskilde før start (hvis der startes i kontrolzonen) eller før flyvning op i TMA (hvis der startes uden for deres kontrolzone men un-



Starten går. (Foto: Carsten Frehr)

der deres TMA). Ved første kontakt med Roskilde forklarer man sine hensigter og beder om den fulde højde. Roskilde giver typisk tilladelse til at stige til mellem 2.500 og 5.500 fod. Når denne højde nås beder Roskilde om at man tager fat i Kastrup Tower, Arrival eller Departure hvor man igen beder om den fulde højde. Svaret her er meget spændende. På nogle ture har vi fået den ønskede højde med det samme, mens vi på andre ture har fået nogle få tusinde fod af gangen.

FORUDSÆTNINGER FOR HØJDEFLYVNINGER

For flyvninger op til 10.000 fod (over Sjælland) kræves der selvfølgelig VHF-

radio, da det meste af sådanne ture foregår i kontrolleret luftrum. Endvidere er både Roskilde TMA og Kastrup TMA klassificeret som luftrumstype C, hvilket betyder at transponder er obligatorisk. Fra 10.000 fod og opefter er det nødvendigt med ekstra ilt (opholder man sig under hele flyvningen under 12.500 fod og er man over 10.000 fod i mindre end 30 minutter er det faktisk ikke strengt nødvendigt, men kun stærkt tilrådeligt, se også tabellen sidst i artiklen). Jeg har derfor forud for flyvningen til 15.000 fod brugt en del tid på nettet for at finde ud af hvilke typer iltudstyr som findes og hvilken type som passer bedst til ballon-

flyvning og som jeg selv ville have det bedst ved.

Primært findes to typer iltudstyr: *constant flow* og *demand regulated*. Førstnævnte type er kendetegnet ved at være simpelt mens sidstnævnte type spilder væsentligt mindre ilt ved kun at tilføre ilt når man rent faktisk trækker vejret. Da sidstnævnte type kræver elektronik og batterier, og da højdeflyvning med balloner typisk omfatter relativ kort tid over 10.000 fod valgte jeg den simple løsning.

Jeg besluttede mig derfor at købe iltudstyr fra Aerox indeholdende flaske, regu-



Svend nyder opstigningen. Denne type iltudstyr giver god mulighed for at snakke – man skal bare huske at trække vejret gennem næsen.

lator med udgang til to personer, to canulas (til flyvninger under 18.000 fod) og to full face masks (til flyvninger over 18.000 fod). Flasken har en kapacitet på 370 liter (ved 150 bar), nok til 2 personer i 18.000 fod i hele tre timer. Med denne kapacitet kan man indstille flowhastigheden svarende til højeste planlagte højde og dermed ikke at risikere at glem-

me at justere flowhastigheden op efterhånden som man flyver højere og højere.

På e-bay (og mange andre steder på nettet) kan man købe små måleapparater som sættes om fingeren og som måler puls og iltprocent. Vi medbragte en sådan dims og kunne konstatere at vores iltprocent under hele flyvningen var god.

Fin jordsigt trods mange skyer. Ledningen som hænger under kurven er transpondrens antenne.

Under menuen »Links« på CBC's hjemmeside (www.circusballoon.dk) findes links til en række producenter af iltudstyr samt til en række artikler om korrekt brug af supplerende ilt (primært i forbindelse med svæveflyvning).

DETALJER FRA SELVE FLYVNINGEN

- Vi letter fra et punkt tæt ved færgehavnen til Orø i Isefjorden kl. 5.30. I kurven er ud over mig selv også Svend.
- Roskilde Tower kontaktes. Vi beder om fuld højde, får tilladelse til 2.000 fod og får oplyst QNH. Efter en kort tænkepause fra tårnets side får vi også oplyst en squawk-kode for transpondren. Squawk-koden indtastes og Roskilde melder at de hermed kan følge os.
- Svend og jeg iklæder os ekstra tøj og tager de medbragte nødskærme på.
- Vi meddeler Roskilde at vi har nået 2.000 fod. Vi bliver bedt om at kontakte Kastrup Departure.



OY-HÅBLØS kalder Kastrup Departure ... Nej, vi får aldrig den samme erfaring som SAS piloterne. Heldigvis taler Tårnet langsomt og tydeligt når de får en ballonskipper på frekvensen.

- Vi kontakter Kastrup Departure og forklarer vores intentioner. Vi får umiddelbart lov til at stige til 15.000 fod!
- Ved 5.000 fod (transition altitude) stilles højdemåleren om til 1013 mbar. Dette er en lille men vigtig detalje idet vores egen højdemåler herved viser samme højde som transponderen sladre om til Kastrup. Glemmer man denne detalje risikerer man let at overskride den maksimale højde uden at vide det.
- Fra ca. 12.500 fod og opefter oplever vi at vågeblusset har tendens til at gå ud efter anvendelse af hovedbrænderen. De første par gange dette sker gentændes vågeblusset let med en almindelig stor (uautoriseret) gaslighter. Men efterhånden som vi nærmer os 15.000 fod kan dette ikke lade sig gøre. De medbragte spark lightere (jeg har altid to i kurven – en af traditionel type og en pistollignende type) har

dog ingen problemer med at gentænde vågeblusset på noget tidspunkt.

- Opstigningen tager ca. 45 minutter. Vi flader ud lige under 15.000 fod og bliver i denne højde i ca. 10 minutter.
- Efter 10 minutter meddeler vi Kastrup at vi ønsker at flyve ned igen. Vi får tilladelse til at gå ned til 3.000 fod! Jeg har ikke tidligere oplevet at have en begrænset minimumshøjde!
- Før vi når 3.000 fod kontakter Kastrup os igen og giver tilladelse til at gå under 3.000 fod, at forlade frekvensen og at kontakte Roskilde.
- Roskilde kontaktes og vi får tilladelse til at flyve ned i Roskilde TMA.
- Efter 1 time og 40 minutter er vi nede under 1.000 fod. De næste 45 minutter flyver vi i lav højde over det vestsjællandske landskab og får kontakt med følgebilen.

- Vi lander efter 2 timer og 25 minutter syd for Løve og har således tilbagelagt ca. 48 km.

Vejret i alle højder var svag nordøstlig vind. Spredte skyer i ca. 5.000 fod.

NÆSTE SKRIDT

Efter flyvningen har jeg vendt problemstillingen vedr. vågeblusset som gentagne gange gik ud på BBAC's forum. Det viser sig at problemstillingen er ganske velkendt og jeg har fået en række tips som jeg vil forsøge på næste flyvning til 15.000 fod. Specielt har jeg fået kontakt med Rob Franklin som via en række mails har givet en lang række tips og gode svar på diverse spørgsmål. Primært er mulighederne at bruge co-brænderen i stor udstrækning over 12.500 fod, at tilføre ilt til vågeblusset (fra selvstændig iltflaske) og/eller foretage større modifikationer af brænderen – specielt dyserne. Det sidste er primært for højdeflyvninger til meget stor højde (30.000 fod eller højere) og ikke noget jeg vil give mig ud i!



Udsigten fra 15.000 fod er fantastisk.

Ifølge Rob er den årsagen til at jeg ikke flyver til 25.000 fod på min næste højdeflyvning primært »in my head«. Målet er klart at flyve til 20.000 fod på et tidspunkt, men de næste par højdeflyvninger går for mit vedkommende til maks. 15.000 fod for at blive helt fortrolig med vågeblus og anvendelse af co-brænder over 12.500 fod. Endvidere vil jeg også gerne opnå erfaring med brug af full-face masker på flyvninger hvor de egentlig ikke er nødvendige (dvs. på flyvning under 18.000 fod).

HVORFOR NØDSKÆRME?

Som tidligere nævnt medbragte vi nøds-skærme på højdeflyvningen. Nøds-skærme er i denne sammenhæng kompakte fald-skærme som bæres som en rygsæk og vejer ca. 7 kg. Tilsyneladende er brug af nøds-skærme meget udbredt blandt svæveflyvepiloter. Personligt har jeg det særdeles godt med en »Plan B« hvis et seriøst problem skulle opstå i stor højde. I min mailudveksling med Rob Franklin undrede han sig over dette, da vi - som han skrev - jo medbragte en kæmpe fald-skærm i form af ballonhylsteret. Og for at tydeliggøre denne pointe skrev han

endvidere at han under hans flyvning til 25.000 fod ikke rørte brænderen på vej ned mellem 25.000 og 4.000 fod! I 4.000 fod udførte han nogle meget lange brændinger hvorefter hans ballon (en Viva 77) fladede ud i ca. 1.000 fod!

