

# Herning Svæveflyveklub



**Kontakt**

Februar - marts 2/2008



# **HERNING SVÆVEFLYVEKLUB**

**Skinderholmvej 7, 7400 Herning. Telefon 9714 1703**

**[www.herningsvaevflyveklub.dk](http://www.herningsvaevflyveklub.dk)**

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

## **Formand**

Peer Bak Kingosvej 3, 7400 Herning 9712 2914

## **Kasserer**

Claus Ritter Violvej 168, 8700 Horsens 7572 8474

## **Øvrige Bestyrelse**

Kristian S. Hansen Sjællandsgade 41, 7400 Herning 9722 2094

Flemming Saaby Nielsen Kjærgårdsvej 25, 7451 Sunds 9714 2575

Niels Folmer Clausen Stensbjergvej 15, 7400 Herning 9721 7155

Kim H. Jensen Tværgade 5, 7500 Holstebro 4690 6409

Anders H. Madsen Varbergvej 6, 8600 Silkeborg 2328 9211

## **Redaktør**

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

## **Tryk**

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

## **Distribution**

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

# God sæson 2008...

Den nu overståede generalforsamling efter sæson 2007 må siges at være skelsættende.

I årets løb har der været en livlig, men i store træk sober debat om vor klubs formål.

Der har været rejst tvivl om, hvorvidt alle vore aktiviteter kan kaldes svæveflyvning.

Et flertal i bestyrelsen har ikke været i tvivl om dette. Klubben har altid anskuet svæveflyvning bredt, d.v.s. at alle aktiviteter, som lovligt kan udøves med et gyldigt S-certifikat, har været betragtet og udøvet som svæveflyvning. Hertil kommer, at mange medlemmer udøver flere former for svæveflyvning.

Ud fra denne grundholdning har klubben altid i solidaritet anskaffet de fly, som klubben kunne magte – og prioriteret rækkefølgen af anskaffelser efter medlemmernes ønsker og behov. Uden skelen til egne behov.

Medlemmerne har altid i fællesskab, på tværs af de enkeltes medlemmers valg af flytyper, hjulpet hinanden med løsningen af de nødvendige arbejdsopgaver – uden smålig skelen til, hvad man personligt fik ud af det. Jeg er ikke i tvivl om, at de af Herning Svæveflyveklub valgte principper er medvirkende til klubbens stærke position i dag.

Uenighed skaber udvikling – vel og mærke hvis uenigheden er forbundet med reel respekt for modparten og hendes/hans meninger.

Ideen med fraktionsdannelse i klubben er dog så fremmed, at det selvfølgelig foruden i debatten, også nødvendigvis måtte afprøves i vore kompetente organer UNIONEN, EGU og DIF. Ingen steder er der tvivl om, at den virksomhed vi driver er i overensstemmelse med klubbens formålsparagraf. Derfor er det glædeligt, at foreningens højeste myndighed, generalforsamlingen, traf en klar afgørelse som bekræfter vor praksis.

*fortsættes...*

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: Det grønne græs lokker...

Foto: Ole Korsholm

Nu, hvor grundlaget for vor virksomhed er på plads, er opgaven, at vi i fællesskab fortsætter det gode arbejde der kendetegner klubben. Vi har vor investeringspolitik for de nærmeste år på plads, men det betyder selvfølgelig ikke, at vi ikke skal drøfte evt. køb og salg, men i første omgang er der tale om en vurdering af om noget af det, vi har, skal skiftes i takt med at nyt kommer ind.

Det er ingen hemmelighed, at visse fly slet ikke flyver det, de burde. Det er en af de opgaver, vi nu bør bruge vore kræfter på at få gjort noget ved.

Vi har mange ting, vi nu skal kaste os over med iver og engagement

- er vor organisation stadig tidssvarende opbygget
- er vort uddannelsessystem gearet til de nye udfordringer
- er vi synlige nok
- er vore interne informationssystemer i orden
- er vore anlæg/bygninger tidssvarende
- er klubbens sociale liv givtigt

Heldigvis er klubben begunstiget af mange effektive ildsjæle som brænder for denne klub – lad os fortsætte og udvikle dette gode arbejde.

Jeg siger tillykke til genvalgte bestyrelsesmedlemmer og velkommen til de nyvalgte. Jeg er sikker på, at holdet vil kaste sig over opgaverne med lyst og energi.

Alene kan bestyrelsesmedlemmerne ikke klare opgaven. Heldigvis er der mange medlemmer som mere eller mindre synligt laver et stort stykke arbejde for os alle, men vi kan bruge flere, så når invitationerne viser sig, så tag godt imod dem.

Jeg ønsker alle en god sikker sæson 2008.

*Peer Bak*



**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](mailto:mcikast@post.tele.dk)

Vognmand  
Bo Christensen privat

**97 15 16 78**

## Rabatordninger 2008

HUSK - Hvis du vil gøre brug af klubbens rabatordninger 2008 skal tilmelding ske til kassereren SENEST ved sæsonstart.

# Sæsonstart / standerhejsning

**Lørdag den 8. marts kl. 10.00.**

Traditionen tro byder den anden lørdag i marts på hejsning af vindposen som en markering af, at sæsonen er startet og tiden er inde til igen at komme i luften.

Vi mødes kl. 10 til hejsning af vindposen, hvor formanden vil holde tale, som en markering af at den nye sæson er startet.

Derefter går vi i klubhuset, hvor der vi drikker kaffe og spiser rundstykker...

Tilmelding ikke nødvendig.

Velmødt på pladsen

lørdag den 8. marts kl. 10.



## FLSK

*Bo Chr. Andersen* er fra februar optaget Flyveskolen i Karup. Hjertelig tillykke!

Det bliver ikke meget vi kommer til at se til Bo de kommende måneder, hvor han skal koncentrere sig 100% om pilotuddannelsen, men når mulighed gives, vil han dukke op.

*Peer Bak*

## PFT og FLYSIK aften

Husk PFT/FLYSIK aften onsdag den 5. marts kl. 19.00 på Skinderholm.

For at få en gyldig checkstart eller PFT, skal du både igennem en praktisk og teoretisk del.

Den teoretiske del er enten, at deltage i vores PFT-aften, eller efterfølgende, at besvare skriftlige spørgsmål.

### FLYSIK

Her har vi været så heldige at få Unionens rejsehold til at deltage.

Kom og hør deres bud på flysik og snakken om hvordan vi gør i Herning.

Jeg vil starte aftenen kort med at fortælle lidt om de nye uddannelsesplaner som instruktørgruppen går og overvejer.

Vi ses på onsdag.

*Per Kragso*

## Repræsentantskabsmøde

### – Unionens Repræsentantskabsmøde den 8. marts

Selvom dette repræsentantskabsmøde falder sammen med vor vigtigste dato 2. lørdag i marts, hvor vi har „Vindposehejsning“ er det også vigtigt, at vi er repræsenteret ved Unionens vigtigste møde.

Har du lyst til at deltage i mødet, som i år holdes i Roskilde, så kontakt mig via mail eller på 9712 2914.

*Peer Bak*

## VHF beviser

De gamle radiocertifikater er ugyldige efter 5. marts 2008.

Hvis du IKKE har modtaget et nyt radiocertifikat endnu, kan du **SENEST 1. marts** tilsende mig

- dit radiocertifikatnummer,
- navn,
- fødselsdato og år,
- bevisets art (VHF, N-BEG og/eller BEG),
- samt antal flyvetimer de sidste 60 måneder.

Så indsender jeg samlet ansøgning til Certifikatkontoret. Se evt. Unionsmeddelelse nr. 10

*Claus Ritter*

## Mødelokaler

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

## Onsdagsflyvning

Nogle få af gruppens medlemmer går efter veltjent tjeneste på „pension“. Har du lyst til at være med på holdet og få lejlighed til at få gratis flyvning og gode oplevelser sammen med en flok ildsjæle – er der plads til dig.

Arbejdstiden er som hovedregel hver anden onsdag fra kl. 17:00 til solnedgang, hvor du får lejlighed til at møde spændende gæster af begge køn og i alle aldre.

