

# Herning Svæveflyveklub



Kontakt

Januar 1/2009



# HERNING SVÆVEFLYVEKLUB

Skinderholmvej 7, 7400 Herning. Telefon 9714 1703

[www.herningsvaeflyveklub.dk](http://www.herningsvaeflyveklub.dk)

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

## Formand

Peer Bak Kingosvej 3, 7400 Herning 9712 2914

## Kasserer

Claus Ritter Violvej 168, 8700 Horsens 7572 8474

## Øvrige Bestyrelse

### Næstformand, uddannelse

Flemming Saaby Nielsen Kjærgårdsvej 25, 7451 Sunds 9714 2575

### Materiel

Kristian S. Hansen Sjællandsgade 41, 7400 Herning 9722 2094

### Strækflyvning og konkurrence

Kim H. Jensen Tværgade 5, 7500 Holstebro 4690 6409

### PR og gæsteflyvninger

Anders H. Madsen Varbergvej 6, 8600 Silkeborg 2328 9211

### Arrangementer og kantine

Niels Folmer Clausen Stensbjergvej 15, 7400 Herning 9721 7155

## Redaktør

Ole Korsholm 9715 3883 [kontakt@herningsvaeflyveklub.dk](mailto:kontakt@herningsvaeflyveklub.dk)

## Tryk

Roelsgaard Kopi & Print 9722 2055 [print@kopi-print.dk](mailto:print@kopi-print.dk)

## Distribution

Peer Bak 9712 2914 [peer@herningsvaeflyveklub.dk](mailto:peer@herningsvaeflyveklub.dk)

# Januar...

Så kom januar-nummeret 'på gaden'. Jeg havde egentlig ikke forventet, der skulle ske det helt store; men pludselig væltede det ind med indlæg vedrørende meget forskellige emner...

Besøg hos svæveflyveklubber i Tyskland og England, test af simulator, mv...

På pladsen er der stor aktivitet i hangarerne – flyene og startmateriellet klargøres til sæsonstarten, som jo ikke er så langt væk længere...Det sidste ses også ved, at årets første spilturnus nu er offentliggjort!;)

Husk også generalforsamlingen, der jo afholdes lørdag den 28. februar!

S-teoriholdet er startet for et par uger siden. Glem heller ikke PFT teoriaftenen den 11. marts.

## Generalforsamling 2009

Klubbens næste ordinære generalforsamling afholdes lørdag den 28.februar 2008.

**ALTID FORAN. PUNTO.**

**NY SERIE PUNTO MED ESP SOM STANDARD FRÅ KR. 129.990,-  
INTEGRERET BLUE&ME™ SYSTEM\***

• Et nyt udvalgte • Nyt interiør • Nyt aluminiums designelement • Nyt instrument • Ny sportstige sædler  
• Blue&Me™ system • Bluetooth, der giver dig nemmere forbindelse af musik med blåtts® telefon og elektroniske enheder

www.fiat.dk

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

*Forsidebilledet:* Vintervedligeholdelsen er i fuld gang...

Foto: Ole Korsholm

# Spilturnus

## Marts

- Lørdag den 14. : Henning Henriksen, Knud Møller, Thomas Laugesen.  
Søndag den 15. : Helmuth E. Nielsen, Rasmus Ørskov, Jens C Laursen.  
Lørdag den 21. : Arne J. B. Møller, Mogens Hoelgård, Villy Bach.  
Søndag den 22. : Ivan Nielsen., Tina B. Andersen, Flemming U. Andersen.  
Lørdag den 28. : Troels Skærlund, Villy Bach, Leo Lassen.  
Søndag den 29. : Jens C. Laursen, Anders H. Madsen, Jens Kampmann.

## April

- Lørdag den 04. : Arne B. Pedersen, Jan Korsager, Niels E. Klemmensen.  
Søndag den 05. : Kristian Dalsgård, Mikkel Høj, Orla L. Christensen.  
Torsdag den 09. : Finn Mielec, Sixten Bech, Jørgen V. Hovgård.  
Fredag den 10. : Jørgen Jensen, Troels Skærlund, Leena Heidi I. Mortensen.  
Lørdag den 11. : Mogens jensen, Jeppe Sørensen, Børge S. Johansen.  
Søndag den 12. : Ole Korsholm, Peter Kristensen, Thomas Villadsen.  
Mandag den 13. : Claus H. Thomsen, Erik Kjærgård, Jens C. Laursen.  
Lørdag den 18. : Steen L. Andersen, Jacob B. Nikolaisen, Jørn H. Larsen.  
Søndag den 19. : Michael L. Jensen, Svend K. Jensen, Raif Kalesic.  
Lørdag den 25. : Frede Østergård, Hans S. Pedersen, Jørgen Ø. Jørgensen.  
Søndag den 26. : Jens Kampmann, Ronnie Aa. Poulsen, Thomas Lins.

Hvis datoen ikke passer dig, sørg så for at finde en at bytte med. Vagten er fra kl. 0900 til kl. 1800. Bliver det nødvendigt at tage hjem før, så sørg selv for en afløser.

Mvh. *Leo Lassen*

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



# Hverdagsflyvning

På et medlemsmøde sidste år var der et generelt ønske om mere hverdagsflyvning. Da jeg selv fortrinsvis kun har mulighed for at flyve på hverdage, har jeg tilbudt bestyrelsen og strukturudvalget at være tovholder på „projekt mere hverdagsflyvning“, hvilket de har takket ja tak til.

Derfor vil jeg nu gerne høre fra alle de S-piloter som mener de kan drage fordel af hverdagsflyvning. For at have noget at arbejde ud fra, vil jeg gerne bede jeg sende mig en mail, hvori I besvarer følgende spørgsmål:

- Hvis nu vejret var termikvejr alle ugens 5 hverdage, hvor mange dage om ugen ville du så have mulighed for at hverdagsflyve?
- Ville du, nogle dage, være indstillet på at køre på flyvepladsen og hjælpe de andre med komme i luften, for måske ikke selv at komme i luften før senere på dagen efter andre er landet igen?
- Vil du primært flyve stræk- eller lokalflyvning? Og hvor lang tid plejer du at flyve? (Er du træt eller mør efter 2, 3 eller 4 timer?)
- Kan du, om nødvendigt, finde tid til at hente en udelanding, efter du selv er landet?
- Er du fortrolig med SMS?
- Tanker, forslag og idéer omkring hverdagsflyvning modtages meget gerne.

Nu er jeg relativ ny i klubben, og kender ikke folks rutiner m.v., men i min gamle klub var der nogle medlemmer som næsten altid var på flyvepladsen, og kunne give et nap med for at få folk i luften. Hvis vi har sådanne medlemmer, vil jeg selvfølgelig meget gerne høre fra dem. Er du flyslæbspilot og har du mulighed og lyst til at slæbe på hverdage - så skriv endeligt.

*Bjarne Sørensen*



## PFT aften

PFT-teori aften afholdes onsdag den 11. marts kl. 19.00 i klubhuset!

Program kommer på vores hjemmeside.