Jeg har absolut ikke lyst til eller planer om at foretage en sådan 'cold descend' selv, men vil meget gerne høre om andre danske piloter har lignende erfaringer.

LIDT TEORI...

Time of Useful Consciousness (TUC) definerer den tid en gennemsnitlig person er

i stand til at flyve effektivt i omgivelser med reduceret ilttryk. Nedenstående tabel viser hvorfor ekstra ilt er vigtig fra højder over 10.000 fod. Tabellen forklarer også hvorfor man altid skal hjælpe sig selv før man hjælper andre hvis trykket pludseligt falder i en trafikflyver som befinder sig mellem 30.000 og 40.000 fods højde.

At lufttrykket falder med højden er velkendt, men med hvor meget? Ved 18.000 fod er trykket faldet til 50% af trykket ved havniveau, ved ca. 28.000 fod er trykket 33%, ved ca. 36.000 fod er tryk-

Højde	Time of Useful Consciousness
15.000 fod	30 minutter eller mere
18.000 fod	20 til 30 minutter
22.000 fod	5 til 10 minutter
25.000 fod	3 til 5 minutter
28.000 fod	2 til 3 minutter
30.000 fod	1 til 3 minutter
40.000 fod	15 til 20 sekunder
50.000 fod	6 til 9 sekunder

ket 25% og ved godt 50.000 fod er tryk-
ket nede på 10%.

Supplerende ilt bør anvendes ved flyvning-
er over 10.000 fod. Mængden af ilt som
er nødvendig afhænger af højden. Op til
35.000 fod skal man have 1 liter ilt pr.
10.000 fod pr. minut, dog noget mindre
hvis man bruger en *oxysaver oxygen-con-*
serving cannula som den vi brugte. Op til
18.000 fod fungerer en cannula (som
stikkes i næsen) fint (husk dog en maske
i tilfælde af at man bliver forkølet og ikke
kan trække vejret gennem næsen!). Fra
18.000 fod og op til 35.000 fod skal man
have supplerende ilt leveret via en maske
som dækker både mund og næse (full
face mask). Fra 35.000 til 44.000 fod skal
ilten leves under tryk i en dertil beregnet
maske og over 44.000 fod skal man op-
holde sig i trykdragt eller trykkabine.

Der er flere billeder fra flyvningen på
www.circusballoon.dk.



Svend og Jesper gennemgår den netop overståede flyvning.

Jul i KDA Pilotshop

DAVID CLARK HEADSET

H10-60

Blød bøjlepude og indstillelig mikrofonarm samt dobbelt volu-
menkontrol. Dæmpning 21 – 23 dB. *Ikke medlemspris 2.875,-*
Medlemspris kr. 2.400,- (rabat kr. 475,-)

H20-10

Fremstillet af compositmaterialer med mikrofonen i en bøjelig
arm, der gør det nemt at tilpasse den til munden. Enkelt volu-
menkontrol. Dæmpning 22 dB. *Ikke medlemspris kr. 2.750,-*
Medlemspris kr. 2.300,- (rabat kr. 450,-)

H10-13.4

DC's mest solgte headset, vægt kun 379 gram, justerbar
volumenkontrol. H10-13Y er teknisk set det samme til børn og
mindre personer, idet hovedbøjlen er gjort mindre. Dæmpning
23 dB. *Ikke medlemspris kr 2.660,-*
Medlemspris kr 2.200,- (rabat kr 460,-)

X11

David Clarks mest støjsvage og mest
komfortable. X11 er et ENC- headset
(Electronic Noise Cancelling). Bløde
ørepuder samt dobbelt justerbar
volumenkontrol. Batteridrevet. Prisen
er inkl. bæretaske. *Ikke-medlemspris
kr. 6.960,-*
Medlemspris kr. 6.200,-
(rabat kr. 760,-)

Er du motorfly- eller
motorsvæveflyejer?
Køb headset NU og spar
momsen på 25%, der
indføres pr. 1. januar 2010.



Der ydes ikke den sædvanlige medlemsrabat på månedens tilbud. Alle priser er gældende så længe lager haves og kun i december måned 2009. Forbehold for prisændringer og udsolgte varer samt trykfejl. Priserne er opgivet inkl. moms, men ekskl. forsendelse.

KDA Pilotshop · Tlf: 4614 1507
Lufthavnsvej 28 · 4000 Roskilde



Forfatteren ved flyet efter udelanding.

NÅR MAN KURVER, FLYVER MAN HALVDELEN AF TIDEN BAGLÆNS!

Strækflyvningskursus på Arnborg midt i juni 2009

*Tekst: Jørgen Korsgaard
Foto: Anders Madsen*

Sidste år fløj jeg for første gang væk fra pladsen, idet jeg fløj hjem over Ellund, hvor jeg bor og vendte i 1700 meters højde. Desværre var min kone ikke hjemme den pågældende dag, ellers ville jeg have fået hende ud på terrassen, så hun kunne vinke til mig! Der var kanontermik til 2200 meter den dag, men jeg syntes alligevel, at det var en bedrift at vove sig væk fra Rødebro flyveplads i en anelse mere end glideafstand. Det blev senere på året til ud og hjem til Gesten, 106 km, og så var mit Sølv-C diplom i hus. Inden sæsonafslutningen havde jeg mange ture rundt i det sønderjyske, og jeg havde fundet ud af, at der er termik andre steder end lige ved Rødebro – heldigvis.

Hvert år arrangerer Svedanor (SVErige – DANmark – NORge, et nordisk samarbejde) forskellige kurser for skandinaviske svæveflyvere i kunstflyvning, bjergflyvning og strækflyvning. I år var der to strækflyvningskurser på Arnborg i starten af juni, et begynderkursus for dem, som ikke rigtig er kommet væk fra den hjemlige plads, og et mere avanceret kursus, hvor man skal forsøge at flyve meget langt.

Da jeg allerede havde fløjet mit Sølv-C, blev jeg anbefalet at deltage i det sidste, selvom jeg var lidt betænkelig ved at komme i selskab med formentlig meget mere rutinerede piloter end mig



» Hjemhentningen
ved Yding Skovhøj «

selv. Det viste sig da osse, at Jan Pedersen (i VE) og Palle Edslev (i PC), samt Henrik Dahlbom i Ventus og Poul Erik Olsen i Discus Turbo fra min anden klub i Viborg også havde tilmeldt sig dette kursus. Alle sammen instruktører!

I alt var der tilmeldt 11. Vi blev indkvarteret i unionens hytter med to eller tre mand i hver. Der var ingen tøser med denne gang.

Der var tilsagt møde aftenen før kursusstart kl. 21 med instruktørerne på Arnborg, hvor vi fik en fin orientering om de strabadser, der ventede os. Mest chokerende var det, at vi skulle sætte flyene sammen kl. syv om morgenen *før* morgenmaden. Efter dette meget eftertragtede måltid skulle der så være teori nogle timer og derefter flyvning.

Der var flyvevejr de første fire dage, mandag og tirsdag med kraftig vind fra nordvest, onsdag svag vind, torsdag mere vind igen. Fredag var det ikke flyvevejr.

De tre instruktører, Claus Nedergaard, Niels Holm og Anders Madsen (KDA's generalsekretær) skiftedes til at træne vores opmærksomhed med en masse teori, hvorefter vi gik ud for at gøre klar til start på dagens opgave.

Mandag skulle der flyves en 307 km tur næsten frem og tilbage i vindens retning, og der var aftalt, at vi skulle følges ad i små

grupper med en instruktør i hver gruppe. Turen var fra Arnborg til Odder, Isenvad kirke, Boller slot, Spjald og Arnborg. Ingen gennemførte hele turen og fire udelandede, heriblandt under tegnede sammen med to andre på en mark ved Yding Skovhøj efter at have vendt Odder. Det var i øvrigt min første rigtige udelanding. Palle, Jan, Henrik og Poul Erik nåede hjem til Arnborg igen. Det var fantastisk at flyve sammen i en lille gruppe, og vi kurvede næsten ikke hele vejen ud til Odder – 70 km – og min ASW-20C kunne sagtens følge de andre i deres Discusser, LS-4 osv. Herligt.

Som vi lærte i teorien (vi havde dog en anelse herom) skal man så vidt muligt forsøge at flyve ligeud så meget som muligt. Når man kurver og tanker termik, flyver man jo halvdelen af tiden baglæns i forhold til ruten! Og vi lærte at følge skygaderne på de mest opdriftsgivende steder på de første to dage.

Tirsdag havde jeg booket en tur i Unionens splinternye (hvorfor hedder det nu om dage spritnye?) Duo Discus med hjemhentningsmotor med flere gange danmarksmester, Ole Arndt, som copilot og læremester udi strækflyvningens kunst. Jeg skulle dog sidde i bagsædet, da Ole ikke havde I-bevis, men Duo'en er også nem at flyve herfra.