Vi forventer, at du med begejstring udbreder kendskabet til svæveflyvning og optræder som en god vært, vore gæster med glæde tænker tilbage på.

Det er ikke en forudsætning, at du er færdiguddannet pilot – der er også spændende job til den, der ikke flyver.

Hold dig ikke tilbage – kontakt en af undertegnede.

*Peer Bak og Frede Østergaard*

# 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.



## Nye tiltag for sæson 2008 omkring uddannelse

På sidste instruktørmøde har vi besluttet, at undersøge nye eller andre muligheder omkring uddannelse.

Vi starter sæson 2008 med 14 elever, fordelt med 10 på svævefly og 4 på TMG.

For 2008:

Vi ændrer ikke med at skole med spil og TMG, men vi vil som noget nyt prøvekøre et forsøg med, at kombinere de 2 startmetoder.

## Følgende uddannelsesmodel vil måske benyttes i 2009 og fremover:

Grundskoling:

- Spilstart, TMG og simulator
- Solo på ASK 21 og herefter Discus ( ikke længere solo på ASK23)

Efter S-certifikat er der følgende uddannelse muligheder (uddannelseskasser):

- Stræk – konkurrencer – instruktør – TMG – kunstflyvning.

Hovedformålet er, at S-certifikatet bliver et middel til at et mål med uddannelsen.

De enkelte uddannelser skal beskrives og klubben skal stille instruktør til rådighed.

Forslaget er udelukkende målrettet imod svæveflyvepiloter – der er ikke taget stilling til om vi skal ændre uddannelsen for de TMG elever, som udelukkende ønsker at flyve på TMG.

## Instruktørvirksomhed i 2008.

Fakta er, at klubben råder over for få instruktører til at nå alle klubbens mål for instruktørgerningen.

Vi er i dag 20 instruktører, og efter mit skøn skal vi have et nettotilgang på 4-5 nye instruktører de næste 2 år – og dette mål anses ikke for realistisk.

Alternativet er, at procesoptimere uddannelsen og vurdere fremgangsmåden med brug af instruktører, herunder fokus på antal vagter.

Grundskolingserfaringer fra Holland viser, at én instruktør pr. elev er en god kombination.

For at sikre implementering af uddannelseskasser, bør klubben tilbyde medlemmerne, en instruktør som har til hovedopgave, at hjælpe med omskoling, gode råd og stræk, GPS, spindøvelse osv.

Det er ikke en let opgave, hvorfor vi har nedsat en arbejdsgruppe, som skal forsøge at komme med konkrete forslag til løsninger, samt vurdering af forslaget omkring uddannelse fremtiden i 2009.

*fortsættes...*

Vi afholder midt maj et instruktørmøde, hvor vi drøfter arbejdsgruppens oplæg.

Jeg vil kort redegøre for nogle af de nye tanker:

### **Ekstra tilbud om grundskoling med TMG og spil i 2008:**

Vi må desværre konstatere, at en typisk elev først sendes solo efter 80-100 spilstarter (Loven siger min. 25 spilstarter), og med 3 spilstarter pr. dag svarer dette til 30 skoledage, eller over 6 måneder...

Derfor undersøges mulighederne i det Hollandske Fast Track Soaring training program.

Princippet er følgende:

5 timer (6 lektioner) på en TMG inden for en kort periode, med samme instruktør og herefter skoling i spilstarter.

Resultat af forsøget er, at eleven sendes solo på under 2 måneder, altså med betydelig færre spilstarter, men med samme kvalitet.

Det der gør forskellen er den intensive undervisning, og at samme elev og instruktør følges af.

Vi har nedsat en arbejdsgruppe, som skal komme med et oplæg til, hvordan vi i 2008 kan implementere denne form for uddannelse. Vi forventer at starte med de første elever i april måned.

### **Måske fremtiden i 2009:**

Brug af flysimulator:

Erfaringer fra England:

- Benyttet til grundskoling op til solo.
- Kan bruges til spindøvelser.
- Omskoling til flyslæb.

Fordel med brug af flysimulator:

- Kan bruges hele året, også på dårlige flyvedage.
- Grundskoling kan gøres betydelig billigere, selv ved betaling for simulatorortime.
- Der kan landes på mange forskellige pladser.
- Kan måske bruges til termiktræning.
- Kan bruges ved Flysik.
- Bruges, hvis teknisk muligt, til at blive fortrolig med flyvning på pladser i udlandet.
- osv...

Ved at supplere uddannelsen med Flysimulator, kan vi uddanne elever til solo på højst 2 måneder og, tror jeg, med en højere kvalitet end hvis vi kun bruger spil og TMG.

Om vi kunne blive enige om en indgang til en grunduddannelse i Herning, vil det virkeligt være procesoptimering så det batter, altså brug af flysimulator, spil og TMG.

Efter endt grundskoling kan man vælge: Svæveflyvning eller TMG.

### **Tanker om en ny strækuddannelse for nye elever:**

- Grundskoling på flysimulator. Fokus på pind og pedaler, landing på andre pladser, øvning af termikflyvning...
- Grundskoling med spil.
- Soloflyvninger på B-norm på Discus – fordel, skoling på den flytype som der skal flyves efter S-certifikat – gode erfaringer fra TMG med samme type.
- Omskoling til turbo, her kan bruges VN.
- Navigationstræning og radiotræning på TMG.
- Omskoling til ensædet fly med turbo.
- De første strækflyvninger skal foregå i ensædet turbofly.
- Aftale med udenlandsk svæveflyveklub om supplerende strækuddannelse (hvor termikken er god)

#### Fordel:

At de første solo strækflyvninger altid bliver en succes – de gennemføres altid.

At uddannelse fra første færd er målrettet imod termiktræning. Eleven bliver dygtig til termikflyvning og de første strækflyvninger har udelukkende fokus på termikflyvning.

At der kan videreuddannes på udenlandske svæveflyvepladser med langt bedre termikforhold end i Danmark, gør vores piloter endnu bedre.

Målet er, at piloten hurtigt flyver stræk, og succes skaber mere succes – og resultatet gerne skulle blive, at piloten får lyst til at flyve mere stræk og forhåbentlig bliver der flere S-piloter som får lyst til konkurrenceflyvning.

### **De andre tiltag er f.eks. instruktørvirksomhed.**

Her er det meningen, at man kommer ind i en før-instruktøruddannelse. Det vil sige efter S-certifikat aftales mål og milepæle for den kommende instruktøruddannelse.

Formålet er at få flere I-emner, og at piloten så hurtigt som muligt kommer på I- kursus.

### **TMG.**

Her medbringes „termikken“ hver gang og det gør det lidt sværere at finde udfordringer inden for stræk og konkurrence.

Men det social aspekt må aldrig undervurderes, det at flyve sammen med klubkammerater, mødes med motorsvævepiloter fra andre klubber (Dimona klubben) og her i klubben, turene til udlandet.

**Dette var nogle tanker, som vi arbejder videre med – og input fra jer modtages gerne.**

*Per Kragso*

# 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, mikkell høj.  
Søndag den 27. : Allan Larsen, Orla L. Christensen, Thomas Lins.



## Maj

- Torsdag den 1. : Claus Nørgård, Per D. Madsen, Jørgen Haungård.  
Lørdag den 3. : Jens Kampmann, Michael L. Jensen, Ole Korsholm.  
Søndag den 4. : Steen L. Andersen, Peter F. Jensen, Leif L. Jensen.  
Lørdag den 10. : Mogens Hoelgård, Flemming U. Andersen, Mogens Jensen.  
Søndag den 11. : Jørgen Jensen, Ivan Nielsen, Thomas Villadsen.  
Mandag den 12. : Anders H. Madsen, Frede Østergård, Poul Mullerup.  
Lørdag den 17. : Knud Møller, Helmuth E. Nielsen, Rasmus Ørskov.  
Søndag den 18. : Flemming S. Nielsen, Peer Bak, Jørn H. Larsen.  
Lørdag den 24. : Leif L. Jensen, Jørn J. Lund, Finn Mielec.  
Søndag den 25. : Arne B. Pedersen, Jørgen V. Hovgård, Changiz Ferrahi.  
Lørdag den 31. : Kjeld Andersen, Ole Bæk, Børge S. Johansen.



