

Herning Svæveflyveklub



Kontakt

Januar 1/2008



HERNING SVÆVEFLYVEKLUB

Skinderholmvej 7, 7400 Herning. Telefon 9714 1703

www.herningsvaevflyveklub.dk

Bestyrelsens emailadresser: <http://herningsvaevflyveklub.dk/bestyrelse.shtml>

Formand

Peer Bak Kingsvej 3, 7400 Herning 9712 2914

Kasserer og motorsvæveaktivitet

Claus Ritter Violvej 168, 8700 Horsens 7572 8474

Øvrige Bestyrelse

Plads og miljø og PR

Peer Bak Kingsvej 3, 7400 Herning 9712 2914

Uddannelse

Flemming Saaby Nielsen Kjærgårdsvej 25, 7451 Sunds 9714 2575

Materiel

Knud Møller Andersen Liselundvej 29, Tjørring, 7400 Herning 9726 9273

Konkurrence

Kristian S. Hansen Sjællandsgade 41, 7400 Herning 9722 2094

Fest og kantine

Niels Folmer Clausen Stensbjergvej 17, 7400 Herning 9721 7155

Redaktør

Ole Korsholm 9715 3883 kontakt@herningsvaevflyveklub.dk

Tryk

Roelsgaard Kopi & Print 9722 2055 print@kopi-print.dk

Distribution

Peer Bak 9712 2914 peer@herningsvaevflyveklub.dk

Julehilsen fra formanden

Måske lidt 'gammel strøm'; men jeg synes nu alligevel denne hilsen passede meget godt til årets første blad... /OK

Kære medlemmer.

Du og din familie ønskes alle en rigtig god jul og et godt nytår. Tak for et spændende år. Vi fik måske ikke fløjet alle de timer vi havde planlagt, men til gengæld fik vi afklaret vor flådepolitik for en rum tid, måske ikke lige den model alle synes var den rigtige, men det er nu engang vilkårene. Vi har fortsat en af Danmarks bedste flåder.

Det er en model som sikrer fortsat tilgang til klubben, og at vi beholder vore medlemmer længere end vi ellers ville, samt - ikke mindst - mange medlemmer fik nye oplevelser.

Fokusområdet må herefter være den kvalitative udvikling af klubben. Vi skal have lavet service eftersyn på flere områder f. eks. på vort uddannelses system, evt. benyttelse af simulator, motorsvæver o.l. til at afkorte uddannelses perioden, bedre intern kommunikation og internt IT system, bedre samarbejde med de omliggende klubber, opdatering af vore bygninger, bedre tilbud til de familiemedlemmer som ikke flyver, flere tilbud om besøg på spændende pladser med TMG'erne, fortsat udvikling af vore forårs/sommerlejre og flere andre vinkler...

Alle vore medlemmer må gerne supplere listen – bestyrelsen er lydhør.

Endnu engang god jul og godt nytår.

Peer Bak

BYENS SLAGTER - med alt i hjemmelavede specialiteter...

KØD - FLÆSK - PÅLÆG - PØLSEFADE

FRUEHØJ SLAGTER ApS

Tlf. 97 12 03 94 · 97 12 11 76

Grundvigsvej 68 · 7400 Herning · Fax 97 12 00 74



Forsidebilledet: Aktivitet i hangaren...

Foto: Ole Korsholm

Smånyt

Status - VN

VN er ved at være klar efter reparationen.

Der mangler dog en enkelt del fra Schempp-Hirth, som kommer først i det nye år.

Grundet ferie på værkstedet kan det sidste af reparationen tidligst udføres sidst i januar, så om alt går vel, kan der foretages prøveflyvning omkring 1. februar.



Foto: Knud Møller Andersen

S-teori

Teoriholdet er begyndt den 8. januar med 7 deltagere, plus instruktørtraspiranter...

Dimona vinter eftersyn

Eftersynet skrider fremad, men vi må konstatere, at den afsatte tid ikke er tilstrækkelig.

Vi mangler også et par reservedele, disse er bekræftet til den kommende uge.

Der er begrundet håb om, at flyet kommer på vingerne igen senest søndag 27/1.

Booking af flyet er indtil da reserveret eftersynet.



Foto: OK

Flykalenderen 2008

Flere medlemmer har efterlyst Flykalenderen 2008. Desværre laves den ikke mere. Forfatteren synes arbejdet blev for omfattende.

På nuværende tidspunkt kan der ikke siges noget om der vil opstå en ny.

Radiocertifikat

Der er indført nye regler der betyder at vi alle skal have et nyt radiocertifikat.

SLV begynder snart at udsende nye certifikater til erstatning for de gamle. Hvis du ikke har modtaget et nyt certifikat senest den 15. februar skal du kontakte SLV.

Læs mere om det på hjemmesiden.

Den nye BL 6-08 som ligger til grund for det hele kan også findes på hjemmesiden.

Internationalt VHF bevis

Kursus til det internationale VHF bevis (BEG) starter mandag den 4. februar kl. 19:00 i klubhuset.

Kurset kører mandag og onsdag aften frem til april.

Det er en forudsætning for at deltage, at man har det nationale VHF bevis (N-BEG), og det vil også være en fordel hvis man har rutine i at bruge det.

Træningsmaterialet kræver en PC med CD-drev og mulighed for at afspille lyd-filer. Man skal være indstillet på en del hjemmearbejde.

Ved overtegning forbeholder vi os ret til at udvælge deltagerne.

Tilmelding til *Kim H. Jensen* eller på opslag i klubhuset senest den 22. januar.

Generalforsamling 2008

Klubbens næste ordinære generalforsamling afholdes lørdag den 23. februar 2008.

PFT teori '08

PFT teori aften 2008 afholdes onsdag den 5/3 kl. 19.00 i klubhuset!

Programmet udgøres af foredrag m.v. ved DSvU's FLYSIK rejsehold.

Mvh. *Peter L.*

Medlemsanalyse

HSvK's bestyrelse har besluttet at gennemføre en medlemsanalyse.

Formålet er at give bestyrelsen et arbejdsgrundlag, til at træffe strategiske beslutninger ud fra et flertal af medlemmernes tilkendegivelser.

Vi laver selv undersøgelsen, da vi herved inddrager flest mulige af vore medlemmer i projektet og efterfølgende er der dermed skabt størst chance (dog uden nogen form for garanti) for at skabe en fælles platform at arbejde videre på.

Arbejdet starter NU – ved at jeg har lovet at være tovholder på projektet - og beder jer hermed om at tilsende mig emneområder som et led i „foranalysen“.

Emner som I meget gerne ser belyst i analysen/forventer analysen indeholder – helst pr. mail til mig hvis mulig - SENEST 20. februar 2008.

Projektets arbejdsmetoden/tidsplan er:

Foranalyse (skal danne grundlag for spørgeskemaet)	feb. 2008
Medlemsanalyse (spørgeskema udsendes til medlemmerne)	forår 2008
Fremlæggelse af resultat for bestyrelse / medlemmer	aug. 2008
Uddybende Gruppeanalyse (interview omkring udvalgte emner)	efterår 2008
Fremlæggelse af resultat for bestyrelse	nov/dec 2008
Bestyrelsen vælger/prioriterer evt. områder der skal budgetteres på	dec/jan 2009
Information til medlemmerne	generalforsamling 2009
Implementering2009 og frem....
Kontrol/opfølgning	

Claus Ritter

Mødelokaler

Husk, at reservering af mødelokaler, altså klubhus og/eller udestue, foregår på klubbens hjemmeside under „booking“...