Vores tirsdagstur skulle være Arnborg, Boller slot, Videbæk, Søsterhøj antennen i Århus og hjem til Arnborg igen – 312 km. Igen var der skygader med kraftig vind fra nordvest, og det gik

glimrende derud af mellem 600 og 1200 meter, næsten ingen baglænsflyvning! På medvind gør det dog ikke helt så meget at kurve, da vinden jo sørger for, at man kommer i den rigtige retning. Det blev en fantastisk tur. Ole snakkede hele tiden om termik, skyer, om at trække kraftigt op i termik og flyve relativt langsomt, mens termikken bærer, så fart på igen svarende til 80 procent af bedste glidetal. På det sidste ben fra Århus hjem til Arnborg – 80 km - kurvede vi kun en enkelt gang, ellers var der skygader og rester af skygader nok til ligeudflyvning, og 20 km fra Arnborg var vi på en slags slutglid, idet vi havde højde nok til at flyve 160 – 170 km/t hele vejen hjem og ankomme i 200 meter på trods af en modvind på omkring 40 km/t!

Det viste sig, at Ole og jeg var de eneste som gennemførte dagens opgave – fornemt. Jeg havde fløjet ca. 70 procent af tiden og sendte turen til termiklignaen! 312 km deklareret tur med 89 km/t gennemsnitsfart. Snyd?

Hvis nogle af jer skulle få lyst til at deltage i strækkursus, kan det virkelig anbefales også at få en tur med en meget garvet strækkflyver i unionens Duo.

Onsdag blev der udskrevet en kort tur, idet instruktørpanelet måtte erkende, at turene de to første dage nok havde været lidt for lange. Vejret var igen fint, men jeg kunne ikke få min LX-20 til at starte rigtigt – formentlig fejlbetjening – og da jeg så ville kalde en af de andre op på radioen for at følges ad, knækkede min mikrofon af! (§!"#%&??!§). Jeg troede derfor ikke, at jeg kunne kommunikere mere og besluttede derfor at undersøge

skyerne efter alle de tips, jeg havde fået af Ole dagen før. De virker! Efter god fire timer timer under skyerne landede jeg igen. Tipsene beholder jeg selvfølgelig for mig selv... nej, bare spørg næste gang vi ses!

Torsdag var der meget teori, men kl 14.30 besluttedes det alligevel at starte lidt flyvning, da der var skygader – dog af lidt tvivlsom karakter. De fleste fik en tur på en halv til en hel time, ikke noget særligt. En enkelt fik et flyslæb og to spilstarter uden termiktillutning og pakkede sammen. Jeg fik repareret min mikrofon i Echo Foxtrot, men nåede ikke i luften.

Fredag var der teori hele dagen, evaluering af kursus (Henrik mente dog ikke, han havde lært ret meget nyt) og oprydning. Det havde været en fantastisk uge efter min mening, masser af flyvning, herlige stunder i og udenfor teorilokalet, jeg lærte lidt om madmor Kirsten i kantinen – hun er verdensberømt! Og maden helt god... og den skal man ikke diskutere med hende, så kan man risikere biksemad hele ugen!

Og stor tak til Claus, Niels og Anders, som ganske uden betaling bortset fra betalt ophold knoklede en vis legemsdel ud af buksene for at holde os beskæftiget.

Tag på strækkursus! Det koster lidt, men du kan nå at spare sammen. Kursus kostede kr. 2.200,- plus hytteleje og flyslæb. Maden var inkl. i kursusgebyret.



EHC
European Helicopter Center

HELIKOPTER PILOT
Nordeuropa's største helikopter skole

- Uddannelse til alle helikopter certifikater inkl. ME IR
- Typeratings, R22, R44, AS350B2/B3, BO105, AS355
- Vildmarksflyvning/Bush/Mountain/Snow
- SU Godkendt
- Årlig 3 klasser
- Kollegieværelser på skolen

Kontakt os på tlf: +47-33 42 00 80 • Post@ehc.no • www.helikopterskolen.no



TEKNISKE DATA

Grumman F9F-5 Panther

Motor:	En Pratt & Whitney J48
.	på 6.250 lbs tryk
Spændvidde:	11,6 m
Længde:	11,3 m
Højde:	3,8 m
Tomvægt:	4.220 kg
Fuldvægt:	7.462 kg
Max.hastighed:	925 km/t
Tophøjde:	13.600 m
Stigeevne:	26,1 m/sek.
Rækkevidde:	2.100 km

Grumman's Panther udførte under Koreakrigen mange tusinde landinger nat og dag ombord på hangarskibene. Her har krogen fået fat i wiren på dækket.

HISTORISKE VINGESUS GRUMMAN PANTHER

Af Wilhelm Willersted

Den amerikanske flyfabrik Grumman (nu Northrop Grumman) har en lang og stolt tradition for at bygge både robuste og effektive jagere til den amerikanske flåde. Flyene – for eksempel Hellcat, Avenger og Bearcat – gav faktisk Grumman tilnavnet »The Iron Works«.

Man var naturligvis i midt-fyrrene stærkt optaget af også at kaste sig ud i konstruk-

tionen af jettfly til anvendelse fra US Navy's hangarskibe.

Flåden ønskede sig allerede i slutningen af 1943 en jettrevet, hangarskibsaseret natjager. Grumman-ingeniørerne gik derfor i gang med at tegne XF9F-1, der var en stor, tosædet jetmaskine. Som jetmotorer havde man kun de små Westinghouse J30 motorer, der hver kun ydede

1500 lb. tryk. Motorerne måtte derfor helt indbygges med to i hver vinge.

Grumman opgav (heldigvis) natjagerprojektet og gik i gang med at tegne F9F-2, som fik tilnavnet Panther.

Motoren skulle nu være blot et enkelt eksemplar af den britiske Rolls-Royce Nene, som amerikanerne havde opnået



Panther-prototypen efter førsteflyvningen i november 1947. Testflyet er malet helt i hvidt og udstyret med NACA-bemaling samt pitotrør i næsen.



Panther med vingerne foldede. De faste tiptanke betød – mod forventning, at flyet med eller uden brændstof i tankene var eminent til at rulle – også i luftkamp.

produktionsrettighederne til. Efter at to prototyper af Panther var udstyret med Nene, fik de efterfølgende fly henholdsvis den amerikansk videreudviklede Pratt & Whitney J48 på 6250 lb. tryk og den næsten tilsvarende Allison J33 (udviklet af Rolls-Royce Derwent). Det er faktisk blot motorinstallationerne, der videre hen adskiller F9F-2, -3, -4 og -5 versionerne af Panther. Se det var altså en anden motor-snak!

Prototypen til Panther fløj første gang den 24. november 1947. Der er ialt bygget 1385 eksemplarer af de forskellige versioner af Grumman Panther.

Af sikkerhedsmæssige grunde havde Grumman flyttet førsteflyvningen til den næsten færdigbyggede Idlewild lufthavn på Long Island. Den længste bane var her nemlig på 4.000 meter, og man havde under taxiprøve hjemme ved fabrikken på Long Island bemærket at der

kunne være problemer med bremsningen af Panther.

Men Grumman-testpiloten Corwin »Corky« Meyer brugte blot under 1000 meter af banen til sin start og efterfølgende landing, så »Corky« og hans Panther kunne i triumf vende hjem og blive hyldet. Grumman Panther var særdeles effektiv under Koreakrigen, hvor flyet deltog i over 78.000 operationer. Den 3. juli 1950 nedskød US Navy pilot



Her er billedet af den australske hjemmebyggers udgave af Panther i 3:4 skala. Den flyver tilsyneladende nu efter syv års byggetid i bedste velgående i Kingaro i Queensland.

Leonard Plog fra VF-51 en nordkoreansk Yak-9, og den 9. november gjorde kaptajnøjntant William Amen fra VF-111 kål på en MiG-15.

Måne-astronauten Neil Armstrong deltog i Korea-konflikten som pilot på en Panther. Under lavflyvning langs Yalu-floden ramte han en af de wirer, der »for-ræderisk« var spændt ud over floden og han måtte (heldigvis uskadt) springe ud med katapultsædet.

Grumman Panther blev trukket ud af aktiv tjeneste i US Navy i 1956, men flere fly fløj stadig i begyndelsen af tres-serne som eksempelvis træningsfly eller droner.

En række civile amerikanere anskaffede i 1970 – 80'erne Panther til privat brug.