**SOME LITTLE THINGS ARE MAGIC**



you are, we are.

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

# Spring Cup 2008

Her er en foreløbig deltagerliste til Spring Cup der afholdes på Skinderholm 21. - 26. april 2008.

#	CN	Pilot	Klub	Flytype
1	G4	Alf Søe-Knudsen	Aviator, Aalborg	LS4-a
2		Claus Ritter	Herning	
3	G9	Morten G. Nørgaard	Kolding	Std. Cirrus
4	JN	Henrik Dahlbom Nielsen	Viborg	Ventus bT /16,6m
5	HY	Søren Zebitz Nielsen	Polyteknisk	Discus bT
6		Anders Husted Madsen	Herning	
7		Thomas Bach Madsen	Herning	
8		Thomas Laugesen	Herning	
9		Morten Kristensen	Tølløse	
10	C1	Niels Jørgen Kjær	Lemvig	DG-400 /17m
11	W3	Kim Jørgensen	Tølløse	LS4
12	N8	Mogens Hald	Lemvig	Mosquito
13	W7	Mads Degnegaard	Polyteknisk	Astir CS
14	RX	Lynge Christiansen	Lolland Falster	Mini-Nimbus
15	AR	Alan Bach	Lolland Falster	DG-300



# Sommertur til Dublin – fortsat fra sidste nummer...

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

## **Torsdag den 7. juni (Weston - Swansea)**

Vi var tidligt på flyvepladsen, hvor vi glædede os til igen at møde turisthavnschefen, som vi mente også kunne hjælpe os med vejroplysninger, NOTAMs og ikke mindst toldreglerne for flyvning fra Irland til Storbritannien. Men vi blev fælt skuffede, for nogen havde åbenbart givet turisthavnschefen en fridag, eller også ønskede han ikke at gense os, men det korte af det lange var, at uden hans tilstedeværelse i lufthavnen var der ikke megen hjælp at hente.

Benzin Tommy var dog stadig på pladsen, men han var ikke blevet nemmere at forstå, og vi mente efter et stykke tid at kunne konkludere, at hans evner rakte længere som benzin påfylder, end de gjorde som hjælper med papir arbejdet på et havnekontor. Efter et par forsøg uden noget nævneværdigt positivt resultat konkluderede også han, at „tingene her er ikke så organiserede som ovre i Europa!“

Vi forsøgte igen selv at finde ud af toldreglerne og forhørte os så også selv hos de britiske politimyndigheder med hensyn til toldregler og immigrationsformularer. Det blev vi dog ikke ret meget klogere af, men vi fik dog afsendt en formular så korrekt og så betids, som vi havde opfattet og forstået efter samtalerne med de britiske politimyndigheder. Derefter fik vi checket de sidste vejroplysninger for turen og fik så endelig også afsendt en flyveplan til Swansea i Wales. Det skal lige her nævnes, at vi var i lufthavnen klokken 9:30 lokal tid, og det lykkedes os at være i luften „allerede“ klokken 13:26.

Da vi først var kommet i luften gik tingene meget lettere, syntes vi, og vi fik en virkelig god service af flyvelederne i Dublin, som åbenbart havde bedre tid den dag. Turen gik fra Weston øst på ind over den sydlige del af Dublin. „Follow the river to the Chimneys“ havde en af helikopterpiloterne forklaret, og planen var, at når vi nåede Irlands østkyst, ville vi følge den ned til det sydøstligste hjørne af Irland og derfra krydse vandet over til Wales. Allerede tidligt på turen fik vi lov til at gå på en direkte kurs ned mod det sydøstlige hjørne. Vi kunne så også høre på radioen hvordan man udtaler Killiney Hills. Mens vi nød turen ned langs den irske østkyst, steg vi langsomt til Flight Level 85, som var den højde, vi havde planlagt at krydse vandet i.

Mens vi fløj ned langs den irske østkyst, kiggede vi ud mod højre og ind over Irland, og efter det syn at bedømme, kan vi godt forstå, hvorfor Irland bliver kaldt for den grønne ø. Der var virkelig grønt og kuperet så langt, som vi kunne se, og det var faktisk temmelig langt den dag. Vi fik jo desværre ikke fløjet en tur ind over dette smukke grønne kuperede landskab, men måtte jo „nøjes“ med at sidde der og bare nyde synet af det!

Et stykke før vi nåede Tuscar Rock, som var vores sidste rapportpunkt, før vi skulle krydse vandet, fik vi lov til at flyve direkte mod STU VOR (Strumble), som var det første rapportpunkt på det britiske fastland. Vi checkede lige endnu en gang, at vi havde flyve-

*fortsættes...*

højde nok til i en hver tænkelig situation at kunne glide enten frem eller tilbage til land, checkede også lige igen motor instrumenterne, og satte derefter kursen direkte mod STU. Vand er jo lidt trivielt og ensformigt at flyve over, men vi havde jo sådan set masser af tid til bare at nyde udsigten og bare lytte til, hvordan motoren som altid bare spandt af sted uden at give den mindste mislyd fra sig. Det i sig selv var også bare en dejlig oplevelse! Det viste sig at D201 var aktiv, så vi måtte vi lige udenom hjørnet, ikke nogen stor omvej, kun ca. 2 minutters flyvning mod syd. Vi krydsede vandet med kun meget høje cirrus skyer over os, men jo nærmere vi kom det britiske fastland, kunne vi se, at der også som forventet var skyet inde over land.

Vi gik ned til ca. 2000 fod og fortsatte ind over Wales, som også så ud til at være ret kuperet og grønt. Nede ved Swansea skulle vi lave en højrehånds anflyvning til bane 22. Det var en lidt sjov og også noget anderledes oplevelse, for jo nærmere vi kom bane-tærsklen, jo mindre kunne vi se af den modsatte baneende. Det betød, at vi landede op ad bakke, og da vi kom op på toppen af banen, hvor vi skulle dreje af banen for at køre til parkering, kunne vi se, at banen fortsatte ned ad bakke på den anden side. Da vi nærmede os den Apron, hvor vi skulle parkere, spurgte Kim: „Er det mig, eller er det den Apron, der er skæv?“ Vi konkluderede efter bedste overbevisning at, at det var Apronen, der var skæv, men vi må i det hele taget sige, at hele udviklingen fra dette tidspunkt tog en „skæv“ drejning!

Vi ville først tanke flyene, før vi parkerede dem for natten. Tankningen foregik nede i bunden af parkeringsområdet, og det viste sig, at pumpen på benzintanken blev trukket af en lille benzinmotor, som havde den evne, at hver gang pumpen havde givet et par liter, så gik motoren i stå. Motoren blev startet igen, og pumpen gav igen ca. et par liter, før den igen gik i stå, og sådan fortsatte det. Det tog et stykke tid at få tanket vores 2 fly, som hver skulle tanke godt 30 liter. Derefter kørte vi flyene næsten op til toppen af parkeringsområdet, hvor de skulle holde for natten.

Mens vi tankede og kørte flyene til parkering stod der 3 personer og iagttog os, og mens vi pakkede ud af flyene, kom 2 af disse personer hen til os og præsenterede sig. De var fra Special Branch, og de ønskede at tale med os. De ville meget gerne vide hvad vi lavede der. Det viste sig, at den formular, som vi havde afsendt fra Irland, ikke var sendt betids nok, og de undrede sig også noget over at dokumenterne var fra Blackpool. De var faktisk kørt helt inde fra Cardiff for at tale med os, så det er noget de tager alvorligt derovre. Reglerne er som tidligere nævnt ikke sådan lige til at forstå, og vi vil sige, at selv efter denne samtale med disse mennesker fra Special Branch, er det stadig noget uklart hvordan reglerne er og skal forstås! I ZD slap vi meget hurtigt ud af mistanken om at skulle være kommet til Swansea med det formål at udøve terror, og på forunderlig vis lykkedes det også piloterne ovre i ZM at charmere den unge kvindelige betjent så de også slap for videre tiltale.