Flystatistik 2007

Klubfly:	Starter 2006	Starter 2007	Timer 2006	Timer 2007
PC	697	1126	148,33	207,69
TG	412	500	97,09	138,48
VK	123	111	114,09	84,56
VN	63	59	132,27	95,83
ZD	1660	1422	491,54	470,69
MN	105	238	58,47	55,86
PM	77	94	74,18	74,12
V	62	50	153,67	85,01
VD	68	103	124,93	122,71
X9	84	112	78,73	111,40
Total:	Starter 2006	Starter 2007	Timer 2006	Timer 2007
Klubfly:	3351	3815	1473,30	1446,35
Private fly:	?	167+	?	611+



PARTNER REVISION

statsautoriseret revisionsaktieselskab

Herning • Ikast • Brande • Silkeborg • Ringkøbing • Skjern • Tarm

Trigesvej 3
DK-7430 Ikast

Telefon 97 15 40 22
Telefax 97 25 10 04

Vintervedligeholdelse 2007/2008

Privatejere tilbydes opbevaring af fly på flytbare (kørende) vinterbukke i perioden fra flyvningen stopper frem til 24/2.

Vær opmærksom på, at flyene fordeles i de to hangarer således at koncentrationen af dyre fly ikke overstiger forsikringsbetingelserne. Det skal tilstræbes, at alle dele til et fly befinder sig i samme hangar, således at der ved eventuel katastrofe er færrest mulige fly der berøres.

Pudsevagter kan naturligvis byttes, hvis der opstår behov for dette. Husk at meddele holdlederne for de hold som berøres af eventuel bytning.

Holdlederne for de enkelte opgaver, aftaler med deltagerne på holdet, hvilke dage de enkelte medvirker. Tag eventuelt selv kontakt med holdlederen, hvis du har ønsker med hensyn til bestemte dage.

Alle dage starter arbejdet kl. 09:00 og fortsætter til kl.17:00, medmindre andet er aftalt med holdlederen.

Tidsplan for overhaling af fly 2008

Fly	Periode	Holdleder	Materiel kontrollant
VD	20/1 – 2/2	Troels Skærlund	Niels Chr. Olesen
PC	19/1 – 2/2	Niels Erik Danielsen	Dan Møller Andersen
X9	26/1 – 2/2	Brian Lassen	Dan Møller Andersen
VN	3/2 – 16/2	Peter Fischer Jensen	Dan Møller Andersen
PM	2/2 – 10/2	Mogens Jensen	Leo Lassen
VK	3/2 – 17/2	Thomas Laugesen	Leo Lassen
MN	9/2 – 17/2	Jørgen Eriksen	Leo Lassen
	23/2 – 24/2	Syn af private fly – Private fly ud af hangaren.	
	1/3 – 2/3	Syn og samling af klubfly.	
	8/3	Sæsonstart.	

Holdlister – klubfly

Discus 2 - VD *Holdleder: Troels Skærlund.*

Rasmus Ørskov, Flemming Saaby Nielsen, Mogens Hoelgaard, Jørn Holm Larsen, Bo Chr. Andersen.

ASK21 - PC *Holdleder: Niels Erik Danielsen*

Kurt Thybo, Janni S. Olldag, Kim H. Jensen, Claus Nørgaard, Martin Elkjær, Niels Hansen, Steen Lomborg Andersen, Per Damgaard Madsen, Peter Kristiansen.

Discus - X9 *Holdleder: Brian Lassen*

Ole Korsholm, Mogens Sørensen, Lars Jensen, Thomas Grove Christensen, Allan Fuglsang.

Duo Discus T - VN *Holdleder: Peter Fischer Jensen*

Per Kragssø, Jonas Wad Sørensen, Jens Chr. Laursen, Thomas Bach Madsen, Nis Adelby Clausen, Mikkel Høj, Christian Skov.

Discus PM *Holdleder: Mogens Jensen*

Kristian S. Hansen, Finn Mielec, Anders Husted Madsen, Jens Kampmann, Lars Kristoffersen

Duo Discus - VK *Holdleder: Thomas Laugesen*

Jørn J. Lund, Michael Lyhne Jensen, Michael Mølgaard Pedersen, Arne Boye-Møller, Edvard Mortensen, Jørgen Peder Jensen, Henrik S. Mortensen.

ASK23 - MN *Holdleder: Jørgen Eriksen*

Henning Gjørtz Christensen, Kjeld Andersen, Knud Møller, Kristian Dalsgaard, Allan Larsen



Service til vingespidserne...

Tænk ud og hjem er en vigtig del af din rejseoplevelse. Derfor ligger vi vandret, for at du skal få så godt et ophold i luften som overhovedet muligt.

Hvert år rejser 3 millioner gæster godt af MyTravel Airways punktlighed og gode betjening. Vores flåde af moderne Airbus flyer blandt Skandinaviens præge.

Og vi giver prisgaranti på alle varer i vores tax-free butik. Finder du den samme vare billigere i den danske lufthavn du flyver fra, får du prisen tilbage.

På www.mytravelairshop.dk kan du i re og mag for udbestille dine tax-free varer. Valgmuligheden er ubegrænset.

MY TRAVEL Airways
luftens bedste valg

MYTRAVEL AIRWAYS FLYER FOR SPIL, TÅRNING, RING, DANCER, BEKKE, STAR TOUR, APOLLO, FOLK-AMSTERDAM-GRUBER SANTA

Sommerlejr uge 29

Husk allerede nu at reservere uge 29, hvor Herning Svæveflyveklub afholder sin sommerlejr.

Følgende aktiviteter er planlagte.

- Udflugt til Stauning flyvemuseum.
- Flyvning med veteransvævefly 2G & K-8
- Skoling på svævefly & motorsvævefly
- Besøg af vores venskabsklub Lolland Falster
- Afholdelse af flyveskole
- Super tilbud af forplejning. Morgen, middag & aftensmad. Kun 80,- kr. pr. dag.
- Og selvfølgelig masser af flyvning.



BRAVO. MADE IN FIAT.



CITY BILER

EURO NCAP 

BLIV FORELSKET I BRAVO D. 3. OG 4. NOVEMBER FRA KL. 11-16 HOS DIN FIAT FORHANDLER.
Vi byder på vores forelsket i familien af Bravo. Vi garanterer alle detaljer for at bygge en rigtig bil som du vil. Vi garanterer dig en bil til 179.990,- inkl. moms og levering. www.fiat.dk

Den Brave 1.1 Super 5 dørs til 179.990,- inkl. moms og levering. Fiat Bravo 4 dørs motor til 179.990,- inkl. moms og levering. Den nye Fiat Bravo er en bil som du vil forelske dig i.

Wedellsborgvej 1 • Tjørring • 7400 Herning – Telefon 70 27 39 22 – Bilbyen Tjørringbakke

Spilturnus

Marts

- Lørdag den 8. : Henning Henriksen, Thomas Villadsen, Knud Møller.
Søndag den 9. : Arne B. Pedersen, Villy Bach, Frede Østergård.
Lørdag den 15. : Bo Chr. Andersen, Poul Mullerup, Kai Jensen.
Søndag den 16. : Mogens B. Rasmussen., Rasmus Ørskov, Helmuth E. Nielsen.
Torsdag den 20. : Kjeld Andersen, Finn Mielec, Changiz Farrahi.
Fredag den 21. : Lars P. Larsen, Thomas Laugesen, Mogens Jensen.
Lørdag den 22. : Anders H. Madsen, Børge S. Johansen, Jørgen Jensen.
Søndag den 23. : Steen L. Andersen, Jonas W. Sørensen, Kristian Skov.
Mandag den 24. : Troels Skærlund, Flemming U. Andersen, Tina B. Andersen.
Lørdag den 29. : Jens Kampmann, , Peer Bak, Jørn J. Lund.
Søndag den 30. : Leo Lassen, Ole Bæk, Jørgen V. Hovgård.