Her for nylig viser det sig, at en australsk hjemmebygger – den 36-årige John Cross fra Kingaro i Australien har bygget sin egen Panther. Flyet har taget ham syv år at bygge. Han siges at have frem-skaffet tegningerne fra »kilder« i USA.

Den australske Panther er bygget i 3:4-skala og så vidt det oplyses udstyret med en GE-3610 jetmotor, der normalt sidder i en Gulfstream. Oplysningerne stammer fra avisen Queensland News, der også har offentliggjort billedet.

Jeg ved desværre ikke yderligere om den australske Panther, men måske kan FLYVs læsere hjælpe. Det ville være herligt!

Zephyr og Ekolot U.L. fly

- Radio
- GPS
- Transponder
- Props

www.dulacaircraft.dk

Tlf. 74521605



Motoren i en Grob 109B studeres og diskuteres.

TMG-UDDANNELSEN

Tekst: Mogens Bringø
Foto: Anders Madsen

Forsidebilledet af FLYVs november nummer samt artiklen inde i bladet om UL-fly illustrerer, sammen med tidligere artikler om samme emne, ganske tydeligt den udvikling der er sket inden for UL flyvningen. En udvikling, der givet stiller store krav til DULFU og kræver forståelse herfor hos vore nærmeste myndigheder – SLV. En demonstrationsflyvning i en Dynamic klarlagde for mig, at et sådant apparat flyver efter de samme principper som alle mulige andre fly! Sikke en lettelse!

Afslappet kan jeg derfor vende tilbage til Dansk Svæveflyver Unions motorsvæveflyveuddannelse på kategori 1, 2 og 3, medlem indviede kaldet svævefly med turbomotor, svævefly der kan selvstarte og TMG – Touring Motor glider.

Afslappetheden forsvinder, når jeg ser på vort uddannelses-system og vore skolingsnormer på disse fly – reference: relevant gruppe i UHB.

De er, for at sige det mildt, ikke op til dagens standard og de erfaringer, vi efterhånden har med TMG.

Dagens TMG flyver med plus 150 km/t med en rækkevidde på mere end 1000 km, har constant speed propel, optrækkeligt understel, karburatorforvarmer, brændstofpumpe, navigationslys, hale- eller næsehjul o.a. Disse optioner gør, at også danske TMG'er flyver over sø og land rundt i Europa gennem diverse CTR, TMA, TIZ, TIA osv.

Når man ser på vore skolingsnormer er de groft sagt indrettet efter en Motorfalkes præ-stationer. Der er ikke noget galt med MOFA, men dens tid er så småt ved at være forbi.

SKAL VI GØRE NOGET VED DET?

I maj 2005 lykkedes det mig efter læsning i flyets FM (flight manual) at lære principperne for brugen af constant speed propeller og flyve et par tyske tilvænningsflyvepas samt ved hjælp

af de sædvanlige aerodynamiske påvirkninger på bæreplaner osv., at flyve VFR i klubbens dengang nyhvervede Super Dimona HK 36R fra Waldeck ved Kassel til Gørløse (EKGL) via EKBI på mit svæveflyvecertifikat/PPL(A). Det er faktisk noget nemmere at flyve IFR i plus FL 290!

Inden da havde vi i Nordsjællands Flyveklub skrevet et uddannelsesprogram, som vi krævede, at man skulle igennem for at opnå startmetode- og typeomskoling til Dimona samt rejseflyvningstilladelse til motorsvævefly kat. 3. I dette uddannelsesprogram var indbygget unionens uddannelseskrav til startmetoden, typeomskoling og rejseflyvningstilladelsen. Uddannelsesprogrammets »fædre«, hvis navne jeg ikke nævner, da deres ego'er ikke tåler mere stråleglans, er dybt interesseret i uddannelse, er mangeårige første-instruktører og har et erfaringsniveau, der rækker fra PPL(A) til ATPL(A).

Vort formål med uddannelsesprogrammet var og er, at når vore elever får deres rejseflyvningstilladelse, kan de med nogenlunde ro i sindet flyve over sø og land, gennem diverse områder samt lande på både græs- og betonbaner, på små pladser samt på internationale lufthavne, med følgende i baghovedet: Gennem min uddannelse er jeg blevet fortrolig med flyvning på sådanne pladser, ligesom jeg er helt bevidst om, at jeg flyver i et motorsvævefly, der er forsynet med en motor der kan svigte. Hvis den

svigter, kan jeg fortsætte flyvningen som en svæveflyvning. Planlægning og flyvning udfører jeg derfor med dette in mente.

ER DET SÅ LYKKEDES?

Ud fra de tilbagemeldinger, vi har fået, må vi sige ja. Siden vi fik Dimonaen i klubben har vi udstedt ca. 25 rejseflyvningstilladelser og afholdt tre teorikurser à tre dage. For opnåelse af rejseflyvningstilladelsen er der brugt mellem 15 og 30 timer. Ligeledes har kurset medvirket til, at 4 – 5 af svendene har været i Florida for at få et JAR PPL(A) på ca. 3 uger – et kursus de mener ville have været svært at gennemføre, hvis de ikke havde været gennem klubbens TMG kursus.

TMG teoripensummet består af mere end 100 siders »klubfabrikeret« materiale, dertil kommer så flyets flight manual, VFR flight guide, UHB, diverse BL'er, protractor, den gamle håndtrukne Dead-Reckoning Flight Computer E-6B også kaldet the Whiz Wheel osv.

TMG flyvepensummet består af selve omskolingen til startmetoden og apparatet. Når det er på plads starter navigationsflyvningerne, der består af syv godkendte flyvninger, fem med instruktør, heraf en godt 300 km lang flyvning i Sverige – læs bl.a. ukendt terræn, ditto TMA'er og CTR'er – og to solo. Den sidste soloflyvning er på mere end 400 km med landing i Sønder-

LEVERANDØR TIL DET DANSKE UL FOLK

DIGIDAN
APS

Tlf. 4390 6365
4015 6365

Se informationer, billeder og priser på www.digidan.dk

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

Roland Sky Jeep - STOL



CT2



Skyranger



Savannah





Fremdriften sker gennem en stor MT-propel.

borg, hvor eleven er for første gang. Hjemturen går via Gesten, som mange ønsker havde en anden farve end grøn, landing i EKOD og så ellers via Rolsted flyveplads til EKGL, hvor der undervejs tales med Copenhagen Information og Roskilde ATC. I klubben har vi også fastsat, at vejrforholdene ved TMG flyvning skal være lig med eller mere end 8 km sigtbarhed og en skydækkeshøjde lig med eller over 1.200ft.

Man kan indvende, at vor uddannelse er et overkill! At de fleste »bare« vil flyve i lokalområdet holdende sig fri af diverse TMA'er og CTR'er og derfor ikke behøver navigationsflyvninger til besynderlige lufthavne, de garanteret aldrig vil komme til.

Fejl 1: Selv en køreskoleelev, der ikke har motorveje i nærheden eller nægter at ville køre, hvis det er glat, eller når det er mørkt, skal køre på motorvej, prøve køreanlæg, køre når det er mørkt, før et kørekort kan udstedes.

Fejl 2: Jo bedre uddannelse man får, inden for rimelige grænser, jo dygtigere bliver man og, ikke mindst, jo mere ønsker man at opleve og afprøve, ikke kun inden for TMG flyvningen, men også inden for den ultimative flyvning – svæveflyvningen.

Kunne du tænke dig at lande på EKCH? Det er gjort i en TMG – husk dog at tage kreditkortet med.

Jeg synes fx ikke, det er fornuftigt, at man skal lære så enkle ting som at organisere sit cockpitarbejde første gang man er i kontakt med en ATC enhed.

Det har til tider været interessant at se, på trods af briefing om »problemet«, hvordan eleven bruger sine to hænder til at flyve apparatet med en given fart, i en given højde og kurs, holde kort/checkliste og samtidig nedskrive/huske fx en tilladelse eller instruktion.

Så svaret er ja. Vi skal ændre vores uddannelse og krav til TMG flyvning for at kunne blive ved med at kalde os ligeværdige luftrumsbrugere.

AEROCLEAN Aircraft painting

We are painting aircrafts for fixed price



Call for special offer

10 Year's
AEROCLEAN

Am Flugplatz 1
D25813 Husum
0049/4841/935588
EDXJ

aeroclean-husum@freenet.de · www.aeroclean-husum.de

FOR 70 ÅR SIDEN

Af Ingrid Muus

I december udgaven 1939 er der ingen leder. På pladsen, hvor man som læser forventer redaktionens/redaktørens refleksioner og ønsker om en god jul, er der ingenting, der leder tanken hen på dette, men derimod en artikel om en flymotor BMW 132 L, en imponerende stjerneformet konstruktion, som kræver de første næsten tre sider af FLYV til en detaljeret beskrivelse. Men hvorfor på lederpladsen?