Vi kørte med en walisisk taxi chauffør ind til byen, hvor han fandt et hotel til os. Chauffør hedder i øvrigt noget i retning af gyywrr på walisisk fandt vi ud af. Det var et ret skrabet, men helt nyt hotel, som var blevet indviet kun 3 uger tidligere, og som lå lige over for en rigtig engelsk pub, og mindre end 100 meter fra hotellet lå Swansea's

restaurantsgade. Dygtig chauffør!

Også i Wales står alle by- og gadeskilte på både walisisk og engelsk - men engelsk er altså stadig det letteste at forstå. Vi startede med at gå over på pubben, for blandt andet at planlægge på næste dags videre færd.

Vi havde i Blackpool fået en liste over lufthavne man kunne flyve til fra udlandet, så i Dublin havde vi været nødt til at ændre planer og flyve til en anden lufthavn end den vi oprindeligt havde planlagt med. Det - og så ændringer i vejsituationen - gjorde, at vi fra Dublin og faktisk resten af turen mere eller mindre måtte improvisere os frem.

### **Fredag den 8. juni (Swansea - Lydd)**

Det dårlige vejr var ved at indhente os. Vi kunne se på tv'et på hotellet at der var et kæmpemæssigt og voldsomt tordenvejr over London- og kanalområdet. Vi rådførte os naturligvis med meteorologerne, og de mente, at der var en mulighed for at flyve hele vejen til Oostende, hvis vi fløj ned til den engelske sydkyst, og fulgte den for at flyve syd om uvejret, og når vi så nåede kanalområdet, mente de, at tordenvejret måske havde flyttet sig så langt nordpå, at det også ville være muligt at krydse kanalen over til Calais i Frankrig og derfra videre til Oostende i Belgien.

Vi fik i hast studeret kort og udfærdiget nogle nye driftsflyveplaner, og indleveret flyveplaner der fulgte meteorologernes råd, og kom i luften ved 12:30 tiden lokal tid.



*Den videre tur drøftes i Swansea...*

Vejret viste sig ikke at være det bedste flyvevejr, men på den anden side var det heller ikke slemt. Skybasen varierede noget fra højder fra over 5000 fod og så ned til ca. 2000 fod, men der var noget diset nedenunder. Det skete igen især i begyndelsen af turen, som der også skete på turen fra Duxford til Blackpool, at vi blev skiftet fra den ene frekvens og til den næste, og de fleste af de frekvenser, som vi blev skiftet til, var ikke nogen, som vi på forhånd kunne „gætte“ os til. Hvem har f.eks. nogensinde hørt om Yeovilton. Det at være forberedt på, hvilke frekvenser vi muligvis skulle bruge på sådan en tur, er ellers en af de dyder, som vi i vores planlægning sætter meget højt, og det havde vi naturligvis også gjort denne

*fortsættes...*

gang, og vi syntes egentlig selv, at vi var meget godt forberedte, men lige lidt hjalp det. Det er også underligt når man er i kontakt med militære radarstationer, så skal man flyve sin højde på QFE ligesom de fleste svæveflyvepiloter tror de skal, hvorimod når man så igen bliver skiftet til en civil information, så skal man igen følge det normale og standarden, nemlig at flyve på QNH eller Flight Level.

Den måde, som man mange steder i England får trafikinformation på når man flyver lavt, som vi gør, er at man kontakter militære eller civile stationer, som forventer at man oplyser hvilken service man ønsker. Den service vi ønskede var Information Service.

Jo nærmere vi kom den engelske sydkyst, desto bedre og mere stabilt blev vejret, så turen langs sydkysten var både fyldt med smukke bygningsværker, landskaber og ikke mindst de åbenbart typiske helt hvide klinter, men også rent flyvemæssigt blev det en større fornøjelse. Vi passerede badebyen Brighton med det karakteristiske forlystelsesområde på en mole ud fra kysten.



Mens vi fløj langs sydkysten, forhørte vi os også hos London Information, som vi var i radiokontakt med, om hvordan vejret nu var i kanalområdet og på den anden side af kanalen i Frankrig og Belgien.

*De typiske hvide klinter langs den engelske sydkyst...*

Udsigterne var ikke for lovende. Det var muligvis muligt at krydse selve kanalen, men vi fik oplyst, at vejret både i Calais og Oostende var så dårligt, at der ikke kom VFR fly ind og landede. Vi havde inden start valgt at skrive Lydd (EGMD), som ligger i den sydøstlige hjørne af England lidt sydvest for Dover, ind i vores flyveplan som vores alternative

landingsplads i tilfælde af, at vejret ikke var godt nok til at krydse kanalen. Vejret var sådan set godt nok, men vi havde bare ikke nogen steder at lande på den anden side, så vi valgte at divertere til Lydd. Vi meddelte London Information dette, hvorefter de ringede til Lydd og adviserede om vores ankomst.

Umiddelbart efter landing på London Ashford, som Lydd også kaldes, fik vi tanket. Her tager man ingen chancer. Tankbilen ankom i følgeskab med en brandbil som pænt blev holdende ved siden af mens vi hver fik vore 35 l. benzin.

Mens vi fik tanket kom en af de lokale piloter hen til os. Han talte forbavsende godt dansk, ja, han talte det næsten perfekt. Det viste sig, at han var englænder, men havde i mange år været pilot i Air Greenland og var således kollega til Niels Erik Skærlund.

*Den hjælpsomme  
engelske pilot...*



I Lydd er der en lokal flyveklub, som har deres eget klubhus, og dette klubhus var netop lige i de dage, hvor vi kom forbi, ved at få lagt et nyt tag på, men det tordenvejr, som havde ligget over London og kanalområdet, havde også lige været forbi klubhuset i Lydd og givet en masse vand af sig, og efter som taget jo endnu ikke var tæt, så var alting bare vådt og gennemblødt. Vi gik rundt inde i klubhuset på gulvtæpper, der var så våde og gennemblødte at det svuppede når man gik på dem, men det tog alle nu rigtigt pænt. Vi blev budt på kaffe og husly. Der var en del spanske fly, som også på grund af vejret var divertet til Lydd, så der var masser af mennesker og liv i det våde klubhus. Der blev talt indtil flere sprog, og en af englænderne konkluderede på et tidspunkt at engelsk sikkert lige nu var det sprog, der blev talt af færrest.

Den dansktalende englænder var så venlig at finde et hotel til os i Hythe ca. 20 km. væk, og han gav os også køreledelse til hotellet da det lå på vejen da han skulle hjem. Hythe Imperial var helt klart turens bedste hotel.

### **Lørdag den 9. juni (Lydd - Le Touquet - Charleroi)**

Da vi stod op lørdag morgen, nydt udsigten over kanalen, set vejrudsigterne på TV og havde haft telefonisk kontakt til meteorologer i både Oostende og Danmark, gik vi ned i hotellets morgenmads restaurant, for at indtage den ellers udmærkede morgenmad, der blev serveret af et større opbud af tjenere. Optimismen med hensyn til kunne krydse

*fortsættes...*

kanalen den dag var ikke særlig stor, men vi besluttede os for i det mindste at tage til lufthavnen, denne gang med taxa, for der at følge med i vejrudviklingen og ikke mindst være til stede, hvis der rent vejræssigt skulle vise sig en mulighed for i det mindste bare at kunne krydse kanalen og komme tilbage til „Europa“.