April

- Lørdag den 5. : Michael M. Pedersen, Hans S. Petersen, Flemming S. Nielsen.
Søndag den 6. : Ronnie A. Poulsen, Edvard Mortensen, Janni S. Olldag.
Lørdag den 12. : Thomas G. Christensen, Thorsten Vestergren, Niels F. Clausen.
Søndag den 13. : Henning G. Christensen, Ivan Nielsen, Claus H. Thomsen.
Fredag den 18. : Troels Skærlund, Kristian Dalsgård, Jens Chr. Laursen.
Lørdag den 19. : Niels E. Danielsen, Lars Kristoffersen, Niels Hansen.
Søndag den 20. : Bent Lausdahl, Leena H. Mortensen, Sven K. Jensen.
Lørdag den 26. : Niels E. Klemmensen, Henry Kristensen, mikkel høj.
Søndag den 27. : Allan Larsen, Orla L. Christensen, Thomas Lins.



Foto: OK

Sommertur til Dublin

En artikel skrevet af Flemming Saaby Nielsen og Kim H. Jensen. Alle fotos af Kim H. Jensen.

Planlægningen af vores sommertur 2007 startede allerede i november 2006. Det var egentlig en debriefing af vores Madrid tur i 2006, men talen kom også ind på hvor vi skulle hen „næste år“.

Et af forslagene var England. Selv om Jens Ole og Jørgen Peder har fløjet disse sommere i 10 år havde de aldrig været i England. Det skyldtes mest Jens Oles udtalte skepsis med hensyn til vejret i England. Der blev dog hurtigt stemning for at forsøge det, men med den klausul at der samtidig skulle planlægges en alternativ tur ned i Europa hvis vejret på den anden side af kanalen så helt håbløst ud.

Hvor skulle vi så hen i England? Lands End var et af emnerne der kom på tale, en anden var Edinburgh i Skotland. Der var også stemning for at bruge en dag i London, og endelig havde en hørt om et flymuseum i nærheden af London som skulle være ret godt. Det kunne vi så gå og tygge lidt på indtil næste møde den 10. januar.



Ved dette møde gik diskussionen også lidt frem og tilbage indtil Dublin blev nævnt. Et hurtigt check på kortet viste at det ikke var helt urealistisk. Planen var at flyve over Isle of Man. London blev droppet, for som det hed, der kunne man altid tage over på en weekendtur for små penge. Flymuseet vi skulle til lå i forbindelse med en flyveplads der hed Duxford. Det lå lidt nord for London i nærheden af Stansted. Vi fik også bestemt i hovedtræk hvilke flyvepladser vi skulle ned på for at flyve turen. Ruten i hovedtræk hed Herning, Emden, Oostende, Duxford, Blackpool og Weston lidt uden for Dublin. Et krydscheck mellem kalenderne gav en afrejsedato der hed den 2. juni med hjemkomst den 10. juni.

Så var der kun finplanlægningen tilbage. Den opgave blev snedigt placeret på nyeste mand i gruppen.

Så kan han lære det.

Ved den efterfølgende planlægning viste det sig at Isle of Man ruten måske ikke var så god alligevel. Der var 2 alternative ruter der gav kortere distance over vand, og desuden ville vi komme til Isle of Man i den uge hvor der også var TT-races på øen. Hvis vi skulle ned der ville lufthavnen uden tvivl være fyldt op, og der ville ikke være et hotelværelse at opdrive på hele øen. Af de 2 alternative ruter gik den ene over Wales og direkte til Irland, og den anden nordpå gennem Skotland og Nordirland til Irland.

Der blev lavet driftsflyveplaner for begge ruter til Irland, og også begge ruter tilbage igen. Sammen med den alternative tur til Sydeuropa blev det efterhånden en temmelig omfattende planlægningsopgave. Der blev endda planlagt et ekstra ben fra Oostende til Nancy så vi kunne ombestemme os der og flyve turen til sydeuropa i stedet.

Planlægningen af sådan en tur består i at bestemme ruter og waypoints, finde kurser, distancer og flyvetider mellem disse, samt finde ud af hvilke stationer vi skal i kontakt med og finde frekvenserne på disse. Ruten bliver så vidt muligt lagt mellem VOR stationer. Flyvelederne kender dem, og de er en god hjælp til navigationen.

Der blev også indkøbt de kort vi manglede, og fremskaffet anflyvningskort til alle de lufthavne vi kunne tænkes at få brug for.

Lørdag den 2. juni (Herning - Emden - Oostende)

Der dukker altid problemer op på sådan en tur, og for os sker det åbenbart altid inden vi overhovedet er kommet afsted. Da vi skulle afsted til Madrid skulle ZD tankes, men tankanlægget stod inde ved OK benzin. Det blev klaret ved at tanke nede ved ZM. Denne gang viste det sig at forsikringspapirerne var ved at udløbe. Kasserer kunne bekræfte at forsikringen naturligvis var betalt, og at papirerne lå hos flyvechefen i Silkeborg. Vi fik flyvechefen banket op en lørdag morgen og fik ham til at gå ind til naboen, en bilforhandler, og faxe papirerne til Jørgen Peders firma, så vi kunne komme afsted.

Vi fik checket vejrprognoserne og kunne konstatere at der var go for Dublin turen. Vejret i Danmark var ret lave skyer men rimelig god sigt. Vi fløj zig-zag kurs ned gennem Jylland i den østlige del af Jylland og nordtyskland. Efter passage af Elben klarede vejret flot op og blev CAVOK. Nede omkring Bremerhaven blev vi endelig radar identificeret af Bremen Information. Landing og optankning i Emden blev hurtigt overstået. Vi fik en let frokost og fik indleveret flyveplaner for næste ben til Oostende via Arnhem og Woensdrecht.

Vejret var rigtigt svæveflyvevejr med Cu i 4000 ft, og det havde rigtigt mange svæveflyvere også fundet ud af. Vi fløj et track, der lå et stykke inde over Holland, da der ude langs kysten var en masse lufrum A som vi ikke kunne flyve i. Da vi nærmede os Oostende forsvandt skyerne og sigtbarheden blev mere og mere diset dog uden at nærme sig kritiske værdier.

Efter landing og parkering kom det næste fly i landingsrækkefølgen ned til landing. Det var et Boeing 747 fragtfly fra Ghana. Da vi var færdige med at pakke ud kunne marschalleren, der kørte os hen til lufthavnsbygningen, fortælle om et par andre ældre afrikan-

fortsættes...

ske DC 8 fragtfly der holdt langtids-parkeret på lufthavnsarealet. De var for nogle år siden landet på Oostende, og siden havde ingen hørt fra det pågældende selskab. Alle forsøg på at kontakte selskabet havde ikke givet noget resultat, så de stod der endnu.

Det er åbenbart en kæmpe lufthavn, de har dernede i Oostende, for det lykkedes i hvert fald Jørgen Peder at blive væk fra os andre, og endda ikke kun et lille stykke tid, men til sidst dukkede han da op så vi kunne komme videre.