I lyset af festlighederne i Berlin i anledningen af 20-årsdagen for Murens fald er det vemodigt at læse følgende i FLYV december 1939: »Takket være energiske Bestræbelser er det efterhaanden lykkedes at faa saa megen Lufttrafik i gang mellem København og Udlandet, at der overgaar forrige Vinters Luftvirksomhed... Luftforbindelsen sydpaa er oven i købet bedre end den var forrige Vinter, fordi der nu er to daglige Ruter mellem København og Berlin. Der er Passagerer til dem begge, og Maskinerne flyver uforstyrret frem og tilbage, som om det var ganske normale Forhold. Den Rejsende som kommer til Berlin, har ikke meget indtryk af at komme til et Land, der er i Krig. Der er indført en Rationering, og Byen er totalt mørkelagt, men ellers gaar det daglige Liv sin almindelige Gang. Private Firmaer arbejder med Liv og Lyst; vældige Byggefretagender er i fuldt Sving; Teatre og Restauranter har aabent som før den første September; alle Trafikmidler er i Gang, og Militær mere end det sædvanlige ser man ikke noget til.«

Vemodet kommer ved tanken på Berlins skæbne efter denne optimistiske beskrivelse og i årene frem til 9. november 1989, det vemod som overvælder lidt, når man læser noget, der er skrevet forud for historiske begivenheder af tragisk karakter. Hvem forestillede sig vel dengang et delt Berlin?

Lidt julestemning er der dog i decembernummeret på trods af den dystre situa-

tion i Europa i krigens 4. måned: årets julekort! »Traditionen tro fremstiller Ejvind Christensens Forlag ogsaa i Aar et særligt Julekort bestemt for Hærens Flyvetropper. Foruden de kendte Luftfotografier er der i Aar et nyt Billede af en meget smuk Formation Gloster Gauntlet Jagere, det er det samme Billede, som ses paa FLYV's For-side i dette Nummer.«

Måske en idé for det nye FLYV at genoptage? – og blandt årets julegaveidéer finder vi FLYV's modelkartoner: »FLYV's Modelkartoner er en ny indendørs Adspredelse, som vi nu bringer i Handelen. Kartonen indeholder 4 Modeller af Flyvemaskiner, der udskæres og samles, hvorefter man har fire smukke Modeller til Opstilling eller Flyvning i Stuen.«

Den sidstnævnte anvendelse kunne godt gå hen og afføde nogle knapt så poetiske udgydelser fra den for stuens inventar ansvarlige person – Fruen! Forståelsen hos fruekønnet for dette mærkelige legetøj, som fortrinsvis opereredes af mænd, var næppe større for 70 år siden end det er i dag. Der er stadig besynderligt få kvinder, som dyrker flyvningen som hobby. Annoncen fortsætter: »Det er en Fornyelse af de hidtil kendte Modelark, og de vil være sikker paa en lige saa begejstret Modtagelse hos Ungdommen – prøv dem, de er morsomme at have og morsomme at lave.«



Mon der blandt FLYV's læsere skulle være nogen, som ligger inde med nogle af de gamle modelark?

Flyvemaskiner forsøges solgt med mange argumenter, oftest noget med brændstofforbrug, rejsehastighed, pris, og nu i krigstid også på manøvreedygtighed og kampkraft. Et knapt så hyppigt anvendt argument figurerer i annoncen for Bücker Jungmann flyet, som oplister »9 Grunde hvorfor De skal vælge Jungmann. Grund nr. 6: Den ringe Spændvidde muliggør en Anbringelse af flere Flyvemaskiner i en Hangar end tidligere.« Jovist, kreativt tænkende reklamefolk er nødvendige, når markedsandele skal erobres.

Glædelig jul!



OY-SMA (og OY-SMM) er importeret fra Belgien af Aircombat Europe. De er udstyret med laserkanoner, røgudstyr og flere videokameraer. (Foto: Erik Gjørup Kristensen)

OSCAR YANKEE

Af Lars Finken

TILGANG

OY-	Type	Bygget	Fabr.nr.	Reg.dato	Ejer/bruger	Ex
OY-KFL	Bombardier CL-600-2D24 Series 900	2009	15246	19.10.09	SAS Danmark A/S, København	-
OY-SMA	SIAI-Marchetti SF.260	1972	2-33	13.10.09	Kent Sejerskilde, Give	OO-SML
OY-SMM	SIAI-Marchetti SF.260	1972	2-47	21.10.09	Aircombateurope ApS, Egå	OO-SMM
OY-STW	Piper PA-28-235 Cherokee	1964	28-10363	02.11.09	Bent Munk Christensen, Kastrup	OY-STW *)

*) Slettet 1. juni 1982 efter havari på Kirstinesminde 23. december 1981.

SLETTEDE

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-APH	Boeing 737-5L9	09.10.09	Sterling Airlines A/S, Dragør	Overført til Rusland
OY-COG	Cameron V-77	28.10.09	Jørn Vinther, Tåstrup	Taget ud af drift
OY-CRC	Cessna 177RG Cardinal RG	23.10.09	Ikaros Fly ApS, Roskilde	Havareret 5.8.2009 på Roskilde Apt
OY-FLI	Piper PA-38-112 Tomahawk	28.10.09	Claus Fritz Buhrmann, Aabybro	Solgt til Montenegro
OY-HVA	Robinson R44-II	16.10.09	KGJ Holding A7S, Viborg	Solgt til Finland
OY-POS	SOCATA MS893E Rallye 180GT	13.10.09	Tom Høj, Marslev (+3)	Havareret 9.9.2009 på Rolfsted Fpl
OY-XCT	Schempp-Hirth Standard Cirrus	03.11.09	Jørgen Østergaard Jørgensen, Silkeborg	Solgt til Tyskland

EJERSKIFTER

OY-	Type	Dato	Ny ejer/bruger	Tidligere ejer/bruger
OY-BKG	Piper PA-28-180 Cherokee Arrow	28.10.09	JEBO Gård v/Jens Kristian Frost, Smørum	JEBO Gård (+2)
OY-BYD	Cessna F.150G	03.11.09	Troels Juhl Kristensen, Horsens (+1)	Aksel Møller Olsen, Hobro
OY-DDF	GY 80-180 Horizon	13.10.09	Air Service Vamdrup ApS, Vamdrup	Finn Hornstrup, Kolding
OY-JBJ	Hawker 800XP	12.10.09	The Airplane Company ApS, Billund (+1)	Sun-Air of Scandinavia A/S, Billund

We bring you up front



BLIV PILOT

Få en Type Rating med 1 din uddannelse som professionel pilot.

Ring og aftal tid for en personlig introduktion.

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

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

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!

Se priser på www.airwork.dk/flyudlejning.html

KALUNDBORG AVIATION
Mobil 4041 1326
aviation@mail.dk

AIRWORK
Mobil 6076 8031
airwork@mail.dk

BOGANMELDELSER:

BAG FJENDENS LINJER

Forfatter: Mark Ryan
 Format: 376 sider, 24 x 16 cm (indbundet)
 Forlag: Lindhardt og Ringhof forlag 2009
 ISBN: 978-87-11-43166-5
 Pris: 300,- kr.

Kan fås i boghandlen.

Thomas Sneum, der var pilot i Hæren, og hans kammerat Kjeld Petersen flygtede under Anden Verdenskrig i en de Havilland Hornet Moth fra Odense til England tværs over Nordsøen, hvor de ved ankomsten blev anholdt som tyske spioner. Sneum havde medbragt fotografier af den store tyske Freya radar på Fanø, hvor han var opvokset, så problemerne blev løst. Efter »spion-skole« blev Sneum senere nedkastet over Sjælland, måtte flygte til Sverige og blev igen arresteret da han kom tilbage til England.

Han var en kontroversiel mand, der gav udtryk for sine meninger og blev derved uvenner med mange. Myndighederne stolede ikke rigtig på ham, og han ikke på dem. Efter krigen boede han i Schweiz i mange år. Han døde i februar 2007 – næsten 90 år gammel.



BOGANMELDELSE:

MED LIVET SOM INDSATS

Forfatter: Vincent Seremet
 Format: 64 sider, 25 x 18 cm
 Forlag: Forlaget Devantier, Næstved 2009
 ISBN: 978-87-90975-09-8
 Pris: 128,00 kr.

Kan bestilles hos forlaget eller forfatteren selv på tlf. 4390 2949 (også foredrag kan bestilles her).