*Per Kragso*

# Vintervedligeholdelse 2008/2009

Vedligeholdelsesarbejder vil i lighed med tidligere år foregå således at jordmateriel, transportvogne og private fly, deles om værkstedshangaren i perioden fra flyvning stopper og frem til årsskiftet.

De involverede i denne del af vedligeholdelsesarbejdet, sørger selv for planlægning af de enkelte aktiviteter. (Husk at koordinere indbyrdes, vedrørende de køretøjer der optager meget plads).

Privatejere tilbydes opbevaring af fly på flytbare (kørende) vinterbukke i perioden fra flyvningen stopper frem til 21/2.

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.



Foto: OK

## Tidsplan for overhaling af fly 2009

<b>Fly</b>	<b>Periode</b>	<b>Holdleder</b>	<b>Materiel kontrollant</b>
ZS	18/1-1/2	Thomas Villadsen	Thomas Villadsen
PC	18/1-1/2	Thomas Laugesen	Peter Fischer Jensen
VK	25/1-7/2	Arne Boye-Møller	Peter Fischer Jensen
V	7/2-14/2	Orla Lind Christensen	Jeppe Sørensen
X9	24/1-1/2	Brian Lassen	Jeppe Sørensen
	22/2-1/3	Syn af private fly – Private fly ud af hangaren.	
	7/3-8/3	Syn og samling af klubfly.	
	14/3	Sæsonstart.	

## Holdlister – klubfly

### **Dimona - ZS**

*Holdleder:* Thomas Villadsen.

Changiz Farrahi, Flemming Saaby Nielsen, Thorsten Vestergren, Jørgen Ø. Jørgensen, Leena Heidi Mortensen, Hans Olsen, Bjarne Sørensen.

### **LS8 - V**

*Holdleder:* Orla Lind Christensen.

Ronnie Aalstrup-Poulsen, Poul Mølgaard Frederiksen, Jørgen Jensen, Frede Østergaard, Bent Lausdahl.

### **ASK21 - PC**

*Holdleder:* Thomas Laugesen

Kurt Thybo, Raif Kalesic, Kim H. Jensen, Sixten Bech, Christian Lynbech, Niels Hansen, Steen Lomborg Andersen, Peter Kristiansen.

### **Discus - X9**

*Holdleder:* Brian Lassen

Ole Korsholm, Mogens Sørensen, Erik Sangild, Thomas Grove Christensen, Jakob Bach Nikolajsen.

### **Duo Discus - VK**

*Holdleder:* Arne Boye-Møller

Helmuth Egsgaard, Bent Kristensen, Michael Mølgaard Pedersen, Edvard Mortensen, Jørgen Peder Jensen, Henrik S. Mortensen.



I samarbejde med Herning Svæveflyveklub arrangerer

**Dansk Svæveflyver Union**

# Spring Cup '09

**- brug vinterferien til noget fornuftigt!**

**Uge 17 – søndag den 19. til lørdag den 25. april 2009 på  
Skinderholm, Herning Flyveplads**

Spring Cup er tænkt som en mulig første svæveflyvekoneurrence at deltage i. Mere erfarne er også velkomne. Niveauet for opgaver tilstræbes lavere end til f.eks. Sun-Air Cup. Det forudsættes dog at deltagerne har fløjet mindst nogle få opgaver hjemme i klubben forinden.

- En oplagt mulighed for konkurrenceflyvning på tosædet med f.eks. mindre strækkerfarne co-piloter.
- Konkurrenceflyvning i en hyggelig og afslappet atmosfære – det sociale samvær omkring flyvning og sikkerhed er i højsædet!

Der arrangeres fælles spisning i form af morgen- og aftensmad til rimelige priser! Overnatning er mulig på klubbens campingplads. Muligvis er få hytter til leje på pladsen – først til mølle princippet er gældende.

Startmetode er spilstart/selvstart.

Konkurrenceleder: Peter M. Lorentzen.

Maksimalt deltagerantal er 15 fly plus eventuelle selvstartende fly plus ubegrænset antal aktive medlemmer af Herning Svæveflyveklub.

Deltagergebyr: Kr. 200,-. Afregnes første dag i konkurrencen.

Tilmelding med navn, e-mail adresse, flyvetimer, strækkilometre, mobiltelefonnummer, klub, fly og evt. ønske om hjælp til indkvartering samt spørgsmål i øvrigt sendes til [springcup@herningsvaevflyveklub.dk](mailto:springcup@herningsvaevflyveklub.dk)

Med venlig hilsen

Herning Svæveflyveklub  
Strækflyvningsudvalget

Konkurrencereglerne kan findes på vores hjemmeside...



# På besøg

## – hos en engelsk svæveflyveklub

Af Anders Husted Madsen

Den 1. November 2008 var vi (Per Kragssø og undertegnede) i England for at kigge på en svæveflyvesimulator. Formålet var ved selvsyn at få et indtryk af en tosædet britisk simulator, men også at høre om de erfaringer, som briterne har med brug af svæveflyvesimulator. Turen var en kulmination på lang tids forarbejde og ikke mindst bearbejde med henblik på at få skabt kontakt til de rette personer i England, men da vi havde lavet et godt forarbejde gik turen derover ganske uproblematisk. Hovedformålet var at få set så mange simulatorer som muligt med henblik på at have så godt et overblik over simulator markedet som muligt, hvis Herning Svæveflyveklub skal en gang skal investere i sådan en. Som en sidegevinst ved turen fik vi set en engelsk svæveflyveklub samt en startbus, hvor der ganske enkelt ikke manglede noget.

Vi skulle flyve fra København til London med gamle hæderkronede SAS for at kunne være i London om morgenen, hvorfra der var ca. en times kørsel til den svæveflyveklub, som havde simulatoren stående. Klubben (the wind-rushers) var beliggende i Bicester og holdt rent fysisk til på en nedlagt RAF-base fra anden verdenskrig. Vi havde forsøgt at få andre fra klubben med over for at se simulatoren, men da rejsetidspunktet blev kendt, var det nok til, at det kun var klubbens allermest hårdføre medlemmer i form af flyvechefen og undertegnede der kunne tage derover. Selve turen startede rent faktisk med at vi tog til København fredag aften, og efter overnatning på et billigt hotel nær Kastrup Lufthavn var vi klar. Flyveturen derover gik uproblematisk og vi fik fat i den bil, jeg havde reserveret hos AVIS-biludlejning. Selvom flyvechefen frygtede det værste, overlevede han min debut med kørsel i venstre side af vejen. Det lykkedes også at finde flyvepladsen, som var en afskærmet fra offentligheden med hegn og pinkode lås. Men vi kom da ind efter at have talt med nogle flinke folk som stod nær hegnet, og trode på at vi ikke var terrorister.



*fortsættes...*

Da vi kom ind på pladsen som var stor – rigtig stor – af en flyveplads med kun græsbaner, var det også som at blive sat tilbage i tiden. Tidens tand havde sat sine spor på pladsen, men man fornemmede tydeligt, at der var tale om en gammel RAF militærplads. Havde der stået store engelske bombemaskiner eller Spitfires ville man ikke havde spekuleret over det, men i stedet stod der adskillige transportvogne og campingvogne som på en rigtig svæveflyveplads.