Da vi kom til lufthavnen var vejret betydeligt bedre end forventet med god sigtbarhed ud over kanalen og kun mellemhøje skyer i 5000 til 6000 fods højde. Igen fik vi utrolig meget hjælp af folkene i Lydd Aeroclub. De hjalp os med yderligere vejroplysninger og ringede sågar til Frankrig for os for at høre helt præcist, hvordan vejret var i Le Touquet (LFAT), som ligger lige ovre på den anden side af kanalen og var den plads, som folkene i Lydd foreslog os, at vi skulle flyve over kanalen til. Vejret var fint der, men vi fik at vide af meteorologerne, at vi nok ikke skulle forvente, at vi ville kunne komme længere ind i „Europa“. Vi fik igen hjælp med at udfylde told papirer og fik også skrevet en flyveplan til Le Touquet med en flyvetid på hele 28 minutter. Vi takkede for den meget venlige hjælp, gik ud til flyene, som vi fik startet op, og kort tid efter var vi igen i luften på vej tilbage til „Europa“.

Vi steg til Flight Level 55 for hele tiden at have så meget højde, at vi til en hver tid ville kunne glide til land, og da vi nåede FL 55, var vi faktisk allerede halvvejs over kanalen og startede vores nedgang mod Le Touquet. Vi havde tilsyneladende masser af højde og kom en smule højt ind til en højrehånds anflyvning til bane 32 i LFAT. Efter landing fik vi toldet ind, og konstaterede at vejret var meget bedre end forventet og forudsagt, så efter lidt rådslagning bestemte vi os for, at vi ville se, om ikke vi kunne komme videre.



*Vi nærmer os den franske kyst ved Touquet...*

*Der udfyldes dokumenter efter at der er tanket i Charleroi...*

I Le Touquet havde de i lufthavnsbygningen noget, som vi fandt lidt morsomt men også tankevækkende. De havde cykel udlejning! Mon de har ideen fra Endelave? Det var nogle helt nye og fine cykler de havde, og hvorpå lufthavnens navn og logo var fint og pænt malet, så de var jo ikke sådan lige - i hvert fald ikke ubemærket - at stjæle. Dette bare nævnt som en ide til andre lufthavne, som jo ofte ligger lidt af sides.

Vi havde telefonisk kontakt til meteorologer i Lille, som mente, at det ville være muligt for os at flyve ind til Bruxelles området. Nord for os lå der et stort område med lave stratus skyer, der dækkede det meste af Belgien, Holland og strakte sig ud over Nord-søen. Øst for Bruxelles området lå der en linje af tordenbyger, der strakte sig fra Luxembourg og op over den vestlige del af Tyskland, og disse tordenbyger, mente meteorologen, ville i løbet af natten til søndag bevæge sig mod nordvest, hvorfor vi mente, at det ville være taktisk godt i være i nærheden af Bruxelles for så om søndagen eventuelt at kunne flyve øst om disse tordenbyger op gennem Tyskland tilbage til Danmark.

Vi skrev flyveplan til Charleroi (EBCI), kom i luften og satte kurs østpå. Cirka halvvejs mellem Le Touquet og Charleroi mødte vi en snert af det område med stratus skyer, som meteorologen havde nævnt for os, men sigtbarheden under skyerne var dog heldigvis hele tiden god, men skyerne kom dog en overgang ned i højder, hvor vi begyndte at overveje en ny diversion. Det var ligesom denne trussel om diversion havde en positiv indvirken på stratusskyerne, for de lettede i hvert fald, og resten af turen til Charleroi foregik bare i skønt skønt vejr. Vi fik tilladelse til at flyve via Thuin til en venstrehånds anflyvning til bane 25, og efter landing tankede vi og parkerede flyene.

Tankningen var også lidt af en oplevelse. Først ville tankautomaten ikke tage nogle af vores kort, så vi måtte ud og finde en tankpasser. Dernæst viste det sig at vi slet ikke kunne få lov til at betale for benzinen, og det samme, fandt vi senere ud af, gjaldt også for betaling af landingsafgift. Det var der simpelthen ikke mulighed for, men der ville i stedet blive sendt en regning til os derhjemme. Vi overvejede et kort øjeblik, hvis adresse vi skulle skrive på de papirer, som vi skulle udfylde med hensyn til, hvor regningerne skulle sendes hen, men vi frafaldt dog ret hurtigt ideen og skrev så de rigtige adresser på papirerne. Vi var dog noget spændte på, om regningerne nogensinde ville nå frem til de rette, men det kan vi nu hilse at sige, at det er sket, og at de også er betalte.

Vi fandt også ud af at Charleroi i virkeligheden ikke hedder Charleroi, men Bruxelles South, og det gør den selvfølgelig fordi Ryanair flyver dertil.

Fra lufthavnen tog vi en taxi ind til et Ibis hotel inde i byens centrum. Vi spiste på en fortovsrestaurant, hvor tjeneren forsøgte at være lidt for smart med regningen og den ene flaske vand, som vi blandt andet havde drukket til maden, og som han fik talt til to, men det registrerede vores meget vågne, snarrådige og økonomisk tænkende rejsefælle straks, hvorefter tjeneren måtte tilrette regningen til det, som vi rent faktisk havde fået serveret og indtaget. Han havde åbenbart ikke mødt Jens Ole før!

Derefter gik vi til ro og var allerede ved at indstille os på at stå op næste dag og flyve det sidste stykke vej hjem temmelig sikkert øst om de tordenbyger, som meteorologerne havde omtalt tidligere på dagen.

*fortsættes...*

## Søndag den 10. juni (Charleroi - Emden - Herning)

Da vi om morgenen vågnede på Ibis Hotellet og kiggede ud af vinduerne, mødte der os et syn, som vi ikke lige havde regnet med. Det vil nemlig sige, at det småregnede, sigtbarheden var vel små 2 kilometer og skyerne hang ikke længere oppe, end vi syntes, at hvis vi bare hoppede højt nok, så ville vi kunne nå skybasen, som rent faktisk lå i en 200 til 300 fod. Det var søndag, den sidste dag på vores tur, og to af os skulle gerne hjem i løbet af denne søndag, da deres arbejdspladser kaldte på dem til om mandagen, men som vi alle ved, så er der i hvert fald én faktor, som ingen af os kan gøre noget ved, og det er jo som bekendt vejret.

Nåh, men efter morgenmaden kunne vi jo lige så godt begive os ud til lufthavnen og der håbe på forbedring i vejret, for vi havde jo lige som ikke andet at foretage os.

I lufthavnen er der jo også en vejrtjeneste, som kunne hjælpe os med vejrplysninger og andet, men den kunne jo nok - på trods af alt - ikke give os det, som vi mest af alt ønskede, nemlig bedre vejr! Vi kunne konstatere, at de forudsigelser, som meteorologerne havde stillet os i udsigt dagen før, i hvert fald ikke havde holdt stik.

Vejrsituationen var den, at de tordenbyger, der dagen før havde ligget over Luxembourg og nordpå op gennem den vestlige del af Tyskland, stadig lå der, og havde ikke flyttet sig nordvest på, som forudsagt af meteorologerne. Over Belgien og op over del sydlige del af Holland og ud over Nordsøen lå der - lige som dagen før - stratuskyer, og over Charleroi, hvor vi befandt os, havde der desuden lige som dannet sig et lille lokalt lavtryk, som gav lidt finregn fra sig og bare langsomt snurrede rundt om sig selv og bevægede sig alt for langsomt mod øst.

Vejrudsigterne lovede i løbet af de næste timer en langsom men ikke særlig voldsom forbedring fra de nuværende - til VFR flyvning - ubrugelige værdier til ved 14 - 15 tiden lokal tid værdier med en sigtbarhed på 5 kilometer og en skybase på 1100 til 1200 fod, som lige skulle være godt nok at kunne komme Special VFR ud af Charleroi's kontrolzone. Vi skulle gerne være i luften senest ved 15 tiden lokal tid, for ellers ville vi have problemer med at nå helt hjem til Herning før solnedgang og VFR periodens udløb den dag.

Vi fulgte vejr situationen meget nøje, og det viste sig heldigvis, at forudsigelserne kom til at holde fuldstændigt stik. Ja, vi ved godt, at heldet følger en vis slags! Vi havde planlagt en rute, som fra Charleroi gik mere eller mindre nord på, op vest om Bruxelles, videre vest om Antwerpen, derfra øst om Rotterdam og Amsterdam, og derefter skulle vejret blive meget bedre hele vejen op til Emden, hvor vi havde planlagt at mellemlande for at tanke.