Dette er forfatterens tredje bog om ind i mellem livsfarlige eksperimenter med flyvende objekter. Titlen udtrykker præcist Seremets aktiviteter. I denne bog er der bl.a. forsøg med motoriserede faldskærme, kulfibervinger med jetmotor, og en af gangene er det tæt ved at gå galt med en fart på op mod 300 km/t – han vågner op på sygehuset! I en alder af 78 år siger Seremet sidst i bogen at nu stopper han med de forsøg. Alligevel kunne man sidst i oktober måned dette år i Radioavisen høre Seremet sige, at livet uden flyvning var for kedeligt og at han nu vil prøve at nå op på 500 km/t med sin »Turbovinge«. Så måske kommer der en bog mere!



BOGANMELDelse:

DA HANSEN FLØJ TIL MELBOURNE I '34

Forfatter: Ove Hermansen
 Format: 270 sider, 24 x 17 cm (hæftet)
 Forlag: Forlaget Devantier, Næstved 2009
 ISBN: 978-87-993402-0-0
 Pris: 228,00 kr. (+porto)

Kan købes hos Dansk Flyvehistorisk Forening
 E-mail: carsten.cjd@mail.dk og www.danfly.dk.

Kun syv år efter at Charles Lindbergh krydsede Atlanten fra New York til Paris blev der udskrevet en flyvevæddeløbskonkurrence (The MacRobertson International Air Race) om turen fra Mildenhall i England til Melbourne i Australien, en strækning på næsten 20.000 km. Blandt de tyve deltagende fly var der også et dansk, nemlig Desoutter OY-DOD. Det var feltets langsomste fly ført af Michael Hansen og Daniel Jensen og trods alle vanskeligheder blev de nr. 7 i handicapracet. En stor præstation.

Racet følges i to parallelle beskrivelser, for de hurtige fly og for de langsomme fly. Man følger også besætningernes oplevelser på den lange tur.

Michael Hansen og Daniel Jensen fløj også tilbage til Danmark (mange andre deltageres fly blev sejlet). Ankomsten den 9. december 1934 blev fejret med modtagelse i åben automobil på Københavns Rådhusplads. I dagene efter fulgte audiens hos Kong Christian X, gallamiddage og flere medaljer mm.

Bogen er fantastisk detaljeret ikke alene om det danske fly og de to flyvere, men også om de 19 andre fly, hvoraf det største var en Douglas DC-2 fra det hollandske luftfartsselskab KLM. Detaljerigdommen er så stor at man bliver helt forbløffet over at det har været muligt for forfatteren at grave så meget materiale frem 75 år efter flyvningen.



BOGANMELDelse:

VETERANFLYENE OG MIG

Forfatter: Jens Toft
 Format: 240 sider og 160 fotos
 Forlag: Forlaget Mellem himmel og jord 2009
 ISBN: 978-87-993402-0-0
 Pris: 300,- kr.

Kan købes i boghandlen og på e-mail: toftair@mail.dk

Dette er Jens Tofts tredje bog i hans trilogi. De to tidligere har været rigtig underholdende, men i denne tredje bog kommer det de fleste forbinder Jens Toft med, nemlig flyene. Alene det at have været ejer af 137 fly (selv luftfartsselskaber har ikke haft så mange) bringer ham i særklasse. Hans store bekendtskabskreds har bragt ham rundt i Europa og ofte er der kommet et

fly med hjem til Højmark. Og som transportmiddel til ejendommen på Endelave er flyet uovertruffet. En god julegave.



SVEDANOR

KURSER 2010

Af Robert Danewid, Nordic Gliding Secretary

2009 var det elfte året i SVEDANOR kursernas historia, och det blev även det framgångsrikaste. Inte mindre än 147 nordiska segelflygar har under året deltagit i någon SVEDANOR kurs, 41 svenska, 39 danska, 35 finska, 31 norska och en estländare.

Det var 1998 som de första kurserna arrangerades (på initiativ av John Eirik Laupsa och Robert Danewid). Då hette de SVENOR, men sedan ett antal år är även Danmark med, och då blev namnet SVEDANOR. Sedan 2007 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.

Tanken med kurserna är att kunna erbjuda våra medlemmar kurser och flygoplevelser 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 Älleberg 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, An-

ders Madsen och Matti Huoviala för att nämna några.

Inför 2009 utökades kursutbudet avsevärt. Under hösten 2009 arrangerades en mängd tekniska kurser, både praktiska och teoretiska. Kurserna, som primärt är avsedda att ledda fram till svensk och norsk tekniker behörighet, öppnades 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 trätt i kraft under året finns det möjlighet för »Pilot Owner Maintenance« och dessa kurser är avsedda att ge sådan kunskaper att man ska kunna sköta ett segelflygplan enligt dessa regler.

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 terränglåda med utmärkta utlandningsmöjligheter.

Kursen i Vågå är en klassiker, det är också den äldsta SVEDANOR-kursen. Här flyger vi med topputrustade 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.

Nytt för 2010 är en repetitionskurs i IMC. Den är avsedd för dig som tog IMC för några, eller rentav många, år sedan och nu vill fräscha upp kunskaperna.

Du hittar mer information, t ex kursbeskrivningar, på www.nordic-gliding.org (du hittar länk på respektive lands hemsida). Anmäler dig till kurserna gör du ävenledes på hemsidan.



KURSER 2010

DATO	KURSUS, STED
27/3 – 3/4	Mountain flying, Vågå
17. – 25/5	Aerobatics 1, Ålleberg
17. – 24/7	Aerobatics advanced, Aars
15/2 – 21/3	Mountain flying, Jaca (Spain)
Okt. – Nov.	Mountain flying, Jaca (Spain)
1. – 7/5	Cloud flying 1, Ålleberg
1. – 7/5	Cloud flying Rep., Ålleberg
24. – 28/5	Cross-country basic, Arnborg
13. – 18/6	Cross-country, Elverum
7. – 11/6	Cross-country interm, Arnborg
24. – 29/7	Aerobatics, Elverum
7. – 13/8	Cloud flying 2, Ålleberg
16. – 20/8	Aerobatics 2, Ålleberg

Tekniske kurser

22. – 22/8	Glider Technicians, Basic, Ålleberg
6. – 7/9	Glider Technicians, Basic, Ålleberg
23. – 27/8	Engineer, Ålleberg
8. – 19/9	Glider Technician, practice, Ålleberg
20. – 24/9	Glider Technician, wood & fabric, Ålleberg
25. – 26/9	SSG/SLG engine maintenance, Ålleberg
23. – 24/9	Glider Technicians, Basic, Ålleberg
25. – 26/9	TMG engine maintenance, Ålleberg
1. – 3/10	Annual maintenance, Ålleberg
8. – 10/10	Annual maintenance, Ålleberg

Se priser, tilmelding m.m. på www.nordic-gliding.org.

KALENDER 2010

Dato	Begivenhed
21 – 23/1	Bahrain Int'l Air Show, Sakhir Airbase, Bahrain (www.farnborough.com)
2 – 7/2	Singapore Airshow, Singapore (www.singaporeairshow.com.sg)
4 – 6/5	EBACE, Geneve, Schweiz (www.ebace.aero)
8 – 11/4	AERO Friedrichshafen, Tyskland (www.aero-expo.com)
13 – 18/4	Sun 'n' Fun, Lakeland, Florida (www.sun-n-fun.org)
8 – 13/6	ILA Berlin Air Show, Berlin-Schönefeld, Tyskland (www.ila-berlin.com)
18 – 19/7	RIAT Air Show, RAF Fairford, England (www.airtattoo.com)
19 – 25/7	Farnborough Int'l Air Show, Farnborough, England (www.farnborough.com)
26/7 – 1/8	EAA AirVenture, Oshkosh, USA (www.airventure.org)
3 – 5/9	Air Magdeburg 2010, Tyskland (www.air-magdeburg.com)
15 – 19/9	47th Reno Air Races and Air Show, Reno Stead Field, Nevada (www.airrace.org)

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. EAA's online-kalender giver meget detaljerede oplysninger om arrangementer (www.eaa.org/news).

Oversigten bringes uden ansvar for ændringer, aflysninger etc.