*På enhver nedlagt RAF base hører der vel et gammelt kontroltårn til...*

*Kunne vi forestille os noget mere prof end konkurrencelederen til Spring Cup sidde med mørke solbriller og kontrollere slagets gang?*

Der var selvfølgelig kæmpestore hangarer, hvor klubben brugte den ene til sine 3 klubfly, 1 slæbefly samt ca. 50 privatejede, opspændte fly. Det var lidt af et syn i én hangar.



*Selvom det ikke var USA var alting større i denne engelske klub...*

*En kæmpe hangar fyldt med en masse dejlige svævefly og TMG'ere. 95% var i privat eje.*

I England er det meget almindeligt modsat herhjemme, at man køber sit eget svævefly, når man er fløjet solo. Derfor havde klubben kun 3 klubfly til sine 150 medlemmer. Til gengæld var aldersspredningen på de private fly kæmpe stor, idet der var alt fra, hvad vi betegner som veteranfly til moderne glasfiberfly. Efter vi havde set deres simulator, som stod i deres hangar, var vi rundt at se deres klubfaciliteter. Pladsen var stor, men deres faciliteter kunne godt være af en højere standard. Men måske gjorde november månedens klamme, kulde også sit til, at tingene ikke tog sig ud fra deres bedste side. Trods det kolde, klamme vejr og med en grå skydyne hængende i måske 500 meter var der vel næsten ligeså mange medlemmer på pladsen, som vi har på en god flyvedag. Den dag skolede de på klubbens to skolefly (ASK-13), og da vi skulle have lidt varme i kroppen



*Det slår alt hvad vi har set tidligere...*

*I bagenden af deres startbus et fuldt udstyret køkken med personale!*

*Måske skulle man være svæveflyver i England?*

*Måske skulle vi have det med i vores planer for fremtiden?*

*Måske skal vi bare drømme videre?*

igen samt noget frokost blev turen sat mod startfeltet. Det var egentligt lidt underligt, men vi skulle snart finde ud af, at deres startbus, som var rigtig gammel, kunne noget, der fik os til at tabe næsten næse og mund. Bussen var vel på størrelse med vores startbus, men i modsætning til vores havde de i bagenden indrettet et komplet køkken med kogeplader, ovn, køleskab osv. Som prikken over i'et havde de ansat en nydelig ung kvinde (på prøve!) til at lave frisk mad til dem. Menuen var meget engelsk. Vi kunne dårligt tro vores egne øjne!!! Udover at ideen var god, var det utroligt, at det kunne løbe rundt rent økonomisk med en ansat til at betjene køkkenet, men det betød rent faktisk, at der var meget socialt liv og aktivitet på startfeltet det meste af dagen.

Efter at have besøgt deres plads gik turen tilbage til London, og mens vi ventede på vores forsinkede fly havde vi rig lejlighed til at smage en enkelt pint og blive enige om flere ting: Den simulator vi havde set derovre var ubetinget noget af det bedste deres findes på markedet, men samtidig kunne det også være et mål for en klubtur. Pladsen lå langt inde i det midtengelske og byder i den gode flyvesæson på termik, som der var fløjet ture på op til 750 km i.

Så vi kom interesserede derovre og inspirerede hjem igen.

Vi kan helt sikkert lære meget ved at udveksle erfaringer med udenlandske klubber, men de kan også helt sikkert lære noget af os...



*Sådan: En masse opspændte fly i en kæmpe hangar...*

Besøg hos en tysk svæveflyveklub, vores venskabsklub i

# Büккеburg

Vi forbereder os til landing - kalder op til Büккеburg-Weinberg. Vi er velkommen til at lande, men der befinder sig en fåreflok på banen, så vi bliver bedt om at lave et low-pass for at få fårene væk...



Foto: Michael Pedersen

*Büккеburg Flyveplads med får!! Nederst i billedet, til højre for svæveflyene, ses klubhuset...*

Forhistorien er, at Kim H. Jensen og jeg, Michael M. Pedersen, den 24. juli 2008 var på besøg hos 'Sports Verein Büккеburg'. Det er den svæveflyveklub i Tyskland, som Herning svæveflyveklub har haft forbindelse til gennem mange år. Herning svæveflyveklub har eksempelvis holdt sommerlejr i Büккеburg.

Büккеburg ligger sydvest for Hannover i retning mod Minden - lige hvor Kassel bakkene starter. Vi fløj derned i ZD. Turen startede for mit vedkommende med at Kim ringede for at høre om jeg ville med. Det ville jeg gerne, og vi aftalte at vi skulle forberede turen hos mig et par dage inden vi skulle af sted.

## Planlægning

Efter et par kopper kaffe og rundstykker var vi klar til at begynde arbejdet. Det var første gang jeg skulle flyve over landets grænser, så det var spændende og lærerigt at deltage i

planlægningen. Kim havde flyvekort over Tyskland. Ud fra kortene fastlagde vi de rapportpunkter vi skulle bruge til vores flyveplan. Rapportpunkter var eksempelvis VOR stationer hvortil vi fandt de kompasretninger vi skulle flyve. Tilsvarende kunne vi på kortene finde de frekvenser vi skulle bruge til de 'informations' og 'approaches' vi ville få brug for at tale med. Vi fandt ligeledes på kortene mulige alternative flyvepladser samt information om de restriktionsområder vi skulle være opmærksomme på under flyveturen.

## **Afgang mod Bückeberg**

Den 24. juli mødtes vi som aftalt kl. 7.00 om morgenen. Vi fik tanket ZD, lavet dagligt tilsyn og sendt vores flyveplan til 'Naviar'. Herefter måtte vi vente på at den sidste morgendis skulle lette. Kl. 8.30 var alt på plads. Vi kunne derfor lette og bede 'Karup approach' åbne vores flyveplan – så var vi på vej.

Vi kunne på første del af turen se de sidste tågebanker og lave skyer forsvinde. Ellers var vejret flot og luften kold og klar.

Vi kunne se de danske øer i vadehavet, tage et billede af Møgeltønder Slot for herefter at krydse grænsen til Tyskland. Herefter fulgte vi den nordvesttyske kyst til vi havde passeret Elbens udløb for senere at krydse ind i landet for at flyve øst om Bremens TMA i 3.000'. Vi fortsatte herefter direkte sydpå til vi havde Bückeberg i sigte.

Vi bad om tilladelse til at flyve ind i den militære flyveplads i Bückebergs 'Control Area' for landing på Bückeberg-Weinberg. Den militære flyveplads i Bückeberg er nordeuropas største helikopterbase. Det var da vi kaldte Bückeberg-Weinberg, at vi fik besked på at lave en overflyvning af banen for at rydde denne for får. Pladsen er ejet af Bückeberg kommune som har udlejet græsarealet til en fårehyrde, samt givet tilladelse til at svæveflyveklubben må anvende banen. Banen er meget bakket og ujævn, samt der går en vej igennem banen. Vi fik senere at vide, at wirehenterne kun måtte køre på vejen af hensyn til fårenes græs.