Der var åbenbart en eller anden konference i Oostende, hvorfor det var meget svært at finde et hotel. Vi fandt dog til sidst et, som ikke var noget at skrive hjem om. Til gengæld fandt vi en fiske-restaurant nede ved havnen, som var helt i top.



Søndag den 3. juni (Oostende - Duxford)

Vi var på flyvepladsen kl. lidt i 9 i håb om at komme hurtigt afsted så vi kunne bruge eftermiddagen med at kigge på Duxford.

Der er „Strictly PPR“ på Duxford, hvilket betyder at man ikke skal gøre sig håb om at få lov til at lande hvis ikke man har meldt sin ankomst pr. telefon i forvejen. Da vi forsøgte at ringe til dem fandt vi ud af at de først åbnede klokken 10 lokal tid, altså kl. 11 belgisk tid. Vi kunne altså bare sætte os ned og vente. Vi brugte ventetiden til at gå ovenpå og snakke lidt med vejrdamen. Alt så fint ud. På væggen hang der forecasts for de næste 5 dage hvor der ikke var andet end højtryk at få øje på.

Endelig kom vi igennem til Duxford og her kom så næste overraskelse. Man skal udfylde og sende formularer til immigrationsmyndighederne 4 timer før afgang, andre gange 24 timer før alt, efter hvor man har tænkt sig at lande. Duxford var meget hjælpsomme. De faxede de dokumenter vi skulle bruge. Vi fik dem udfyldt og sendt tilbage igen og så klarede de resten for os, men vi var nu yderligere forsinkede. Det var ikke sidste gang på denne tur vi stiftede bekendtskab med immigrationsmyndighederne. Det skyldes alt sammen, at England ikke er med i Schengen samarbejdet.

Da vi var klar til start klokken 12:15 skulle vi dog vente på at endnu et Boeing 747 fragtfly lige skulle lande, før vi kunne få lov til at starte. Det ser meget imponerende ud når man holder lige ved siden af banen, mens sådan en kæmpe kommer væltende ud af himlen, med hele oversiden dækket af en pulserende kondens sky. Efter starten gik vi

sydpå langs kysten mens vi steg til FL 55. Max højde for VFR over kanalen er FL 65 men FL 55 gav os rigelig glideafstand til kysterne. Ved Frankrig blev vi skiftet over på Lille Information og vi kunne begynde at krydse Kanalen med nogle få stratus banker under os. Midt over Kanalen blev vi skiftet til London Information og som vi nærmede os kysten begyndte vi at descende igen. Omkring London er der nogle meget store områder med A luftrum som er forbudt for VFR, og jo tættere man kommer på London jo lavere ligger de. En af de før omtalte stratusser lå meget upassende lige over the Cliffs of Dover, som vi så ikke fik set på den fantastiske måde, som vi alle har set på film og TV, og som vi alle havde glædet os meget til. Det må vi så gøre næste gang. Efter Dover VOR nordvest på over den engelske østkyst, hvor vi blev skiftet til Southend Radar. På vej nordover kunne vi i ZD høre at hver gang ZM, som var foran, havde rapporteret en position blev de spurgt om „your intended route“, så i ZD gik vi hurtigt over til at køre det helt efter lærebogen: „Southend Radar, OZD, Braintree 2000 ft., estimate Haverhill three six“.

Vi havde under vores forberedelser nøje studeret, hvordan man anflyver Duxford. Når man kommer fra sydøst er der defineret en VFR rute via Chelmsford, Braintree og Haverhill som leder en øst om Stansteds luftrum. Vi kunne også læse, at warbirds kan følge en anden trafikrunde end den vi andre dødelige skal bruge.

På Duxfords frekvens kunne vi høre at der lå en Tiger Moth i trafikrunden. Vi gik ned i højden for en højrehånds anflyvning til Bane 06 „hard“. Vi gik ud fra, at „hard“ nok var asfaltbanen og ikke græsbanen, som lå parallelt med asfaltbanen, og det viste sig at være rigtigt nok.

Vi blev parkeret i græsset ved siden af en Vought Corsair og en Wildcat, som også var i luften omkring Duxford sammen med andre luftfartøjer af ældre dato, så som Spitfire, B-17, Messerschmitt 109, P 51 Mustang og ikke at forglemme 2 motorfalkere.



Der blev desuden fløjet rundflyvning i en Tiger Moth og en Dragon Rapide. Vi blev modtaget af en meget venlig og meget talende skotte som skaffede en benzinvogn til os, og fortalte at vi skulle aflevere nøglerne til flyene i tårnet inden vi gik.

fortsættes...

Der var World War II day denne dag. Det er ikke et airshow, men folk opfordres til at komme udklædt i tidstypiske kostumer. Det var der faktisk også en del der gjorde, dog heldigvis ikke så mange at vi faldt helt ved siden af. Vi startede med at få en Spitfire øl og lidt at spise inden vi gik på jagt efter et sted hvor man kunne købe billetter til de fantastiske udstillingshangarer.



Vi startede i den nye hal „Airspace“ som ikke var åbnet officielt endnu, men dog var så færdig at man kunne komme ind og se flyene. Her kunne man bl.a. se den kæmpestore Sunderland flyvebåd, en Lancaster, og der stod også en Concorde man kunne komme ind i. Set med dagens øjne virker den lidt primitiv indvendig, og der er heller ikke meget plads i den.

Vi fortsatte til nogle af de andre haller, eller rettere hangarer.

I en af dem kunne man følge restaureringen af museets fly, og en anden havde en specialudstilling om anden verdenskrig.

Duxford levede en lidt upåagtet tilværelse indtil den dannede ramme om indspilning af filmen Battle of Britain. I filmen sprænges nogle af hangarerne i luften, og det fik nogen til at tage affære og få fredet resten af bygningerne.



Efter at have været rundt i de første 4 haller tog vi ind på et hotel i Cambridge. Det virkede lidt underligt at vi først skulle hen på et hotel, for at hente nøglen til vores værelser, som var på et andet hotel. Efter at vi havde installeret os på hotellet gik vi over på en pub lige i nærheden. Jørgen Peder fik opgaven at hente nogle øl til os. Det slap han

dog ikke så heldigt fra... men cider kan vel også være udmærket til en afveksling!

Fra pubben fortsatte vi ind til byen for finde et sted at spise. Vi gik langs floden, hvor der også var nogle parker. Man kunne tydeligt fornemme, at det var en universitetsby, idet der var masser af unge mennesker i parken. Vi måtte nok erkende, at vi var kommet for sent afsted, så efter at have vandret en del frem og tilbage mellem restauranter der var ved at lukke, endte vi til sidst på en spansk pølserrestaurant. Det var ikke særligt mindeværdigt, men vi slap da for at gå sultne i seng.

Mandag den 4. juni. (Duxford - Blackpool)

Dagen efter checkede vi ud og tog tilbage til det fantastiske museum. Specielt The American Air Museum imponerede os. Lige inden for indgangen står man foran en B-52. Den er stor, og når man kommer ned på gulvet og står ved siden af den er den meget stor. Den er udlånt af US Air Force og er fløjet til Duxford i 1983. Med Duxfords 1500 m. bane er det



den korteste bane en B-52 nogensinde er landet på. Hvad de vil gøre hvis amerikanerne vil havde den tilbage melder historien ikke noget om.

Andre fly der er værd at nævne er en U-2 der hænger under loftet og en SR 71 Blackbird. Vi afsluttede besøget i hallen for Land Warfare der har en specialudstilling om D-dag.