Jul i KDA Pilotshop

BØGER

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,-

Drageflyver – drømmen om frihed

Bogen er ment som en inspiration til alle der går med drømmen om den totale frihed – at flyve drage – men som ikke rigtig ved hvordan man får begyndt. 96 sider, 20 x 13 cm, dansk tekst. Normal pris kr. 45,-

Fra Toldbodgade til Pyramiderne

Verdens første bog om langfart i et ultralet fly. Ole Larsen og Poul Folkersen om deres forrygende tur gennem Europa på vej jorden rundt. Turen ender i Egypten efter mange oplevelser og problemer. En herlig optimistisk bog som altid vil opmuntre dig hvis du har en dårlig dag. Indbundet 180 sider, 25 x 17 cm. Normal pris kr. 75,-



I vilden sky

Jubilæumsbog i forbindelse med KDA's 75 års jubilæum. Bogen er skrevet af kendte forfattere om deres oplevelse med flyvning. Læs om Klaus Rifbjergs, Dan Turell, Stig Kålø og andre forfatteres ture i luften. 149 sider, 23 x 14 cm. Normal pris kr. 35,-

Normal pris samlet kr. 300,-

Julegavepris for ikke-medlemmer samlet: kr. 265,-

Julegavepris for medlemmer samlet: kr. 199,-



Der ydes ikke den sædvanlige medlemsrabat på månedens tilbud. Alle priser er gældende så længe lager haves og kun i december måned 2009. Forbehold for prisændringer og udsolgte varer samt trykfejl. Priserne er opgivet inkl. moms, men ekskl. forsendelse.

KDA Pilotshop · Tlf: 4614 1507
Lufthavnsvej 28 · 4000 Roskilde



Protektor: Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen
 Præsident: Michael greve Ahlefeldt-Laurvig-Bille
 Formand: Hans Havsager

GENERALSEKRETARIAT

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
 Åbent mandag til fredag kl. 09.00 – 15.30
 E-mail: kda@kda.dk

KDA HUSET

	Telefon	E-mail
Anders Madsen, generalsekr.	4614 1503	am@kda.dk
Knud Larsen, redaktør af Flyv	4614 1502	flyv@kda.dk
Birgit Eldov, bogholder	4614 1506	be@kda.dk

Fax: 4619 1316
 www.kda.dk

KDA PILOTSKOP

Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
 SE-nr. 63 66 28 28
 Åbent mandag til fredag kl. 09.00 – 15.30

Telefon: 4614 1507
 Fax: 4619 1316
 E-mail: pilotshop@kda.dk

KDA'S BESTYRELSE

	Telefon
Hans Havsager, formand.....	4648 0608
Per Wistisen, næstformand	9818 4316
Søren Pedersen, ungdomsarbejde	5130 5434
Ole Kobberup	5122 6234
Kim Jensen, uddannelse	4063 8903
Helge Hald, teknik samt miljø- og luftrum...	9714 9155
Arne Panduro, kommunikation.....	8691 1770

DANSK BALLON UNION

Henning Sørensen
 Kronhøjrtvej 4, 8270 Højbjerg
 Telefon: 8627 6663
 www.ballonunion.dk
 E-mail: formand@ballonunion.dk

DANSK HANGGLIDING OG PARAGLIDING UNION

KDA-huset
 Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde
 Telefon: 4614 1509
 www.dhpu.dk
 E-mail: dhpu@dhpu.dk

DANSK FALDSKÆRMS UNION

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

DANSK KUNSTFLYVER UNION

Søren Dolriis
 Hvidørevej 45, 2930 Klampenborg
 Telefon: 2624 8888
 www.kunstflyvning.com
 E-mail: dolriis@syntase.dk

DANSK MOTORFLYVER UNION

Fmd.: Knud Nielsen
 Telefon: 8623 1652
 E-mail: knni@post2.tele.dk
 Sekretariat: Merete Strandberg
 Limfjordsgade 121, Gjøl, 9440 Åbybro
 Telefon: 7878 2190
 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
 www.dsvu.dk
 E-mail: dsvu@dsvu.net

MODELFLYVNING DANMARK

Fmd: Allan Feldt
 Telefon: 8613 4140
 Sekretariat: Marttin Stuart Nielsen
 Kirkeskovvej 1, Bjælkestrup
 4660 St. Heddinge
 Telefon: 8622 6319
 www.modelflyvning.dk
 E-mail: info@modelflyvning.dk

DANSK UL-FLYVER UNION

Fmd.: Hans Havsager
 Telefon: 4648 0608
 Sekretariat: Dagmar Skov
 Gl. Kirkevej 1, Tiset, 6510 Gram
 Tirsdag og torsdag kl. 17.00 – 19.00
 Onsdag og fredag kl. 13.30 – 16.00
 Telefon: 7482 2021
 Fax: 7482 2400
 www.dulfu.dk
 E-mail: dagmar@dulfu.dk

Bestyrelse:

Hans Havsager, formand...	4648 0608
John Carlsen, materielchef og næstformand	5767 4947
Ole Gellert Andersen, uddannelseschef.....	7453 1456
Niels Gregersen, flyvechef. 8754 0248	
Henrik Feldt-Rasmussen, miljø	
Bjarne Ross Pedersen, kasserer	7589 7488

HAVARIGRUPPEN

	Telefon
Niels Gregersen	2144 2497
John Carlsen	4042 1247
Edvard Braae	2485 6712
Preben Kjeldsen	4019 0753
Philip Nathansen	4019 8297

FLYV

så er du opdateret!

ORGANISATIONSNYT

GAP-DANMARK PRÆSENTERER: MENNESKELIG YDEEVNE OG BEGRÆNSNING

I vintersæsonen 2008/2009 rejste GAP gruppen rundt i landet med Danmarksspillet, med fokus på flyvningens planlægning og udførelse. I denne vintersæson har vi fornøjelsen af at præsentere et spændende og levende foredrag omhandlende menneskelig ydeevne- og begrænsning målrettet GA-piloter. Foredraget afholdes af Aeroteam DK v/Søren Agner.



PROFIL

Søren er tidligere SAS pilot, og med en samlet erfaring på 17 år i luftfartsbranchen fordelt på forskellige arbejdsområder har han en god baggrund.



Søren Seindal Agner har arbejdet i Spies Rejser og Conair som rejseleder/airguide og steward. Han var med da Conair fusionerede med

Scanair i 1994 og blev til Premiair. I Premiair var han også ansat i personaleafdelingen og varetog ansættelser af nye stewardesser og stewards. Han var ansat i Spies-koncernen sammenlagt i 10 år.

Sideløbende med arbejdet i kabinen blev han uddannet til pilot. I 1995 blev han ansat i Jetair og 1997 i Danish Air Transport. Det var primært fragtflyvning om natten. I 1999 blev han ansat i SAS, hvor han fløj som pilot indtil 2003.

Gennem hele karrieren har han fulgt udviklingen i uddannelsen af piloter og kabinebesætningsmedlemmer. Han blev i 2004 uddannet CRM instruktør og Aircrew Security Instruktør.

Forinden foredraget vil luftfartsinspektør Henrik Michelsen komme med et relevant indlæg om hvad der rører sig inden for privatflyvningen, ligesom der efter foredraget vil være mulighed for at stille spørgsmål.

FOREDRAGET AFHOLDES PÅ FØLGENDE TIDSPUNKTER OG STEDER

Onsdag, 3. februar 2010
Kl. 19.00 – 22.00
Aalborg Kongres og Kulturcenter

Onsdag, 10. februar 2010
Kl. 19.00 – 22.00
Herning Flyveklub

Onsdag, 3. marts 2010
Kl. 19.00 – 22.00
Tønder Kulturhus

Onsdag, 17. marts 2010
Kl. 19.00 – 22.00
Fyns Flyveklub, Odense Lufthavn

Tirsdag, 23. marts 2010
Kl. 19.00 – 22.00
Roskilde Flyveklub

Af hensyn til planlægningen bedes man tilmelde sig til Kirsten Brogaard på e-mail: kibr@slv.dk.

Såfremt der skulle være spørgsmål til ovenstående, er du mere end velkommen til at kontakte luftfartsinspektør Henrik Michelsen på telefon 3618 6352 eller e-mail: hemi@slv.dk

Vi glæder os til at se jer!

Hoffmann Propeller

gets you going – whether 50 or 5000 hp



Right in front
of the aircraft

- Solutions for Hovercraft, Aerobatic, Windtunnel, Vintage Aircraft and other applications
- Design and manufacture of fixed pitch, ground adjustable and variable pitch propellers in wooden composite construction
- Distribution and service for leading propeller manufacturers (Dowty, Hamilton Standard, Hartzell, McCauley, Sensenich u.a.)
- Quick (delivery-) service, service stations and distributors worldwide

HOFFMANN GmbH & Co KG
Tel: +49-8031-1878-0, Fax: +49-8031-1878-78
Kuepferlingstr. 9, D-83022 Rosenheim, Germany
info@hoffmann-prop.com, www.hoffmann-prop.com



FLYV

82. årgang nr. 12 · December 2009

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)

ANNONCER

STIBO ZONE

Kontakt: Allan Christensen
 Saturnvej 65, 8700 Horsens
 Telefon: 2172 5939, Telefax: 8628 0350
 E-mail: alch@stibo.com
 www.stibozone.com

PRODUKTION

Slagelse Tryk Marketing ApS,
 Rosengade 7C, 4200 Slagelse
 Telefon: 5853 0011, Telefax: 5850 0163

ABONNEMENTSPRIS

498,75 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 2008 – 30. juni 2009: 3.764 ekpl.