Vi fandt et rimeligt område på banen hvor vi kunne lande sikkert inden vi nåede frem til det område hvor fårene nu befandt sig. Vi måtte dog køre i en bue rundt om fårene for at nå frem til parkeringsarealet foran klubhuset.

Klokken var nu ca. 11.15 og vi var ankommet efter en flyvning på 2 timer og 40 tachominutter og ca. 440 km i fugleflugtslinie.

## **Ankomst til Bückeberg**

Da vi landede forventede vi at blive mødt af Claus og Bente Hilding. Men de var ikke på pladsen. Vi blev i stedet budt velkommen af de lokale klubmedlemmer i Bückeberg over en kop kaffe. Snakken gik herefter lystigt på en god blanding af tysk og engelsk krydret med lidt dansk – samt tegn og fakter. En af klubbens medlemmer – Klaus Kellermeier – besøgte sammen med sin datter HSvK tidligere på året for at forberede den sommerlejr som klubben vil holde hos os i 2009.

*fortsættes...*

Da kaffen var drukket gik vi en tur ud på pladsen og kiggede på klubbens elektriske spil.

Spillet drives af kraft fra elnettet.

Der anvendes en kunststoffwire til optræk af fly.



Foto: Michael Pedersen

Spillet betjenes efter samme princip som vores 'Elvira', hvor flytypen indstilles og starten gennemføres halv-automatisk. Deres spil er ikke så driftsikkert som vores. De har bl.a. problemer med at få spillet til at holde en konstant fart under optræk i sidevind.

Under gennemgangen af spillet dukkede Claus og Bente endelig op. De var på ferie i 'Bad Nenndorf' der ligger 30 minutters kørsel fra Bückeburg. De havde valgt at bruge 1½ time på køreturen. Claus påstår at forsinkelsen skyldes, at en militær blokvogn var brudt sammen på motorvejen og lavede en lang kø; men det kan jo være svært at finde rundt i Tyskland.

Vores tyske venner er venlige mennesker, så vi blev igen budt på kaffe sammen med Claus og Bente. Herefter gik vi en tur ud i deres hangarer. De har fine fly som Duo Discus og andre glasfiberfly, men deres flypark er præget af lærredsfly. Det var spændende at gå rundt og kigge på de gamle svævefly – som at være på museum. Der er 11 klubfly på pladsen og 12 private.



Foto: Kim H. Jensen

Klubhuset på Bückeburg...

## Bückerburg og helikoptermuseet

Efter rundgangen trængte vi til noget at spise, så Klaus tog os med ind til Bückerburg, hvor vi spiste en karry pølse og gik en kort tur gennem byen, hvor vi bl.a. så det lokale slot. Vi besøgte også 'Hubschrauber' museet, altså byens helikoptermuseum. Der har ligget en stor helikopterfabrik i byen, og de tyske militære helikoptere opererer fra byens militære lufthavn. Helikoptere har derfor haft stor betydning for Bückerburgs udvikling.

Museet er meget interessant at besøge. Som Kim så rigtig sagde: 'Det er første gang jeg har set så mange mærkelige anordninger samlet ét sted'. Der er udstillet replikaer af de tidligste apparater med rotorere som det er forsøgt at lette med fra jordens overflade samt eksempelvis krydsninger mellem helikoptere og flyvemaskiner og 'helikopter-raketter'.

*Red.: KHJ har taget nogle meget interessante billeder fra helikoptermuseet; men desværre har jeg ikke fået plads til dem i denne omgang... ;(*

## Svæveflyvning over Bückerburg

Efter vi havde forladt museet kørte vi tilbage til flyvepladsen og fik en tur i klubbens K13.

Tiden var ved at være knap, så der var kun tid til at vi kunne flyve 10-15 minutter hver. Vi havde Klaus Kellermeier med i bagsædet. Det var interessant, for han kunne fortælle om det vi kunne se i området, eksempelvis et atomkraftværk og en tidligere jern-mine i en bjergkæde (bakkekæde) syd for pladsen som i dag anvendes til udgravning af sten til vejbyggeri. Vi kunne lige nå at flyve en tur til Minden, hvor vi kunne se verdens største vandkryds – Mittellandskanalen løber på en bro hen over floden Weser.

Klaus fortalte, at det er muligt at flyve 'hang' på skråningerne syd for pladsen. Han kunne også fortælle, at der 4-5 gange om året er mulighed for bølgeflyvning langs de 2-300 meter høje skråninger ved sydlig vind.

Det var nu blevet tid til at vi skulle forberede vores hjemtur.

Kim taxiede ZD frem til klubbens benzinstander hvor i fik fyldt tanken. Vi fik herefter en veninde til en af klubbens medlemmer til at tage et gruppebillede af Kim og mig sammen med nogle af vores tyske venner og ZD. Dette billede har Klaus senere sendt ind til den lokale avis sammen med en beskrivelse af vores tur. Dette blev bragt som en artikel i avisen.

Årsagen til at vores tur var interessant er, at det i Tyskland ikke er almindeligt at flyve langt i en motorsvæveflyver.

Vi skulle også have indsendt vores flyveplan. Det viste sig at være et større problem. Problemet var først at finde ud af hvordan vi skulle indgive vores flyveplan. Vi havde fået at vide inden vi fløj derned at det var „kein problem“. Et par gamle rotter udenfor klubhuset mente ikke det var nødvendigt med en flyveplan for at flyve til Danmark. Efter noget ringen rundt endte vi der hvor Kim foreslog fra starten, nemlig Frankfurt ATC. De ville helst have en fax, men accepterede til sidst at få den indleveret over telefonen. I sådan et tilfælde er det vigtigt at have alle oplysningerne klar så man kan uden videre kan lire en flyveplan af over telefonen.



Foto: Kim H. Jensen

*Michael gør klar til svæveflyveturen, og ses her sammen med Klaus Kellermeier...*

## Retur til EKHG

Vi var nu klar til at lette og kørte op på den bedste bakketop vi kunne finde på banen og startede fra denne. Da vi havde forladt Bückebug CTR meldte vi ind på Bremen information og bad om tilladelse til at stige til FL65. Vi fik tilladelse til dette. Efter en kort pause kaldte information tilbage til os. Hun ville lige høre om vi virkelig mente, at vi i et motorsvævefly var i stand til at nå FL65 inden vi nåede op til Bremen TMA. Joe, det mente vi da bestemte, at vi kunne – og det gik fint.

Lige mens vi fløj ind over Bremen TMA blev vi kaldt op igen og fik at vide at vi ikke måtte være så højt uden en mode-S transponder. Hun lod os dog blive i FL 65 og ville så kalde os igen når vi var passeret, så vi kunne komme under FL 50. Vi hørte dog ikke mere fra hende, så resten af turen gennem Tyskland foregik i FL 65.