Vi kom i luften klokken 15:07 lokal tid Special VFR ud af kontrolzonen i 4 kilometer sigtbarhed og broken i 1100 fod. Vi havde hørt fra lokale i Charleroi, at vi kunne forvente en forbedring i skyhøjden allerede 5 til 10 minutters flyvning fra Charleroi, og det skyldtes, at Charleroi ligger i ca. 600 fods højde, og at terrænet ikke ret langt nordvest for Charleroi falder til ca. 100 fod, og normalt er det så skyhøjden, der nyder godt af dette terræn fald, og i dette tilfælde også os! Også denne forudsigelse kom til at holde

stik, så allerede efter 5 til 7 minutters flyvning kunne vi så flyve i sigtbarheder fra 8 til 12 kilometer og flyvehøjder fra 1600 til 1900 fod over jorden.

Vi passerede havnen ved Antwerpen på turen, men vi nåede ikke lige at tælle alle containerne, der stod der nede på kajerne.

*Special VFR ud af Charleroi...*



Da vi kom ind over Holland var en flyvehøjde på 1900 fod eller derunder også en udmærket løsning, for over os fra 2000 fod og op var der luftrum A, som vi alligevel ikke kunne få lov til at flyve i. Efter at have passeret øst om Amsterdam fløj vi over Flevoland, som er det sidst inddæmmede stykke land i Holland, og som blev taget i brug i 1980. Her ligger byen og lufthavnen Lelystad, som efter sigende skulle have et meget interessant flymuseum.

Fra Lelystad og nordpå blev vejret som forudsagt meget meget bedre. Stratus skyerne forsvandt totalt, og tilbage sad vi der med en utrolig god sigtbarhed og udsigten til den dejligste blå himmel kun „forstyrret“ af synet af nogle rigtigt flotte fuldstændigt kridhvide cumulus skyer, som var så indbydende, at vi ikke kunne dy os for at flyve op imellem dem og bare nyde synet. Nåh, man kan jo ikke bare blive hængende der og nyde synet, selvom det var aldeles imponerende, så vi fortsatte op forbi Groningen til Emden i Tyskland, hvor vi landede klokken 17:47 lokal tid. Det eneste, der drillede os lidt på turen, var igen GPS'en der lige fik lyst til at resette sig selv et par gange, mens vi fløj low level op gennem Holland.

Vi tankede ret hurtigt flyene i Emden, cafeteriet i lufthavnen var alligevel allerede lukket, men det gjorde nu ikke så meget, for det havde alligevel knebet med, at vi kunne have nået at spise noget, for vi skulle være i luften igen senest klokken 19, for der lukkede lufthavnen. Det er der åbenbart mange tyske pladser der gør, og de har vist nogle ret store bøder for at starte efter lukketid.

Vejret på turen fra Emden og til Herning var nærmest ubeskriveligt. Der var skyfrit. Sigbarheden var nærmest uendelig. Og der sad vi så bare og nød det i en 3000 til 4000 fods højde over de Frisiske øer, ud for den tyske kyst, og hele vejen op til Danmark med udsigten til alle de flotte og tilsyneladende dejlige småøer der ligger langs hele kystlinien. Der var en der bemærkede: „Der burde være en lov, der siger, at sådan skal vejret være, når man flyver“. Det var bare aldeles vidunderligt!

*fortsættes...*

Vi fortsatte op gennem Jylland, og da vi lå sydvest for Billund, kunne vi høre på flyvelederen i Billund, at vi da vist lå godt og grundigt i vejen for Ryanair, der var på vej ind til landing i Billund.

Flyvelederen mente at piloten i Ryanair ikke havde fået sine læsebriller af, så vi lovede at holde øje med ham. Vi så da også Ryanair, da de i passende afstand vest for os passerede vores højde på vej ned til Billund.

Vi landede i Herning klokken 20:45 lokal tid, og som så ofte før, var der også denne gang mødt en velkomstkomite op på pladsen for at tage imod os. Hvor er det bare dejligt at blive modtaget på denne måde. Efter at have gjort flyene rene, spiste vi pizzaer, som et venligt familiemedlem bragte ud til os på flyvepladsen, og vi fik vist også en velfortjent øl til pizzaen.

Vel hjemme igen kunne vi se tilbage på en uge fyldt med herlige og fantastiske oplevelser i form af vejrsmæssige, flyvemæssige og kulturelle oplevelser, det fantastiske flymuseum i Duxford, men ikke mindst også udfordringen ved at flyve under andre himmelstrøg og forhold end dem vi er vandt til og kender herhjemme fra. Det er også en dejlig fornemmelse efter sådan en tur at være blevet bekræftet i at den viden og lærdom som man har haft med i rygsækken hjemmefra, med hensyn til anvendelse af radioprocedurer og lufttrafikregler, i det hele taget nu også kan bruges og anvendes andre steder end lige omkring Herning og resten af Midtjylland.

Turen blev fløjet på 11 ben med en flyvetid på ca. 20 timer. Med hensyn til udgiften til sådan en tur, så plejer vi at gøre det, at vi har fælles økonomi på turen. Det skal forstås på den måde, at vi alle hver især lader vores egne penge blive hjemme, og så er der en af os, der veksler nogle penge til den form for udenlandsk valuta, som vi mener at få brug for, og så deler vi disse penge imellem os. På turen betaler vi så alle udgifter med enten disse fælles penge eller med vores medbragte kreditkort. Efter hjemkomsten samles alle bilag så sammen og der laves et regskab for hele turen og bruttobeløbet deles så ligeligt imellem os. Udgiften for denne tur var, når alle udgifter - det vil sige alle overnatninger, alle måltider incl. alle drikkevarer, alle befordringsudgifter mellem lufthavne og hoteller, alle entrebilletter til diverse attraktioner, alle landingsafgifter, alt benzin til flyene, alle kort og andet materiale indkøbt til turen og ja, kort sagt alt - var medregnet, i størrelsesordenen ca. 10.000 kr. pr. deltager, betaling for flyvningen er dog ikke indregnet.

En anden dejlig oplevelse på sådan en tur er den fællesskabsfølelse, der meget hurtigt opstår. Alle er utroligt hensynfulde overfor alle, og alle har denne fælles ansvarsfølelse for, at selvfølgelig skal vi have alle med.

Et par dage efter hjemkomsten fik vi et brev fra en hollandsk radioamatør som havde hørt os på Amsterdam Information. Han havde i brevet vedlagt et skema, som han så bad os udfylde og returnere. I skemaet var der oplysninger om hvor, hvornår, på hvilken frekvens og andre ting, som han så bad os bekræftige rigtigheden af. Han havde desuden endda vedlagt en dollar seddel som betaling for returporto.

Også flyspotterne havde bemærket os. Vi har efterfølgende fundet billeder på internettet af vores fly fra 3 forskellige lufthavne. Der er taget billeder i Oostende endda med en

kommentar om, at hvor var det da dejligt at se sådan et par „cute ones“ i Oostende. Senere er der også taget billeder i Blackpool og Lydd.

Man må undres over - men også beundre - den interesse der, som det blandt andet ses af ovenstående, er for flyvning, og så på så mange og forskelligartede måder. Nogle ønsker at flyve, nogle bruger åbenbart meget af deres fritid og måske også penge på radiostyr for at lytte til fly som flyver forbi netop deres område, og nogle tager fra lufthavn til lufthavn for at fotografere fly, og sikkert meget gerne seværdige og spændende fly. Efter sådan en uge kan man kun glæde sig over at være medlem af en klub der ikke kun ønsker at begrænse sig til det traditionelle, men derimod at tilbyde medlemmerne at gøre brug af alle de muligheder et svæveflyvecertifikat giver.



# Instruktørmøde

Referat af instruktørmøde 12. november 2007 på Skinderholm.

## 1: Velkomst

PML bød velkommen til anden del af instruktørmødet.