Lidt før klokken 13 var vi klar til afgang, men så lukkede de pladsen fra klokken 13 til 14. Øv! I briefing lokalet mødte vi 4 tyskere, der havde planlagt „længe“. De havde tilsyneladende nogle vejproblemer på vej til Belfast. De var ret interesserede i hvad vi havde tænkt os at gøre på vej til Blackpool. Der var 2 muligheder. Enten kunne vi gå øst om Manchester gennem højlandet der, eller vi kunne krydse gennem en low level korridor mellem Manchester og Liverpool. Tyskerne var noget nervøse for skyhøjden i højlandet, men vi bestemte os for at give det en chance, og hvis skyerne ikke lå højt nok til at vi kunne gå den vej kunne vi altid krydse over og bruge korridoren. Som det skulle vise sig var der ingen problemer med at gå øst om Manchester.

fortsættes...

På turen fik vi noget „mærkelig“ service fra Cottesmore Radar, som er en militær Radar. Vi skulle blandt andet flyve på QFE, og så snakkede de enormt hurtigt uden at tage hensyn til at vi var udlændinge. Servicen blev bedre på East Midland Radar, som er civil. Vi passerede syd om Nottingham. Det er en stor by. Vi ved ikke, om det var den rigtige Forrest, vi så, for vi kunne ikke få øje på Robin Hood. Vi blev så skiftet til Manchester Approach, og vi passerede et smukt højland øst for Manchester. Her kunne høre vores tyske venner fra Duxford på radioen. Det lød til at de havde valgt at flyve via korridoren mellem Manchester og Liverpool. Vi kunne også høre noget om „chemical fire“. Vi fandt senere ud af at en eller anden fabrik åbenbart var sprunget i luften.

Vi nærmede os Blackpool, som vi fandt ud af også havde PPR. Det stod der ikke noget om i de papirer vi havde studeret hjemmefra, men vi fik besked på at der var udsendt et NOTAM om det. De var dog så venlige at tage os ind alligevel. På vej ind til landing på bane 10 kunne vi se en kæmpe rutchebane stikke op over byen ude ved kysten. Blackpool bliver også kaldet „The Party Capital“.

Pladsen var fyldt helt op med fly, så vi blev parkeret på græs. Vi fik at vide at vi var de sidste der havde fået lov til at lande den dag, og at der også var kommet et par tyske fly som ikke havde fået landingstilladelse.

I Blackpool endte vi på Hotel Sutcliff - et halvanden stjernes hotel. Det var noget af et syn der mødte os da vi trådte ind ad døren. Gamle damer af typen med blåt hår. Vi så dog ingen med blåt hår, men selv Jens Ole kunne trække gennemsnitsalderen ned. Værtsparet var også et par typer, men meget venlige og service mindedede.

Vi havde svært ved at finde en restaurant. Kvarteret vi gik rundt i havde casinoer, natklubber, badeland og masser af snuskede grillbarer, men vi fandt dog til sidst en kinesisk restaurant, hvor vi fik en aldeles udmærket menu og betjening.



Tirsdag den 5 juni (Blackpool - Weston)

Det var nødvendigt at hæve kontanter i Blackpool før afgang. Dagen før i vores søgen efter et sted at spise havde vi i hvert fald ikke set nogle vekselautomater, hvorfor vi besluttede at gå i en anden retning fra hotellet end dagen før. I den retning vi gik denne gang fandt vi til gengæld masser af forretninger, spisesteder, men også banker, hvor det var muligt at veksle penge. Vi havde med andre ord i andet forsøg nok fundet „byen“.

Da vi kom til lufthavnen oplevede vi noget af det værste cirkus, vi indtil nu har været med til i nogen lufthavn. Vi rendte frem og tilbage mellem et lille bitte enormt varmt

briefing lokale, som vi var blevet henvist til, og hvor det skulle være muligt at hente vejroplysninger, NOTAMs og skrive flyveplan, og så lufthavnens Information Desk, hvor det efter meget lang tid viste sig, at vi skulle skrive og aflevere en flyveplan.

Personalet i Information Desk vidste cirka lige så meget om flyveplaner som en gennemsnitlig svigermor. Vejroplysninger skulle vi kunne få i det lille bitte enormt varme selvbriefing lokale, hvor der stod et par selvbetjenings computere, men på trods af, at vi selv havde medbragt vores egen computer hacker (Kim), så lykkedes det ikke at få mange oplysninger ud af de maskiner, men hvor tog det lang tid, og ingen vidste noget om noget som helst.

Vi skulle jo også have udfyldt Immigration Formular, fordi vi fløj ud af England igen, og det var der heller ingen hjælp at hente til. Det endte med, at en politimand egenhændigt kom ud til os ved Information Desk for at udlevere den formular til os, der var nødvendig at udfylde for at flyve ud af England. Vi fik også udleveret en ekstra kopi af formularen til brug nogle dage senere, når vi skulle tilbage til England igen.

Da vi så endelig kom til vores fly, som vældigt tilfredse jo stod på græs og i mellemtiden var blevet fotograferet af en flyspotter, startede det næste cirkus. Der var en flyveleder og indtil flere marshallere indblandet i hvorledes vi skulle få vores fly ud fra græsparkeringen.



Om de skulle skubbes eller om vi måtte køre for egen kraft, og om vi skulle ud af den ene udkørsel eller den anden, men efter igen meget lang tid fik vi flyene skubbet ud på taxivejen og fik dem startet op og var med flyveplan, men dog ikke så mange vejroplysninger, klar til at sætte kursen mod Irland.

fortsættes...

Vi hørte i lufthavnen, at Red Arrows skulle komme og lande i Blackpool den dag. Vi blev dog ikke klar over, om de havde hørt, at vi var der i forvejen, men efter alt det cirkus vi havde været igennem, bestemte vi os for, at vi altså ikke ville vente på dem! GPS'en i ZD genstartede lige sig selv på vej ud til start.

Fra Blackpool fløj vi norpå op langs den engelske vestkyst og passerede et fantastisk flot bakke, eller måske rettere sagt lavt bjerg landskab, Lake District, hvorefter vi drejede vestover via DCS VOR (Dean Cross) og fulgte mere eller mindre kysten mod Wigtown Baldoon. Et opkald til Scottish Information om status på D403 området gav svaret „They are all cold“, så vi kunne uhindret krydse.

Da Skotland så at sige begyndte at forsvinde under os, steg vi til 5000 fod for at krydse over vandet mellem Skotland og Nordirland, hvor vi så havde Isle of Man på vores venstre side og Nordirland på vores højre.

Flyveturen over engelsk, skotsk og nordirsk område havde sådan rent radiomæssigt været en stille og rolig affære. Da vi fra Belfast City blev skiftet over til Dublin Control, fik piben godt nok en anden lyd.

Vi kom ind på en frekvens, hvor en irsk flyveleder havde meget meget travlt med trafik ind til den store lufthavn ved Dublin, men vi skulle jo heldigvis „kun“ til den „lille“ VFR-plads Weston, som ligger sydvest for Dublin. Her startede det næste cirkus.

Vores bange anelser med hensyn til den manglende viden om flyveplaner hos Information Desk personalet i Blackpool begyndte her at gå i opfyldelse, for flyvelederne i Dublin kendte ikke noget til vores flyveplan, hvorfor vi ikke - men måske også på grund af travlhed - kunne få en tilladelse til at gennemflyve kontrolleret luftrum.