Det var interessant at lytte med på de frekvenser vi anvendte under vores flyvning. Vi kunne lytte med på de professionelle piloters meldinger samt de meldinger fritidspiloterne kom med. Det var ikke altid fritidspiloterne slap lige godt fra deres meldinger, men flyvelederne var i alle tilfælde meget hjælpsomme. Det var ligeledes lidt sjovt at høre at de samme transponderkoder blev givet til flere fly på samme tidspunkt. Dette var normal procedure, og det gav ikke anledning til problemer, da det blev sikret, at fly med samme koder ikke befandt sig i samme område.

På Bremen information kunne vi høre, at der var fundet en fugl på en landingsbane hvor en passagermaskine lige var lettet. Piloten kontrollerede at alt var OK. Af sikkerhedshensyn blev det aftalt, at han skulle lave et low pass over Groningen med understellet ude. Formålet med denne manøvre var at lave en visuel kontrol af om fuglen havde ramt understellet og havde skadet dette – vi nåede ikke at høre resultatet af denne overflyvning.

Turen gennem Tyskland gik uden problemer og vi kunne kort tid efter vi havde krydset grænsen til Danmark melde ind i Billund TMA med korrekt fraseologi. Flyvelederen gav tilladelse til at vi kunne krydse området. Herefter forventede vi ikke at høre fra ham før vi skulle melde ud af TMA'en. Vi tog fejl, for flyvelederen var meget snakkesagelig. Han ville høre om alt var klar til næste dag. Årsagen var at flyvelederen næste dag skulle deltage i den første tur i ZS med klubmedlemmer bag styrepinden – det glædede han sig vist til.

Resten af turen gik planmæssigt. Vi fik flyveren vasket og sat i hangar. Herefter var vi klar til at nyde en velfortjent øl og se de første billeder fra dagen. Vi var enige om at det havde været en rigtig god tur – det var sjovt at møde vores tyske venner, se Bückeburg og omegn samt flyveturen havde været interessant.



*Gruppenbilledet, der kom i avisen...*

Jeg kan anbefale alle klubbens medlemmer at deltage i en tur som denne. Det er både interessant og lærerigt.

Med venlig hilsen *Michael M. Pedersen*

# Cybergliding

## – beskrivelse af en engelsk simulator

Af Per Kragso og Anders Husted Madsen

Som beskrevet andetsteds i dette nummer af bladet har vi været i England for at se en svæveflyvesimulator, som vi sagtens kunne se en nytte af i Herning Svæveflyveklub. En klub som vores skal efter vores mening naturligvis have en rigtig simulator. Dvs. en simulator med en rigtig krop, rigtige instrumenter, rigtige styregrejer osv. Den simulator, vi så i England, havde det vi efterspurgte, men i modsætning til mange danske simulatorer var det en to-sædet udgave, hvilket giver optimale betingelser for at træne og uddanne nye piloter. Egentlig ville vi helst have haft simulatoren til Danmark, men udsigten til at skulle bruge 4 hele dage på at få den transporteret frem og tilbage var ikke tiltalende, så derfor tog vi over for at se på den.



*Flyvechefen hvor han helst vil være: I bagsædet på en to-sædet. Og uden elev???*

*Tastaturet i bagsædet benytter instruktøreren til at betjene Condor-programmet med.*

*Der er ikke noget computergrej foran. Kun et rigtigt cockpit med diverse håndtag og styrepind. Tættere på almindelig flyvning kommer man ikke i en simulator.*

Simulatoren er bygget af et engelsk firma, som laver glasfiber arbejde af forskellig slags, herunder også glasfiberarbejde på svævefly. Den er ejet af British Gliding Association, og bliver brugt af forskellige klubber til blandet PR formål. For at de forskellige klubber kan låne den, er der lavet en speciel trailer, som den kan transporteres i. Softwaren i simulatoren er Condor, og udover rigtige instrumenter, var den udstyret med et lydanlæg og skjulte højttalere, så man fik et rigtig indtryk af fx kørsel på jorden. I modsætning til mange simulatorer havde denne simulator en skærm, som gik lidt hen på siden af kroppen, men ikke helt. Det gjorde, at man til en hvis grad kan øve udkig, hvilket jo ikke kan lade sig gøre i langt de fleste simulatorer.

## Erfaringer fra udlandet

I Finland bruges flysimulator ved instruktøruddannelse. Der flyves under et kursus ca. 7 timer med fly og 20 timer i flysimulator.

Erfaringerne siger, at instruktørerne bliver bedre uddannet og med en større kvalitet. Baggrunden er metoden til indlæring.

I England bruges flysimulator til grundskoling og erfaringerne er gode. Men under vores besøg blev det pointeret, at mange instruktører, specielt ældre instruktører ikke var glade for at bruge den før de havde fået noget flyvetid på den. Nogle instruktører var bange for at tabe ansigt til unge computerspillende simulatorentusiaster. Der er en mental barriere, som skal overvindes.



*Simulatoren er transportabel og kan bruges til PR-formål...*

I Danmark er der endnu ikke de store erfaringer, og påstanden er, at materiellet er for dårligt, og det ligner for meget Condor på egen pc. I unions regi er der lavet nogle forslag til simulatornormer, som dog ikke er godkendte af statens luftfartsvæsen, og derfor ikke officielle. På det sidste formandsmøde blev klubberne opfordret til i en eller anden grad at indføre simulatortræning.

I vores øjne skal vi have anskaffet os en simulator, og ideelt set skal det være en to-sædet version. Computermodellen, hvor man spiller Condor giver ikke den samme realistiske oplevelser som en rigtig simulator, og kan ikke erstatte en rigtig simulator. Får vi en simulator i klubben, vil det give os helt nye forbedrede muligheder for at skole på dårlige dage samt mulighed for at have et helt unikt PR-værktøj.

*fortsættes...*

# Cybergliding

## – Sammendrag af oplysninger og erfaringer fra England:

### Art:

#### Flysimulator

1. Krop fra 2-sædet fly
2. 2 projektorer
3. Dobbelt lærred
4. Instrumenter som følger flyvningen
5. Udløser håndtag
6. Luftbremse
7. Rorpind
8. Pedaler
9. Rortryk
10. Lyd når jorden røres

#### Krav til lokale:

1. Særskilt lokale
2. Mørk eller dæmpning af lys

### Anvendelse:

#### Basisskoling

1. Ligeud flyvning
2. Drej
3. Landingsrunde
4. Base
5. Indflyvning
6. Landing

#### Kunstflyvning

1. Spind
2. Loop
3. Rul

#### Flyslæb

Omskoling: Først flysimulator og herefter praktisk flyvning.

Kan også bruges til PFT.

### Dækkede behov:

Supplement til basisuddannelse, således at der kan flyves solo på færre starter, og trænes på regnvejrsdage.

Nye elever: Starter med flysimulator. Lærer at holde fart, dreje, fornemmelse for ror-virkninger mv.

Under uddannelse: Kan bruges supplerende ved f.eks. sidevindslandinger, drej mv.

Vanskelige manøvrer kan øves til de beherskes.

### Hvordan oplevedes simulatoren:

Næsten som at flyve et rigtigt fly: der kan styres efter horisont, fornemmelse af drej, landing, rortryk er meget realistiske således, at piloter med ringe eller ingen condorerfaring kan flyve flysimulatoren med det samme.