Til stede: Nis Adelby Clausen, Kim H. Jensen, Per Kragssø, Bent Kristensen, Thomas Bach Madsen, Niels Chr. Olesen, Knud Møller Andersen, Jørgen Eriksen, Kristian S. Hansen, Brian Sørensen, Niels Aastrup, Mogens Sørensen, Claus Ritter, Anders Husted Madsen, Peer Bak, Flemming Saaby Nielsen, Peter M. Lorentzen, Brian Lassen

Afbud: Poul Mølgaard Frederiksen, Wolmer Jørgensen, Kurt Thybo, Christian Skov, Arne Boye-Møller, Jørgen Peder Jensen, Jens Ole Mølgaard

Uden afbud: Dan Møller Andersen, Martin Elkjær

## 2: FLYSIK

Havari VN – Hvad kan vi lære.

Omskolingsprocedure, herunder skema skal revurderes.

Checklisten kan evt. ændres så proceduren om benzinhane, tænding etc. allerede er foretaget i en vedtaget højde, dermed skal man kun tænke på motor udfoldelse og igangsætning når erkendelse om „udelanding“ er foretaget.

Lydbilledet for en motor som ikke trækker til en som er i gang for fuld tænding bør demonstreres, og der skal opnås føling for hvornår den trækker – de 10 gyldne sekunder. Ingen træk = check tænding + benzin igen.

Naturligvis har man fundet en egnet mark forud for motorbetjeningen.

NCO laver en revurderet omskolings procedure for turbo fly.

## 3: Flysimulator

Simulatorgruppen, Anders Husted, Per Kragssø, Thomas Bach og Brian Uhre Lassen arbejder fortsat på en løsning som kan præsenteres for I-gruppen og bestyrelsen.

Der er udgivet normer til brug for sim. træning i DSVU regi. Normerne er lavet af Michael Kristensen (Udd. chef i DSVU) i Samarbejde med Christian Madsen som til daglig flyver F16 og dermed i sagens natur kender værdien af simulatortræning. Mere herfra senere.

## 4: Jordmateriel

Forslag om at sætte nye elever/medlemmer på som 4. mand på spilvagt hold kører med fuld tilfredshed. Der mangler dog et grundlag for hvornår „føllet“ er uddannet – derfor udarbejdes et kompendium som „mesteren“ kan kvittere i. JE laver.

## 5: PFT Aften

Spindtræning/pft – hvor mange har vi lavet? ikke ret mange, så 2008 byder på en hel del spind for os. Emner er spind, turbo, vedligeholdelsesattest m.m.

## 6: Radiodisciplin

Vi skal være lidt mere opmærksomme på radiobetjeningen i bussen. Vi har ikke krav på svar fra bussen, men vi vil meget gerne appellere til at det er kompetente folk som sieder der, og at de svare på opkald.

## 7: Klubbens status mht. antal elever:

Elevlisten blev gennemgået og vi har pt:

10 A og B elever på PC og MN

## 8: Instruktører i 2008

Vi regner med to mand på HI Kursus. Et tredje medlem tilbydes også HI uddannelse.

For referat *Brian Uhre Lassen*



**Service til vingespidskerne...**

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 rydte 3 millioner gæster godt af MyTravel Airways puntlighed og gode betjening. Vores flåde af moderne Airbus flyer blandt Skandinaviens præste.

Dig 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](http://www.mytravelairshop.dk) kan du i re og mag for udbestille dine tax-free varer. Vilkårene er umbeholdt.

**MY TRAVEL Airways**  
luftens bedste valg

MY TRAVEL AIRWAYS FLYER FOR SPIL, TÅRNING, RING, DANCER, BEKKE, STAR TOUR, APOLLO, FAIR-HARTEN OG GULLER SANTA

# Bestyrelsesmøde

Referat af ordinært bestyrelsesmøde nr. 14 den 5.februar 2008 i klubhuset.

Ref.: PB

Mødt: Knud Møller Andersen (KMA), Claus Ritter (CR), Kristian S. Hansen (KSH), Flemming Saaby Nielsen (FSN), Niels Folmer Clausen (NFC)  
Thomas B. Madsen fra kl. 22:00 (TBM) og Peer Bak (PB).

## 1. Administration

Referat fra møde nr. 13 den 8.1-08. *Godkendt.*

Meddelelser fra UNIONEN.

Nr. 3 Brug af simulator i uddannelsen til S-certifikat  
*FSN behandler meddelelsen med instruktørerne.*

Nr. 4 Fast Track Soaring (FTST)  
*FSN behandler sagen med instruktørerne.*

Nr. 5 Ny udgave af BL-1 (bestemmelse om ændring af Luftfartøjer) og BL-1-12 (bestemmelse om luftdygtighedsbevis og flyvetilladelse samt luftdygtighedskrav, generelt) og mulige konsekvenser heraf.  
*KMA iværksætter det fornødne.*

Nr. 6 E-mail adresse m.m. til kantinen på Svæveflyvecenter Arnborg.

Nr. 7 Møde for Flyvechefer og S-kontrollanter den 29. marts 2008.  
*Til efterretning.*

Nr. 8 Repræsentantskabsmøde 2008 for Dansk Svæveflyve Union.  
*Bestyrelsesrepræsentationen vil blive sammensat efter generalforsamlingen. Desværre falder mødet sammen med vor egen vindposehejsning den 8.marts og er i år i Roskilde.*

Referat af Regionsmøde Midtjylland den 26. januar og spørgeskema vedrørende klubbernes forventninger til Svæveflyvecenter ARNBORG.

*Taget til efterretning og spørgeskemaet udfyldt. Vi støtter at der udarbejdes forslag til repræsentantskabsmødet om Arnborgs fremtid, samt at der søges fælles fodslag om en formandskandidat til Hovedbestyrelsen.*

Notat vedr. evt. samarbejde med UL-Klubben.

*Udspillet er prisværdigt og der er uden tvivl en række ting vi kan støtte hinanden med, men fælles udnyttelse af vort bane anlæg, kan vi ikke med den nuværende lejekontrakt, og vi har også et vidtgående hensyn at tage til S/I Herning Flyveplads.*

Generalforsamling den 23.2-08 kl. 14:00 (NB!! S/I Herning Svæveflyvecenter kl 13:00)  
*Kandidatforslag til forskellige poster aftalt. Indbydelse med bilag udsendes den 11.2.*

## 2. Økonomi

Konto – posteringsliste.

*Efter opklarende spørgsmål - taget til efterretning.*

Ny kreditaftale med Handelsbanken til finansiering af flykøb.

*Til efterretning, at der opnået uændrede gode vilkår. Dokumentet er klar til underskrift, de bestyrelsesmedlemmer som ikke har aflagt visit hos Peder Knudsen, bør snarest gøre det.*

Restance sag.

*Kassereren aftaler nedbringelsen af restancen, så der ved påbegyndt flyvning er overensstemmelse mellem forbrug og indbetalinger.*

Statistik over aktiviteterne.

*Taget til efterretning og vil være indeholdt i årsberetningen.*

Ind/udmeldelser.

Niels Erik Skærlund	hvilende pr. 01-01-08
Ejvind Færk (hvilende)	udmeldt pr. 01-01-08

Status pr. 01-01-08.

Aktive	92
Skolemedlem.	3
Hvilende	40

CR gjorde opmærksom på, at der er en væsentlig difference i benzin regnskabet for ZD. Indkøb og tanknings attester stemmer ikke overens.

*Bestyrelsen ser med stor alvor på dette forhold og iværksætter forskellige tiltag.*

*Det indskræpes at de nye tankningsbilag, skal udfyldes korrekt ved enhver tankning.*

*Benzinvognen skal HVER aften sættes bag lås.*

CR's notat gennemgået. *Taget til efterretning.*

## 3. Materiel

KMA's notat vedrørende status på vedligeholdelses arbejdet.