Det betød, at vi ikke kunne følge vores oprindelige plan, som var at følge den officielle VFR-rute, som gik øst om Dublin via Skerries, Lambay Castle, Bailey Lighthouse, Killiney Hill, Pigeon House Chimneys og derfra vestpå ind til Weston, og som vi havde læst meget på hjemmefra. Nåh, men nu sad vi så der og kunne ikke følge denne plan, men måtte i stedet for flyve vest om Dublin kontrolzone og under Dublin TMA i ukontrolleret luftrum og så ind til Weston fra nordvest.

Vi bilder os selv ind, at fordi vi var så godt forberedte hjemmefra, som vi syntes, vi var, så er det trods alt ikke så svært også at tage denne fuldstændigt uventede udfordring op. Inde omkring Dublin resatte GPS'en igen mens vi fløj på kanten af det luftrum, vi havde fået besked på at blive ude af, så mens vi fik startet den op igen og fundet vores flyveplan frem, gik vi over til vores driftssikre backup system, kort og spritkompas. Selv om vi flyver på GPS har vi altid kort fremme i cockpittet og co-piloten følger med på kortet hvor vi er. Efter lidt mere vrøvl med Dublin Control, hvor de ikke ville lade os skifte til Weston skiftede vi nu alligevel. Vi var i ukontrolleret luftrum.

Weston var til gengæld en positiv overraskelse. Vi behøvede knap nok præsentere os før vi fik vores indflyvningsinstruktioner.

Umiddelbart efter landing og parkering på græs sammen med ca. 10 andre småfly, fik vi en meget venlig modtagelse på Weston af selveste lufthavnschefen, som bragte vores

baggage til lufthavnsbygningen og senere var os meget behjælpelig med taxa til byen, hotel i byen og seværdigheder, som vi burde se, så vi „døbte“ ham ret hurtigt „turisthavnschefen“.

Mens vi ventede på „Benzin Tommy“, ja, det „døbte“ vi ham, der skulle fylde benzin på vores fly, kunne vi ikke undgå at bemærke den ret hektiske aktivitet, der var på pladsen med blandt andet små Business Jets og massevis af små og større helikoptere, der brille-rede ved at taxie rundt med en - ja, lad os bare af diplomatiske grunde kalde det et friskt tempo, så vi mente, det var en god ide at kigge sig rigtigt godt for hvis man skulle rundt om et hangar hjørne for lige at se, om der var en helikopter på skærende kurs.

„Benzin Tommy“ kom han for resten til at hedde, fordi han hed Tommy, og det var sådan set det eneste, vi kunne forstå af det han sagde. Benzin Tommy snakkede åbenbart kun rigtigt irsk og det forstår en fladlandsdanser ikke ret meget af - ja, faktisk ikke noget som helst!



Efter tankningen af vores fly var det tid til selv at blive tanket op, så vi gik op i lufthavnsens restaurant (ja, sådan en findes der i rigtig mange udenlandske lufthavne - ikke noget vi er ret forvante med i danske lufthavne) og bestilte noget mad og dertil et glas øl eller vin, men det kunne vi desværre ikke få, for det måtte man først servere efter klokken 18! Nåh ja, igen en blandt rigtig mange pudsige oplevelser ved at flyve til udlandet.

På vejen ind til Dublin bemærkede vi, at alle skilte med bynavne og gadenavne stod på to sprog - nemlig Irsk og engelsk - og for os var det i hvert fald nemmest at læse og forstå de engelske ord.

Efter at være blevet installeret på et lad os bare sige ikke alt for overdådigt hotel gik vi ud i Dublin for at finde et sted at spise, og blandt andet fordi, vi har Jens Ole med på sådan en tur, så kan sådan en gåtur nemt blive ret lang, for det er ligesom om at han skal have læst alle spisestedernes menukort, før han kan bestemme sig for, hvor vi skal spise. Efter tidligere afteners erfaringer var vi nødt til at give ham en deadline, indenfor hvilken han skulle have fundet og bestemt sig for et sted, hvor vi skulle spise. Vi kunne godt mærke, at stress niveauet øgedes bare en lille smule, men når man jo som tidligere nævnt er godt forberedt hjemmefra, så bliver også sådan „en extra bold i luften“ bare klaret med bravour og til alles tilfredshed. Klokken var jo efterhånden også gået hen og blevet efter 18, så vi fik da både øl og vin til maden.

fortsættes...

Onsdag den 6. juni (Dublin)

Vi gik på shopping tur på Strøget i Dublin, men købte vist ingenting nogen af os. I Dublin går alle over for rødt, men vi fandt aldrig helt ud af systemet med, hvornår man går over og hvornår man ikke gør, så vi fulgte bare efter de indfødte. På O'Connell Street står et af Dublins vartegn, et 120 m. højt stålspir. Det kan ses fra det meste af Dublin, så hvis vi kunne finde tilbage til spiret kunne vi altid finde vore hotel.

Da dette jo var vores eneste hele dag i Dublin, mente vi, at tage med på sådan en guidede turist bus tur rundt i byen, var den bedste, nemmeste og mest effektive måde at få set så meget og mange af Dublins seværdigheder på, og det viste sig at være en meget morsom og underholdende måde at opleve Dublin på. Det var nemlig chaufføren, der, mens han gelejdede bussen rundt i Dublins mylder af trafik, udstyret med et headset med mikrofon fortalte og sang for os om byens historie, berømtheder, komponister og de seværdigheder, som vi nu passerede på denne tur.



Turen havde mange stoppesteder, hvor man frit kunne stå af og på, og et af disse stoppesteder lå ved det berømte Guinness Bryggeri. Da chaufføren efter dette stoppested igen satte bussen i bevægelse, lod han som om, at han lige havde benyttet pausen til at have været inde på bryggeriet og lige fået sig en ordentlig en over tørsten, for han slingrede bussen ned af gaden alt i mens han sang en af The Dubliners berømte drukviser, så det blev noget af en slingre tur, vi der fik.

Lidt efter var vi blevet sultne, stod af ved et stoppested og gik på irsk pub, hvor vi bestilte os en sandwich til frokost. Klokkeren må have været efter 18, for vi fik da vist øl til maden! Der var også andre, der var blevet sultne og havde fået samme ide, for pubben var ret snart stuvende fyldt, hvilket vores maver også ret snart var, for de sandwiches, vi fik, var så store, at vist ingen af os kunne spise det hele. Ierne bruger åbenbart meget at gå på pub og spise frokost, for lige så hurtigt som den tidligere var blevet fyldt, ligeså hurtigt blev den næsten helt tømt igen. Tilbage sad kun os fire og fire andre et par borde væk. Vi

kunne høre på snakken, at disse fire andre også var danskere, og det store diskussions-
emne var Morten Olsens fremtid som træner for det danske fodboldslandshold. Åbenbart
også på daværende tidspunkt et interessant og varmt emne.

Vel mætte hoppede vi på en bus og fortsatte rundturen. Den nye chauffør var knap så
morsom som den første, ja han var nærmest lidt anstrengende at høre på.

Tilbage på hotellet planlagde vi lidt på morgendagens flyvning tilbage mod Storbritan-
nien. Vi overvejede også muligheden for en tur ind over Irland før vi satte kursen mod
Storbritannien, hvilket vi var ret overbeviste om at vi kunne få hjælp til af turisthavns-
chefen.