## Strækflyvning:

Øve mekaniske forhold, som træning i praktisk brug af GPS, slutglid mv.

GPS, slutglid og udelandinger er vanskelige forhold for nye strækpiloter. I flysimulator kan piloten blive fortrolig med GPS og prøve slutglid.

Hvis ellers grafikkortet er ok, kan der vælges udelandingsmarker.

## Ulempe i dag ved denne flysimulator:

At der ikke kan ses 180 grader til siden. Betyder, at ved landing kan pladsen ikke ses til siden. Der kan ikke holdes udkig.

## Arbejdes der på

At udstyre flysimulatoren med 5 projektorer i stedet for 2 projektorer - herefter kan der ses til siden.



*Alle ved, at jo yngre man er, når man starter, des bedre bliver man!!!!*

# 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

# Betragtninger

## – fra en evt. ny formand for svæveflyveklubben

Da jeg i sin tid meldte mig ind i Herning Svæveflyveklub var det på grund af, at den fremstod godt organiseret og det sikkerhedsmæssige var i top. Med andre ord en rigtig god klub. I mine øjne en af Danmarks bedste klubber. Står det til mig skal vi have udviklet klubben til Danmarks suverænt største og bedste svæveflyveklub med en flyflåde, der fremtidssikrer dette ønske. Klubben skal være karakteriseret af dynamik og udvikling. Vi skal tilbyde alle former for flyvning lige fra hyggeflyvning til udvikling af talenter til eliteniveau. Flere af klubbens medlemmer har opfordret mig til at stille op som formand for klubben. Den holdning jeg præsenterer nedenunder er helt min egen, og ikke udtryk for den siddende bestyrelses holdninger – langt fra. Da jeg samtidig ved, at mange måske ikke helt ved, hvad jeg vil stå for, har jeg valgt at komme med dette indlæg. Så har man mulighed for at stille andre op i mod mig, hvis ikke man er enig. Det er jo demokratiets vilkår. Selvom en formand for klubben har noget at skulle have sagt, så er det jo ikke indførelse af enevælde der er på valg til generalforsamlingen. Som evt. kommende formand for klubben er man i min optik i lighed med de øvrige bestyrelsesmedlemmer forpligtet til at arbejde loyalt overfor de beslutninger, som bestyrelsen beslutter – uanset om man er enig eller ej.

I klubben skal vi have kigget meget mere på vores mål og visioner – ellers går vi i stå. Får vi lavet nogle fremadrettede, udviklende mål og visioner skaber vi dynamik. Har vi dynamik i klubben får vi også flere medlemmer. I forvejen har vi en stor klub, men hvorfor skal den ikke være større, hvorfor skal vi ikke have nogle flere unge mennesker i vores klub, kan vi lave et nyt takstsystem, som gør det muligt for unge at flyve billigt, skal klubhuset udvides osv? Vi skal turde lave nogle langsigtede handlingsplaner, som vi vil arbejde benhårdt for at opnå, og vi må ikke stille os tilfredse, hvis det ikke lykkedes første år. Det skal involvere alle i klubben – lige fra bestyrelsen til elever. I det arbejde skal bestyrelsen turde gå forrest og komme med nogle visionære forslag som bliver diskuteret i åbenhed. I den proces er det vigtigt, at alle har muligheden for at byde ind i den debat, men samtidig også endnu mere vigtigt, at vi får skabt klarhed over de trufne beslutninger.

Det, der for tiden optager alle mennesker, er økonomien. Hvis vi vil dynamik og udvikling i klubben er det nødvendigt, at vi får set på den samlede situation i klubben. Her spiller det økonomiske naturligvis en stor rolle. Vi er i den meget gunstige situation, at vi principielt har muligheden for at have en sund økonomi, og hvis vi vil, kan vi betale nye fly, større reparationer/vedligeholdelsesarbejder kontant. Det er ikke alle foreninger, der kan det. Mens alle taler om krise, har vi muligheden for at agere, så vi konstruktivt kan udvikle klubben og have en sund økonomi på trods af dårlige økonomiske tider. Det er derfor naturligt, at vi i diskussionen om klubbens udvikling inddrager spørgsmålet om det rimelige i gældsætning for at finansiere nye flyindkøb. Jeg har den holdning, at vi bør finansiere større nyanskaffelser for opsparede midler. Derved er vi ikke afhængige af variable indtægter, som fx. lave flyveafgifter på grund af dårligt vejr. Konsekvensen *kan* blive, at vi kraftigt skal *overveje* at skille os af med den ene Dimona, men også udskyde anskaffelsen af den nye ASG-29 til sæsonen

2011. Et sådant skridt vil naturligvis først blive taget efter grundige overvejelser af hele klubbens samlede situation, når vi har overblik over vores langsigtede mål og først efter at menige medlemmer af klubben er hørt. Nogle vil sige, at jeg ikke bryder mig om TMG flyvning. Intet er mere forkert – jeg respekterer de piloter og de udfordringer, der er ved at flyve TMG og lange ture i TMG'ere, men i øjeblikket har vi i mine øjne ikke den økonomiske formåen til at have to TMG'ere. Det kan være, at vi senere hen får den mulighed.

Grunden til ovenstående overvejelse er, at vi i bedste fald vil være gældfri til januar 2014. Samtidig vil den gældsætning, vi har i klubben, blokere for yderligere udvikling og dynamik, fordi vores handlemuligheder er stærkt begrænsede i årene fremover. Kommer der uforudsete udgifter vil tidspunktet for hvornår vi er gældfrie selvsagt rykkes ud i fremtiden. Det fundament, vi skal udvikle klubben på, er, at vi har handlemuligheder og udviklingsmuligheder. Herning Svæveflyveklub skal være en klub, hvor tingene udvikler sig, og hvor man som person kan blive udviklet. Et område der kan skabe dynamik kunne fx. være anskaffelse af en flysimulator. Der er selvfølgelig andre områder.

Når vi får nye medlemmer i klubben, er det første de fleste stifter bekendtskab med massiv udvikling. Nye medlemmer skal lære klubbens traditioner, kultur og omgangstone at kende, men personligt lærer de fleste (læs: elever) allermest ved, at de begynder at lære at skole på enten svævefly eller på TMG. Det er massiv udvikling, og en konstant dynamik, udvikling og erhvervelse nye kompetencer for den enkelte, når man ser det over et helt skolingsforløb. Når S-certifikatet er i hus, hvad så: For nogen er overgangen til videre udvikling i form af at lære strækflyvningens ædle kunst eller turflyvning i TMG naturligt, at man selv tager hånd om det. Andre er heldige at få den hjælp der skal til for at de kommer i gang. For andre kommer de ikke videre, og skolings dynamik, udvikling og erhvervelse af kompetencer går i stå. Når der er gået tilstrækkelig med tid har vi i klubben mistet et medlem fordi vi ikke har haft et tilbud efter skoling. Det er derfor helt centralt, at vi skal kunne tilbyde alle medlemmer kontinuerlig udvikling og erhvervelse af nye kompetencer. Kommer man i gang med at videreuddanne sig efter erhvervelsen af S-certifikat kommer man også samtidig med i forskellige sociale sammenhænge. Det er meget vigtigt, at vi i klubudviklingen har fokus på det sociale element, så det enkelte medlem får et netværk i klubben, men også at det er naturligt at man kan tage familien med og at den føler sig tilpas og velkommen i klubben.