UNIONSKALENDER

KALENDER

KDA (www.kda.dk)

22 – 23/1 | KDA Unionsseminar, Middelfart

Svæveflyvning (www.dsvu.dk)

6/3 | DSvU Repræsentantskabsmøde, Vejen

13 – 22/5 | DM 15 m/ Std. / 2-s, Arnborg

KDA-huset holder jule- og nytårslukket fra og med torsdag den 24. december til og med søndag den 3. januar 2010.

Alle medlemmer, kunder og annoncører ønskes en rigtig glædelig jul samt et godt nytår.



Cessna 172 sælges



SIDSTE MOMSFRI MÅNED

OY-AGH Cessna Reims F-172-H 1967

Motor: Rolls Royce O-300-D, 6 cyl.

TT 6817 - SMOH 1150

- står pt. i hangar på EKAH

Henvendelse til: Lars Krause, Telefon 2184 0990

UDSALG

Cassna F-172-H 1966 OY-EGP

LDB til maj 2010, tt: Stel 5100, motor 1150.
ny propel i 2004, Original maling og indtræk,
udstyr minimum + dittel radio.

Ved handel inden 31. december 2009

kr. 100.000,-

FLYMØLLER

Haderslev Flyveplads

Tlf: 4087 8640 · 7452 8640

Lufthavnschef

Koldingegnens Lufthavn i Vamdrup søger
en engageret leder til varetagelse af den
daglige drift.

Ansvarsområderne er ledelse af lufthavnens
ansatte, kontakt til myndigheder og samarbejds-
partnere samt økonomistyring og øvrige
administrative opgaver. Vi forventer derfor, at
den nye lufthavnschef kan favne bredt med
fokus på samarbejde, service og driftssikkerhed.

Lufthavnschefen deltager også i AFIS-tjenesten,
hvorfor de nødvendige uddannelsesmæssige
kvalifikationer skal være til stede.

Læs mere på www.koldingair.dk eller ring til
lufthavnschef Jørn Westberg på tlf. 23317666.

Vælg en solid samarbejdspartner!

- når det gælder salg, service og installation

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

DFE er Part 145 godkendt nr. DK.145.0013 og DOA godkendt EASA.21J.275



DANSK FLY ELEKTRONIK APS

KØBENHAVNS LUFTHAVN ROSKILDE

Telefon 4619 0091 · Fax 4619 0705

www.avionics.dk · dfe@avionics.dk

Professionel pilot?

Kontakt piloternes fagforening, hvis du ønsker:

- optagelse i A-kasse
- at være med i det gode selskab

Er du under uddannelse, husk da indmeldelse
i A-kasse inden for 14 dage efter du er færdig.

Flyvebranchens Personale Union →

Upsalagade 20 · 4. tv. · 2100 Kbh. Ø · Tlf. 3547 3410

E-mail: fpu@dff-s.dk

ANNONCE I FLYV? RING PÅ TLF: 2172 5939

www.aerocenter.dk

CESSNA 182 P SKYLANE II 1973

OY-POE · IFR reg. · Flot nylakeret stand
TT: 2650 Timer · Motor: 300 SMOH (2001)

Pris: 525.000 Kr

Tlf. 4036 2277 · airline@mail.tele.dk

**ANNONCER:
TLF. 2172 5939**

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

Glædelig jul

Nu er det jul igen og det nye år er lige om hjørnet, så vi vil benytte lejligheden til at ønske alle en rigtig god jul.

For os har det været et fantastisk år og vi forventer i det nye år at kunne byde velkommen til et par nye medarbejdere. Er du uddannet flymekaniker og søger nye udfordringer, kan du stadig nå at sende en ansøgning til os på e-mail:
hans.christensen@siriusgroup.com



**Sirius International
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

Flyforsikring



**Sirius
International
Aviation Insurance**

2

LÆR AT FLYVE!

Se også www.flyv.dk



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

Integreret og modular ATP, CPL, IR, PPL
Flyveinstruktør(A), N-Beg/Gen. Cert/Morse
MCC, Nat VFR, Proficiency check m.m.



PPL(H) Teori og praktisk skoling
BEG og N-Beg radio

www.herningmotorflyveklub.dk

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

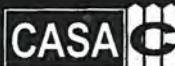
Se vores hjemmeside for nyheder og priser

www.ikaros.dk

PFC: SEP/MEP-land, SE/ME IR
Teori: PPL, NBEG, BEG
Skoling: PPL, CPL, Nat, SE/ME-CR/IR,
Diff. trng, Fam. trng.



Lufthavnsvej 20
4000 Roskilde
4614 1870



CASA AIR HELIKOPTER FLYVESKOLE

- Privat og kommerciel (PPL/CPL)
- Teori (Bridge & PPL)
- Instrumentbevis - IR(H)MESPL
- Instruktøruddannelse FI(H)
- Typekursus R22/R44/MD902

CASA Air A/S • www.casa-as.dk • Tlf.: 75627999

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 Højelev
Tlf. +45 97524037

Heliflight.dk

Danmarks ældste helikopterskole

- PPL H
- DAG/NAT
- Teori & Praktisk
- Type rating R-22 R-44 EC-120

Roskilde Lufthavn
Tlf. 7022 5260

www.heliflight.dk



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.



KoldingEgnens Lufthavn / Vojens Lufthavn
Tlf: 5323 1060 / Fax: 7353 3183
www.climb2.dk / Mail: jas@climb2.dk

- PPL(A)Teori
- PPL(H)Teori
- FI/IRI/CRI-SPA
- N-BEG/BEG
- Proficiency check
- BE 90/99/100/200
- PPL(A)Praktik
- PPL(H)Praktik
- Night Qualification
- IR(A)SE
- IR(A)ME
- AstaMet

**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**

- ATPL(A) integreret samt ATPL(A) modular
- Individuelle MCC kurser på B737 NG FFS I København
- Type Rating på B737 NG/CL og A320, A330 samt A340 incl. MCC
- Diff. Training på B737 NG/CL samt PC på B737 NG/CL og A320, A330 samt A340
- 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)FI, FI(A)IR, IRI(A), CRI(A)SPA, IR(A)

DanFly Aviation ApS, Vojens Lufthavn
Tlf. 7454 5480 Web: www.danfly-aviation.com
Fax: 7454 5487 E-mail: mail@danfly-aviation.com

benair

BENAIR A/S

Stauring Lufthavn, Lufthavnsvej 4, 6900 Skjern,
tlf. 96 81 44 47

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

Professionel pilotuddannelse



Lufthavnsvej 60

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

**Flyvevåbnets
Bibliotek**



392000309058

LEARN TO FLY

www.learn-to-fly.dk

Industrivej 5 - 7470 Karup J - Danmark
Tlf: +45 2240 2230 - E-mail: kontakt@learntofly.dk

TEORI:

PPL(A) (H), CPL(A) (H), ATPL(A) (H), BRIDGE(A)
til (H), BRIDGE(H) til (A), HPA, IR, FI(A) (H)

PRAKTIK:

Karup: På R22+R44 • PPL(H), CPL(H), PFC(H)
Ålborg: På DA40 + DA42 • PPL(A), CPL(A),
SEIR(A), MEIR(A), FI(A), IRI(A)

DE ANVENDTE BOGSTAVER BETYDER UDDANNELSE TIL:

A = Privatflyver-certifikat. B = Trafikflyvercertifikat af III klasse. I = Instrumentbevis. VFR = Sigtflyvning. PFT = Periodisk flyvetræning. TWIN = Tomotors. BEG = Begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. N-BEG = Nationalt begrænset certifikat som luftfarts-radiotelefonist. GEN = Generelt certifikat som luftfarts-radiotelefonist. INSTRUKTØR = Flyveinstruktøruddannelse. OMSKOLING = Typeomskoling. PPL = Private Pilot License. CPL = Commercial Pilot License. ATPL = Airline Transport License. IR = Instrument rating. Night Qualification = Rettighed til VFR-nat. Class Rating = Klasseretthighed. FI = Flight Instructor. MCC = Multi Crew Cooperation Course. Proficiency Check = Praktisk prøve for forlængelse af rettighed.