Lidt senere på dagen gik vi igen ud i Dublin for at finde et sted at spise. Jens Ole havde
igen fået en deadline, hvilken han igen klarede fint at holde sig indenfor, men da han
havde fundet stedet, hvor vi skulle spise, fik vi igen øje på de fire danskere fra pubben
tidligere på dagen, sidde ved et bord udenfor lige netop den restaurant, hvorfor vi kon-
kluderede, at Dublin jo så ikke kunne være en ret stor by, og da vi syntes, at vi havde hørt
nok om Morten Olsen, bestemte vi os for en anden restaurant, hvor vi også til fulde blev
betjent og bospist til alles fulde tilfredshed.



Dublin centrum set under udflyvningen...

fortsættes i næste nummer...

Herning Svæveflyvecenter S/I

Bestyrelsesmøde

Referat fra bestyrelsesmøde afholdt den 13/12-2007, kl. 16:30 -18:00.

Deltagere:

Bent Henriksen	Idrætsrådet i Herning Kommune	Afbud
Erik Nielsen	Herning Byråd	Mødt
Peer Bak	Herning Svæveflyveklub	Mødt
Jørgen Eriksen	Herning Svæveflyveklub	Mødt
Knud Møller Andersen	Herning Svæveflyveklub	Mødt
Henning Henriksen	Herning Svæveflyveklub (Suppl.)	Mødt

1a: Referat fra sidste møde (ekstraordinær generalforsamling).

I.a.b.

KMA indarbejder ændring i vedtægter. (Elektronisk kopi søges)

1b: Konstituering.

Bestyrelsen konstituerede sig som følger:

Formand	Peer Bak.
Kasserer	Jørgen Eriksen
Sekretær	Knud Møller Andersen
Bestyrelsesmedlem	Bent Henriksen
Bestyrelsesmedlem	Erik Nielsen

Det blev bragt op, at dette første møde siden generalforsamlingen, falder meget sent set i relation til de igangværende aktiviteter. Formanden modtog kritikken, og erkender at der burde være afholdt møde tidligere.

2: Godkendelse af overtagelse af bygning 11.

Der henvises til referat af 3/12-2006 hvor det blev vedtaget at indgå handlen. Bygningen er overtaget på nævnte betingelser.

3: Godkendelse af ombygning af bygning 11.

Budget for ombygning er udarbejdet af formanden i samarbejde med Herning Svæveflyveklub. Samlet pris for ombygning ca. 18.000 Kr. Budget for ombygning blev accepteret.

Formanden orienterede om at størstedelen af arbejdet allerede er gennemført. Bygningen forventes klar til brug fra foråret 2008.

4: Ejerskifte af diverse privat ejede bygninger.

Peter Michael Lorentzen har fra Niels Skærlund overtaget hytte Nr. 23 samt vognport D.

Lars P. Larsen har fra Niels Skærlund overtaget hytte Nr. 20 samt vognport E.

Changiz Farrahi har fra Kristian Hansen overtaget hytte Nr. 24.

Claus Hilding Thomsen har fra Henry Kristensen overtaget hytte Nr 26.

Steen Lomborg Andersen har fra Kristian Mølgaard overtaget T-hangar, bygning nr. 7.

Formanden udarbejder relevante lejeaftaler og privatejer aftaler.

5: Evt. ny regnskabs/budget praksis.

Der er enighed om at fortsætte hidtidig praksis, hvor daglig forretninger, betalinger mm foretages gennem Herning Svæveflyveklubs kasserere. Der opfordres til at centrets del af bogholderiet, opdateres således at der opnås større gennemskuelse ved løbende budget opfølgning.

Årsregnskab, opstilling bibeholdes som hidtil.

Kassereren udarbejder budget for 2008.

6: Generalforsamling lørdag den 23. februar kl.13:00.

Generalforsamling holdes som tidligere samme dag som Herning Svæveflyveklub. Peer Bak meddelte at han ikke genopstiller til bestyrelsen for Herning Svæveflyvecenter.

Kandidat til bestyrelsen søges.

Øvrige bestyrelsesmedlemmer er ikke på valg.

7: Eventuelt

Næste møde er fastsat til 7/2-2008
Kl 16:30 i klubhuset Skinderholm-
vej 7.

For referat

Knud Møller Andersen

**MARIUS
CHRISTENSEN**
OG SØNNER A/S
Vognmands- og Entreprenørforretning

Nørregade 73 . 7430 Ikast

Tlf. 97 15 11 22

Telefax 97 25 16 60

E-mail: mcikast@post.tele.dk

Vognmand
Bo Christensen privat

97 15 16 78

Bestyrelsesmøde

Referat af ordinært bestyrelsesmøde nr. 13 den 8. januar 2008 i klubhuset

Ref.: PB

Mødt: Knud Møller Andersen (KMA), Kristian Stendorf Hansen (KSH),
Claus Ritter (CR), Thomas Bach Madsen (TBM), Niels Folmer Clausen (NFC),
Flemming Saaby Nielsen (FSN) og Peer Bak (PB).

1. Administration

Referat fra møde nr. 12 den 4. december 2007. *Godkendt.*

Fortsat behandling af pkt'et ang. evt. oprettelse af professionel afdeling for talent udvikling. *Afventer det aftalte materiale.*

Referat fra Regionsmødet i Herning den 15.12-07.

Deltagernes orientering taget til efterretning.

Fortsat behandling af ideen om et medlems møde.

Claus Ritters model blev valgt. (Tovholder CR).

Meddelelser fra UNIONEN.

Nr. 48 Ang. julelukning, gaveordning og dato for repræsentantskabsmøde
(den 8. marts 2008 i Roskilde). *Taget til efterretning.*

Nr. 01 Ang. S-teori prøver i 2008.

S-1/08 9. april kl. 19:00. Tilmeldingsfrist den 25. marts.

S-2/08 11. juni kl. 19:00. Tilmeldingsfrist 26. maj 2008.

FSN og undervisningslederen tilmelder.

Nr. 02 Vedr. Instruktørkurser 2008.

Vi forsøger at udnytte de pladser vi kan få med aspiranter som opfylder betingelserne. (FSN)

Ind/udmeldelser.

Helmuth Egsgaard Nielsen aktiv pr. 01-01-08.

Hilmar Lyhne Jensen hvilende pr. 01-01-08.

Velkommen til begge som tidligere har været medlemmer.

Generalforsamling 23.2-08.

Ved fristens udløb var indkommet 2 forslag til generalforsamlings beslutning som opføres på dagsordenen.

Der efterlyses forslag til min. 2 villige bestyrelses kandidater.

Dansk Svæveflyvehistorisk Klub (DASK) ang. fortsat medlemskab og generalforsamling 2. marts kl. 13:00 på Arnborg.

Medlemsskabet fornyes og medlemmerne opfordres til at tegne personligt medlemskab, hvorved man støtter arbejdet med at bevare vore klenodier af gamle svævefly

Skrivelse fra Biblioteksstyrelsen ang.. distributionstilskud i 2008 til KONTAKT.

Klubben er godkendt til fortsat støtte, under forudsætning af, at Regeringen vedtager det fremsatte lovforslag som blev sat i bero af valget.

2. Økonomi

Konto/posteringsliste fra 3 – 28.12. -07. *Ingen bemærkninger.*

Notat af 26.12-07. *Ingen bemærkninger.*

Balance 7.1-08. *Til efterretning.*

Aktivitets statistik. *Modellen godkendt og anvendes fremover til kommende best.møder (1. møde hver måned).*

CR præsenterede forslag til afskrivninger.

Har best. medlemmerne bemærkninger, sendes de snarest til CR.