*Taget til efterretning, - det er en fornøjelse at besøge værkstedet i week-end'erne, der er mange mennesker, - arbejdsglæde og en god stemning , så det lover godt for den kommende sæson.*

*fortsættes...*

KMA indsamler oplysninger om flypriser, så vi kan justere GF-forsikringssummerne på vore policer, hvis det viser sig nødvendigt. *Taget til efterretning.*

Nyt fly.

*FSN orienterede om status og navn på vor nye Dimona.*

*Levering i uge 10. Navnet vil blive offentliggjort ved „dåben“.*

*FSN fortsætter sammen med PML „papirkrigen“ i forbindelse med indregistrering m.v. PR gruppen gør klar til en værdig modtagelse.*

#### **4. Plads – miljø**

Intet nyt.

#### **5. Uddannelse**

CONDOR projektet.

*TBM orienterede om status. Det besluttedes at ”klappe hesten” u.h.t. at vi også har et simulator projekt i spil.*

Status vedr. uddannelse af jordmateriel mandskab.

*FSN orienterede om projektet som ”kører” planmæssigt.*

Praksis for „orlov“ fra spilvagter m.v.

*Bedømmes i hvert enkelt tilfælde i samarbejde med Leo Lassen og FSN.*

DIF's folder om idrætsskader og smertestillende medicin.

*FSN vurderer hvordan og om evt. det berører os. NB!! folderen er i klubhuset.*

Simulator Projektet.

Anders Husted Madsen uddybede gruppens fremsendte oplæg med bilag.

*Bestyrelsen siger tak for arbejdet og FSN drøfter ideen med instruktørerne, hvorefter bestyrelsen træffes beslutning om evt. anskaffelse og finansiering af en udgift på 140.000 - 300.000,- kr.*

#### **6. PR**

Invitation fra Helicopter Wing Karup til DANISH AIR SHOW den 8. juni 08.

*Vi takker for invitationen og deltager. Tovholder PR-gruppen.*

Biblioteksstyrelsen meddeler a conto bevilling til bladstøtte til KONTAKT. *Til efterretning.*

Claus Hilding Thomsen har i samarbejde med DASK tilsagn om en „Polsk Weekend“ i forbindelse med vort uge 29 projekt.

*Ideen vel modtaget og det besluttedes at inviterer vore hvilende medlemmer, hvoraf mange har oplevet duften af træ - lærred og lim fra f.eks. BOCIAN og andre polske fly.*

## 7. Konkurrence

Intet nyt.

## 8. Fest – kantine

Sæsonstart den 8. marts kl. 10:00

*Den normale ceremoni arrangeres (NFC)*

Indflyvningsfest.

*Festen afvikles lørdag den 26. april - reserver nu denne aften til fællesskabets pris.*

## 9. Eventuelt

*Konstituerende møde lørdag den 23.2 - efter generalforsamlingen.*

**Olie**

- Fyringsolie
- Oliefy 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](http://www.ok.dk)

# Herning Svæveflyvecenter S/I

## Bestyrelsesmøde

Referat fra bestyrelsesmøde afholdt den 7/2-2008, kl. 16:30 -18:00.

Deltagere:

Bent Henriksen	Idrætsrådet i Herning Kommune	Mødt
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

### 1: Referat fra sidste møde (13/12-2007).

På sidste møde blev igangsat indarbejdelse af allerede vedtaget vedtægts ændringer, afslutning af dette arbejde var ikke kommet med som punkt på dagsordenen, hvilket formanden beklagede.

Formanden havde medbragt kopi af de nye vedtægter.

Der blev gjort opmærksom på at §2 er upræcis med hensyn til de bygninger som institutionen ejer.

Følgende formulering blev vedtaget.

„Institutionen ejer det på arealet opførte klubhus, jævnfør tingbogen og de i BBR registret omtalte bygninger.“

### 2: Status vedr. ombygning af bygning 11.

Taget i bygningens midtersektion er hævet ca. en halv meter. Der er foretaget mindre udvidelse, således at der nu er plads til tankanlæg.

Stor port i midtersektionen er under fremstilling, og forventes monteret inden foråret, hvor resterende mindre mangler også forventes udført.

Oprindeligt budget på kr. 18.000,- er overskredet, der er ifølge regnskabet indtil 31/12-2007 anvendt kr. 21.321,-.

### 3: Ejerskifte m.v.

Ifølge seneste referat er indgået aftale mellem Lars P. Larsen og Niels Skærlund vedrørende overtagelse af hytte Nr. 20 samt vognport E. Det er meddelt os at denne handel er sat i bero.

### 4: Ændring af kontoplan.

Der blev orienteret om at kassereren for Herning Svæveflyveklub, som fører Institutionens bogholderi, har foretaget mindre tilpasning af kontoplanen. Denne tilpasning får ingen konsekvenser for S/I-Herning Svæveflyvecenters regnskabsafreggelse.

## 5: Generalforsamling lørdag den 23. februar kl.13:00.

Generalforsamling holdes som tidligere samme dag som Herning Svæveflyveklub.

På valg:

Peer Bak, valgt i 2004 for 4 år. – er på valg i år, genopstiller ikke.

Knud Møller Andersen, valgt i 2006 for 4 års periode, er på valg i 2010.

Jørgen Eriksen, valgt i 2007 til resterende 3 af 4 års periode, er på valg i 2010.

Kandidat til bestyrelsen er fundet idet Svend Chr. Jensen har indvilget i at stille op.

Henning Henriksen kandiderer til suppleantposten.

### Regnskab:

Regnskabet er modtaget fra revisoren, uden anmærkninger.

### Beretning:

Peer meddelte at denne var skrevet, og klar til udsendelse sammen med indkaldelse til generalforsamling.

## 6: Eventuelt.

Regnskabsopstilling med flere års perspektiv, fremsendes til bestyrelsesmedlemmerne.

Reviderede vedtægter udsendes sammen med indkaldelse til generalforsamling til alle medlemmer.

Elektronisk kopi sendes til bestyrelsesmedlemmerne, og der foretages offentliggørelse på Herning Svæveflyveklubs hjemmeside.

For referat *Knud Møller Andersen*



# Har du husket

**PFT og FLYSIK aften** onsdag den 5. marts kl. 1900.

Tilmelding til **rabatordningen** inden sæsonstart.

**Sæsonstart** den 8. marts kl. 1000.

**Deadline til Kontakt** fredag den 4. april.

**S-teori prøve** den 9. april kl. 1900.

**Spring Cup / Forårsløj** i uge 17.

**Indflyvningsfest** lørdag den 26. april kl. 1900.

**Stort i-møde** torsdag den 15. maj kl. 1900.

**Sommerlejren** i uge 29.

## Din Spilvagt

# Flystatistik 2007 – korrigeret

<b>Klubfly:</b>	<b>Starter 2006</b>	<b>Starter 2007</b>	<b>Timer 2006</b>	<b>Timer 2007</b>
PC	697	1126	148,33	206,12
TG	412	500	97,09	121,50
VK	123	111	114,09	84,55
VN	63	59	132,27	95,59
ZD	1660	1422	491,54	470,69
MN	105	238	58,47	55,85
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
<b>Total:</b>	<b>Starter 2006</b>	<b>Starter 2007</b>	<b>Timer 2006</b>	<b>Timer 2007</b>
Klubfly:	3351	3815	1473,30	1427,54
Private fly:	?	167+	?	611+

## 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

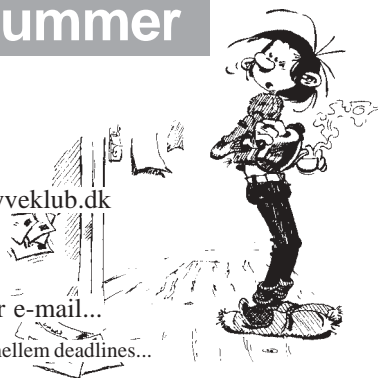
**Sendes til: Ole Korsholm**  
**Vestre Allé 33**  
**7430 Ikast**

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

**Deadline: Fredag den 4. april 2008**

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

Efterfølgende deadline: 9/5-2008. 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](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/herringcity](http://www.handelsbanken.dk/herringcity)