Når vi forhåbentlig kommer til at diskutere klubbens fremtid i den nye sæson, er det selvfølgelig, at der opstår en livlig diskussion. Uanset udfaldet af diskussionen vil der være nogle som ikke er enige i de konsekvenser denne diskussion får. Nogle vil føle sig trådt på og føle sig som tabere i en diskussion. Det kan ikke være anderledes, men vi bliver nødt til at have diskussionen og tage konsekvenserne af diskussionen, så vi kan udvikle klubben i en sund retning, som et flertal af klubbens medlemmer står bag. Samtidig er det også vigtigt, at når vi har lavet vores målsætninger, visioner osv., respekterer hinandens forskelligheder, så vi bagefter kan være gode klubkammerater, der er fælles om det vi er i klubben for: svæveflyvning. Vi skal lave Danmarks bedste svæveflyveklub endnu bedre.

*Anders Husted Madsen*

# Bestyrelsesmøde

Referat af bestyrelsesmøde nr. 11 den 12. januar 2009 i klubhuset.

Mødt: Flemming Saaby Nielsen (FSN), Kristian S. Hansen (KSH), Claus Ritter (CR), Kim H. Jensen (KHJ), Anders Husted Madsen (AHM), Niels Folmer Clausen (NFC) og Peer Bak (PB). Gæst: Peter Michael Lorentzen.

Ref.: Peer Bak

## 1. Administration

- a) Peter M. Lorentzen præsenterede det af ham og Claus Hilding Thomsen udarbejdede oplæg til ny takststruktur.

**Oplægget præsenteres i KONTAKT og på vor Hjemmeside samt drøftes på den kommende generalforsamling under pkt. eventuelt og på et senere medlemsmøde.**

**Tak til Peter M. Lorentzen og Claus Hilding Thomsen.**

- b) Referat fra bestyrelsesmøde nr. 10 den 9. december 2008.

**Godkendt med tilføjelse af mødedeltagere.**

- c) Indbydelse fra KDA i anledning af 100 års jubilæum.

**Ophænges i klubhuset og er i øvrigt i FLYV.**

- d) Meddelelse nr. 48 fra DSvU. Referat fra HB møde nr. 5 (2008/09)

**Til efterretning.**

- e) Jule- nytårshilsen fra IDRÆTSRÅDET.

- f) Idrætsrådets orientering om kriterier og generelle regler for aktivitets tilskud for 2009. **Til efterretning.**

- g) Ind/udmelder

Indmeldelser pr. 1/4-2009: Kenneth Pedersen.

Status pr.	12/1-09	1/1-08
Aktive	95	92
Skolemedl.	1	3
Hvilende	44	40

**Godkendt/til efterretning. Velkommen til vort nye medlem.**

**Som det fremgår af de vedtægter alle medlemmer har fået udleveret ved indmeldelsen og som er på vor hjemmeside, skal udmeldelse eller ønske om overgang til hvilende medlemskab ske inden den 15. maj eller 15. november for at få virkning pr. 1. juli eller 1. januar.**

**Dispensation fra disse regler gives kun i helt særlige tilfælde og bedømmes fra sag til sag. Ingen af de ansøgte dispensationer kunne imødekommes.**

- h) Optaget på Idrætsleder Akademiet:

Peter M. Lorentzen  
Anders Husted Madsen.

**Til efterretning - tillykke med optagelsen.**

- i) Tidsplan og indhold i generalforsamlingen drøftet.

Kandidatemner til de ledige bestyrelsesposter drøftet og vil blive kontaktet så forslagene kan komme ud med dagsordenen der produceres i uge 7 og pakkes den 14/15 februar.

## **2. Økonomi**

- a) Konti og posteringer december 08. **Til efterretning.**

- b) Saldo balance pr. 11-01-09. **Til efterretning.**

- c) Aktiviteter på TMG'erne.

**Som forventet u.h.t. vejr – leveringstidspunkt og flyenes rådighedstid.**

- d) Regnskab 2008 og budget 2009.

**1. Regnskabsudkast gennemgået og godkendt**

**-resultatet er tilfredsstillende, gælden nedbragt som planlagt.**

**Merforbruget på kontoen for lokaler drøftes med Herning Kommune.**

**NB! Er sket med tilfredsstillende resultat.**

- e) Takster 2009. **Er offentliggjort på hjemmesiden.**

**En stor tak til kassereren og hans hjælpere for det store arbejde.**

## **3. Materiel**

- a) Meddelelse nr. 49 fra Unionen vedr. udstedelse af nyt LBD.

**Til efterretning, - der vil komme yderligere fra Unionen.**

- b) Opgørelse fra GF – forsikring vedr. skade på OY-XMN. **Til efterretning.**

- c) Status vedr. mangler på ZS.

**FSN har rykket leverandøren af manglende spejle og forhandler om enten en ombytning af den leverede ELT eller evt. levering af en nyere udgave mod en merudgift.**

**Øvrige mangler vil blive lavet når flyet skal til vinter overhaling.**

*fortsættes...*

d) Team leder til TMG aktiviteten.

**FSN- KHJ prøver på næste TMG-møde at få valgt et medlem.**

### 3. Plads - miljø

Ingen pkt'er.

### 4. Uddannelse

a) Meddelelse nr. 50 fra Unionen. Instruktørkurser 2009.

**Anders Husted Madsen og Michael Mølgaard Pedersen er indstillet.**

b) Meddelelse nr. 51 fra Unionen S-teorioprøve 2009.

S-1/09: Onsdag den 1. april 2009 kl. 19:00.

S-2/09: Onsdag den 10. juni 2009 kl. 19:00.

### 5. PR

a) Bibliotek og Medier – tilsagn om fortsat distributions tilskud til KONTAKT.

**Til efterretning.**

### 6. Konkurrence

a) Meddelelse nr. 52. fra Unionen. Lodtrækning om fly og hytter.

**Udsendt på vor hjemmeside og hænger i klubhuset.**

b) KHJ orienterede og Spring Cup, tildeling af fly og booking.

De enkelte område ansvarlige mindes om få lavet evt. rettelser i Klubhåndbogen.

**Til efterretning.**

### 6. Fest –kantine

a) NFC orienterede om hvilke varegrupper der sælges og hvilke han vil føre.

**Til efterretning.**

### 7. Eventuelt

**Næste møde MANDAG  
den 9. februar kl. 18:30 i  
klubhuset.**

**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**

# Nu hedder vi Thomas Cook Airlines Scandinavia!



*Enjoy every moment*

My Travel Airways har fået nye ejere. Nu hedder vi Thomas Cook Airlines Scandinavia.  
Nyt navn, samme høje kvalitet og service.