3. Kørende/flyvende materiel

Forsikringssselskabet THISTED AMT fremsender police med forhøjelse af summen af vore løssøredele, sum 972.000,- kr

Alle vore værdier skulle kunne være inden for denne ramme. Det indskræpes at „sidste mand“, der forlader pladsen sikrer at alle døre er låst.

Notat af 29.12-07.

Til efterretning og Henning Henriksen's forslag til vedligeholdelse af traktorer/tromler godkendt.

3. Plads-miljø

El forbrug vurderet.

Normal forbruget er konstant, men konsekvenserne af, at flere Campingvogne tilsluttes nettet og har varme installeret drøftedes. Der opsættes måler på de kabler der forsyner campingpladsen, hvorefter det vurderes om forbruget giver anledning til at der skal opkræves afgift. Et venlig medlem har sponsoreret en måler. Tak til vedkommende.

Drøftelse af reglerne for opbevaring af camping vogne og transportvogne på Skinderholm.

fortsættes...

Miljø reglerne for henstilling af køretøjer rundt om ejendomme i det åbne land er skærpet, således at mindste bøden til ejerne for overtrædelser af regler nu er 10.000,- kr. I vort tilfælde bliver det de enkelte best. medlemmer som får „klippet i øret“, hvis vi får en sag på halsen. Det vil vi selvfølgelig ikke udsætte os for.

Inden sæson start vil reglerne blive oplyst overfor medlemmerne, men hovedreglerne er:

- *Campingvogne må opstiles på campingpladsen ved sæson start 2. lørdag i marts, - hvis de er forsynet med navneskilt og gjort rene.*
- *Vinteropbevaringspladsen skal være ryddet 2. lørdag i marts og vogne, der ikke benyttes skal flyttes fra Skinderholm.*
- *Campingpladsen skal være ryddet 2. lørdag i november.*
- *Transportvogne som ikke benyttes må ikke stå på pladsen.*

5. Uddannelse

Condor projektet.

Der efterlyses start på projektet. TBM sætter det i gang sammen med samarbejdspartnerne. Der henvises til best. beslutning af 20.11-07

Simulator projektet.

Bestyrelsen afventer udspil fra gruppen om:

- *hvad skal simulatoren bruges til*
- *hvilke udstyr skal der anskaffes*
- *budget.*

S-Teori.

Undervisningen begyndte den 13. januar med 7 elever plus evt. I-aspiranter.

UNIONENS Rejsehold.

Holdet gæster os den 5. marts (Tovholder FSN og PML).

6. PR

Ingen sager til behandling, men i skrivende stund er vi inviteret til at medvirke ved Helicopter Wing's DANISH AIR SHOW på Flyvestation KARUP den 8. juni 2008. Vi deltager selvfølgelig så de interesserede bør sætte kryds i kalenderen og gerne kontakte undertegnede snarest (Tovholder ?)

7. Konkurrence

Referat fra UNIONENS Konkurrence udvalgs møde. Ingen bemærkninger.

Udlån af fly.

Poul F. Mølgaard og Thomas Laugesen har sagt nej tak til de tidligere tildelte fly og har i stedet ønsket at deltage med V og VD i DM 1- 11 maj. *Godkendt.*

8. Fest- kantine

NFC orienterede om „NYTÅRSKUREN“ som forløb godt. 32 deltog.

9. Eventuelt

Næste møde TIRSDAG den 5. februar. Kl. 19:00 i klubhuset.

Olie

- Fyringsolie
- Oliefyr og service
- Smøreolie
- Diesel
- Træpiller
- El
- 24 timers bestilling

Få et godt tilbud hos OK i Struer

70 10 20 33

OK
ALTID BILLIG OLIE

www.ok.dk

Har du husket

Internationalt VHF-kursus den 4. februar kl.1900.

Seneste tilmelding den 22. januar.

Bestyrelsesmøde den 5. februar kl. 1900.

B-møde i S/I Herning Svæveflyvecenter den 7. februar kl. 1630.

Emner til medlemsanalysen mail'es til kassereren senest 20. februar.

Generalforsamlingen lørdag den 23. februar.

Deadline til Kontakt fredag den 29. februar.

Syn og samling af fly lørdag-søndag den 1.-2. marts.

PFT teori aften onsdag den 5. marts kl. 1900.

Sæsonstart den 8. marts.

S-teori prøve den 9. april kl. 1900.

Spring Cup / Forårsløj i uge 17.

Sommerlejren i uge 29.

Vintervedligeholdelsen

Din Spilvagt



Foto: OK

Hvordan kommer jeg i gang med svæveflyvning?

Besøg os på Herning Flyveplads, som ligger nord for Herning et par km før Sunds. På vore normale flyvedage er der næsten altid en pilot som for et fast beløb på 150 kr. vil give dig en prøvetur i et 2-sædet svævefly under sikre og behagelige forhold, så du derved kan få et indtryk af om denne sport er noget for dig.

Den første søndag i måneden er der mellem kl. 10.00 og 12.00 afsat et tosædet svævefly til disse prøveture.

En prøvetur i motorsvævefly koster 250 kr. for de første 20 min., derefter 10,-/min.

Vi tager elever ind løbende, og man kan enten begynde på teorihold i januar måned eller straks starte med den praktiske flyvning i perioden fra marts til og med oktober.

- Start med en prøvetur for 150 kr., eller prøv vores „pilot for en dag“-koncept, hvor du får to flyvninger for 300 kr. og prøver oplevelsen af at være svæveflyveelev.
- Herefter er der to muligheder
 - a) I forbindelse med „Pilot for en dag“ kan du købe yderligere 4 prøveture for 200 kr.
 - b) Eller følg vores skolingsaftale på svævefly til fast pris, hvor der kan skoles indtil solo flyvning, dog maksimalt i 6 måneder.

Ved dette valg har man betalt for kontingent, flyvning med instruktør og optræk indtil soloflyvning.

Skoleordningen gælder ikke motorsvæveflyvning.

For yderligere informationer:

- Besøg vores hjemmeside, hvor der er en detaljeret gennemgang af tilbud og priser, eller
- Se bladets side 2 – du er velkommen til at kontakte alle bestyrelsesmedlemmer...

Materiale til næste nummer

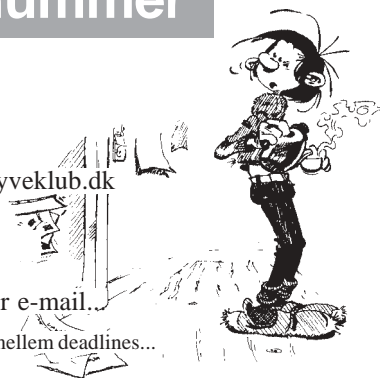
Sendes til: Ole Korsholm
Vestre Allé 33
7430 Ikast

e-mail: kontakt@herningsvaeveflyveklub.dk

Deadline: Fredag den 29. februar 2008

Send dit indlæg i god tid, gerne på diskette eller e-mail...

Efterfølgende deadline: 4/4-2008. Der er normalt ca. 5 uger mellem deadlines...



ROELSGAARD

**KOPI &
PRINT**

Print
i alle
størrelser

Silkeborgvej 37
7400 Herning
97 22 20 55

print@kopi-print.dk

Et godt sted at starte
når du går med boligplaner



Med Handelsbankens PrioritetsLån - evt. kombineret med en PrioritetsKredit - får du det bedste ud af din økonomi. Så er der styr på det kedelige og plads til det sjove. Kontakt os i dag og få bedre muligheder.

Handelsbanken

Østergade 2 / 7400 Herning / tlf. 9626 2626
www.handelsbanken.dk/herningcity