Thomas Cook Airlines Scandinavia flyver for:  
Spies, Tjæreborg, Ving, Skibby Rejser, Star Tour, Apollo og Club La Santa

## PR gruppen

### – Status på sæsonen 2008

På PR siden har Herning Svæveflyveklub været meget aktiv i den forgange sæson. De udstillinger, vi har deltaget i, har været udstilling i Ringkøbing i forbindelse med et arrangement om friluftsliv i Ringkøbing og omegn, Herning by-Night, Airshow 2008 i Karup samt udstilling på biblioteket i Herning.

Til Airshowet i Karup deltog vi på tre fronter. Dels med en udstilling i et udstillingstelt, dels havde vi tre fly udstillet og endelig havde vi fået arrangeret, at vi deltog med en flyveudstilling. Forberedelserne til Airshowet i Karup har været den absolut største udfordring i år. Fornemmelsen af at deltage i et stort arrangement som Flyvevåbnet årlige flyvestævne har ikke været til at tage fejl af. Jo tættere vi kom på datoen for arrangementet, jo flere opkald fik vi fra Karup. I forbindelse med airshowet vil vi gerne takke de medlemmer, som hjalp os med at få tingene til at fungere gnidningsfrit på dagen. En speciel tak til ZM-gruppen for at lade os låne ZM som stand-in for ZS, der var så forsinket, at vi ikke kunne få den med til udstillingen. En endnu større tak til Morten Poulsen fra Fyns Svæveflyveklub, som lavede et flot kunstflyvningsprogram for os.



**BESTIL DIN OLIE OG TRÆPILLER  
HOS VESTJYLLANDS ANDEL**

*tlf. 9736 6444*

Vestjyllands Andel · Vesterkær 16 · 6950 Ringkøbing

vja@vja.dk · www.vja.dk



**Vestjyllands Andel**

Disse arrangementer er med til at gøre os kendte i vores region, og det er et arbejde, som vi i PR-gruppen prioriterer højt. Selvom der var meget arbejde specielt i forbindelse med airshowet er det ved disse arrangementer muligt at komme ud til en masse mennesker på en gang. Det er udstillinger, som har krævet, at vi lægger beslag på mindst et svævefly til disse udstillinger, og vi er glade for at kunne konstatere, at vi har fornemmet en opbakning blandt klubbens medlemmer til disse arrangementer.

Udover PR arrangementerne har vi skrevet pressemeddelelser til bl.a. Herning Folkeblad, DR-midt & vest samt TV2 midtvest, når et af klubbens medlemmer har lavet et flot resultat. Vi er så privilegerede, at Herning Folkeblad's sportsredaktion hellere end gerne bringer vores resultater, når der er nogle top-resultater at formidle. Derudover har vi sendt artikler til dem i forbindelse med dåben af ZS, og fik her en flot omtale af klubben.

I sæsonen har vi forsøgt at komme lidt mere ud i de store medier som fjernsyn og radio, hvilket lykkedes med et flot indslag om Rasmus Ørskov til TV2 midt-vest i forbindelse med hans sejr i Pribina Cup. Endelig var der et længere radio-interview med Arne Boye-Møller, da han vandt DM. Sidst men ikke mindst havde Thomas Grove Christensen fået arrangeret, at Danmarks Radio lavede et indslag til SKUM-TV omhandlende svæveflyvning. Det var et meget flot indslag, som profilerede klubben og svæveflyvning overfor unge mennesker.

Vi har afholdt 5 informationsmøder for potentielle nye medlemmer i klubben. Det har været efter annoncering i Herning Folkeblad. Målt i forhold til, hvad vi får af nye medlemmer til disse arrangementer, er der i PR-gruppen sat en evaluering i gang med henblik på en evt. bedre udnyttelse af de ressourcer, der bliver forbrugt i forbindelse med annonceringen. Derudover havde vi som mål i år at profilere os mere overfor unge medlemmer, men det nåede vi ikke helt. Dette arbejde bliver fokus i den kommende sæson.

*Anders H. Madsen*

## TMG-møde

Referat af TMG Turflyvnings møde onsdag den 14. januar 2009.

Fremmødte: Ejvind Skovbjerg, Arne Baunsgaard Pedersen, Niels Erik Klemmensen, Erik Kjærgaard, Kim H. Jensen, Henry Kristensen, Ole Bæk, Heidi Mortensen, Michael Mølgaard Pedersen, Frede Østergaard, Hans Stengel Petersen, Claus Hilding Thomsen.

Claus Hilding Thomsen og Kim H. Jensen fortalte/viste billeder fra Fly-In på Tempelhof den 2-4 maj 2008. Ud over rundvisning i Tempelhofs bygninger bød turen også på et besøg på flymuseet ved Gatow.

Der blev sat destination, dato og tovholder på en række ture i sæson 2009.

Tovholderne koordinerer tilmeldinger m.m.

Oversigten over ture er sendt til maillisten. Næste møde i april.

# Har du husket

**Bestyrelsesmøde** den 9. februar kl. 1830.

**Deadline til Kontakt** fredag den 27. februar.

**Generalforsamlingen** lørdag den 28. februar.

**Syn og samling af fly** lørdag-søndag den 7.-8. marts.

**PFT teori aften** onsdag den 11. marts kl. 1900.

**Sæsonstart** den 14. marts.

**S-teori prøve** den 1. april kl. 1900.

**Spring Cup / Forårsløj** i uge 17.

**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 200 kr. vil give dig en gæstestart 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.

Hver søndag/helligdag mellem kl. 10.00 og 12.00, og efter kl. 15.00 er der næsten altid plads til en gæstestart.

En gæstestart i motorsvævefly koster 325 kr. for de første 20 min., derefter 13,-/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 gæstestart for 200 kr., eller prøv vores „pilot for en dag“-koncept, hvor du får to flyvninger for 400 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 ture for 300 kr.
  - b) Eller følg vores skolingsaftale på svævefly til fast pris (kr. 4500,-), hvor der kan skoles indtil soloflyvning, 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 ([www.herningsvaeveflyveklub.dk](http://www.herningsvaeveflyveklub.dk)), 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

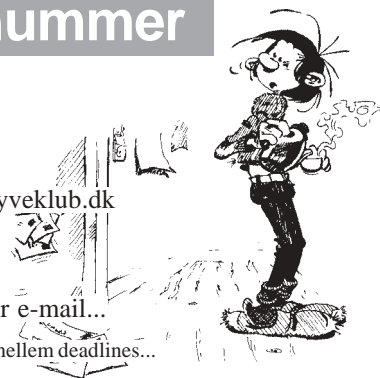
**Sendes til: Ole Korsholm**  
**Vestre Allé 33**  
**7430 Ikast**

e-mail: [kontakt@herningsvaeveflyveklub.dk](mailto:kontakt@herningsvaeveflyveklub.dk)

**Deadline: Fredag den 27. februar 2009**

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

Efterfølgende deadline: 3/4-2009. 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](mailto: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](http://www.handelsbanken.dk/herningcity)