



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

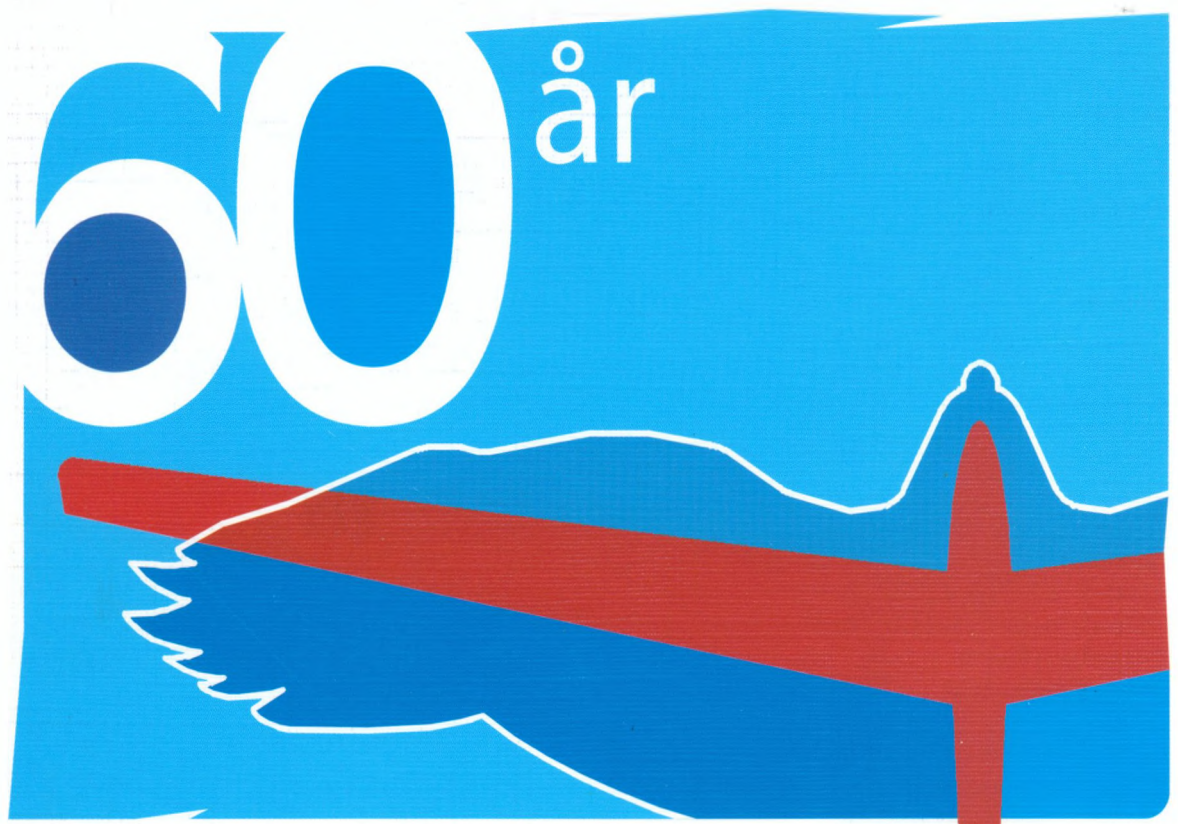
Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

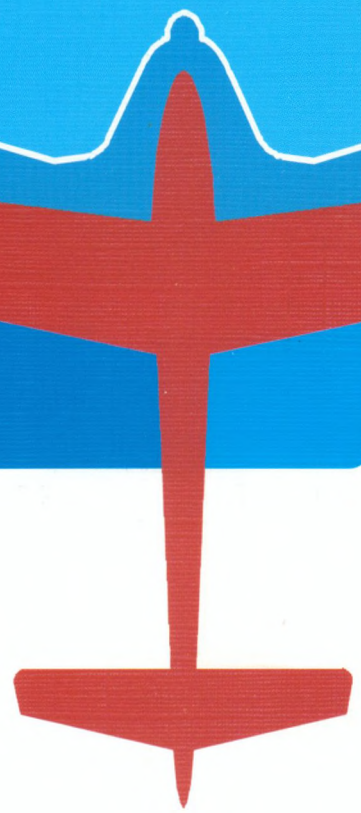
Links

Slægtsforskerens Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>



Nordsjællands flyveklub
1943-2003



Udgiver

Nordsjællands Flyveklub i anledning
af 60 års jubilæet april 2003.

Redaktør

Eli V. Nielsen

Layout

Mikkel Bækhøj Christensen

Forside

Tor Christensen

Tryk

Hadsund Bogtrykkeri

Oplag

600 eksemplarer

Kildemateriale

Klubbens arkiv

Notam, Nordsjællands Flyveklubs klubblad

Dansk Svæveflyver Union

Private fotos og oplysninger

© Copyright 2003 Nordsjællands Flyveklub



Nordsjællands flyveklub 1943-2003

Nordsjællands Flyveklubs 60 års jubilæum	1
22. april 1943	2
1988 - 1992 af Jan Andersen	3
1992 - 1995 af Mogens Lebro	6
1995 - 1996 af Gert Arboe	7
1996 - 1999 af Lars Bentsen	9
1999 - 2002 af Jens Feldborg	11
For næsten 50 år siden	13
Over Storebælt i Kranich'en	14
Stræk med Nimbussen i Sverige	16
Set og sket i et årti... ..	19
Klubhåndbogen	23
Nordsjællands Flyveklub - Navne og tal	24
Hædersbevisninger	25
Indehavere af guld-C i NF primo 2003	26
Medlemspokalen	27
NF Svævefly 1993-2003	28
SZD-36A Cobra 15 OY-XCL N6	29
Lokale klubrekorder	30
Klubrekorder	31
National konkurrenceflyvning	32
International konkurrenceflyvning	33

Nordsjællands Flyveklubs 60 års jubilæum

Perioden 1993 - 2003

I 1993 kunne Nordsjællands Flyveklub fejre 50 års Jubilæum under stor festivitas, og se tilbage fra en beskeden start i 1943 til en udvikling der 50 år senere placerede den som en af landets førende svæveflyveklubber.

Nu ved klubbens 60 års Jubilæum kan vi se tilbage på de sidste 10 år med tilfredshed og konstatere en udvikling der ikke har været mindre spændende end det vi tidligere har oplevet.

På trods af generel vigende tilgang af medlemmer til dansk svæveflyvning er det stort set lykkedes for klubben at fastholde et stabilt og interesseret medlemstal.

At drive en stor flyveklub i dag, med alle nyttilkomne regelsæt, såsom miljøproblemer, lufrumsproblemer, økonomi, kommunikation, pilotuddannelse, flyvesikkerhed, instruktørpanel, slæbepiloter, vedligeholdelse af materiel, bygninger, flyveplads, regionsplanlægning, socialt samvær, herunder sommerlejre i ind- og udland og konkurrenceflyvning er en umådelig stor og krævende opgave for en bestyrelse og de udvalg som frivilligt og ulønnet påtager sig en eller flere af de mange opgaver som er nødvendige for at det hele kan hænge sammen, og helst uden at venskab og kammeratskab sættes over styr.

Det kræver stor forståelse og smidighed i ledelsesfunktionen, der som sin fornemste opgave skal varetage alle medlemmers interesser. Det kan ikke prioriteres højt nok, for uden dette vil klikedannelser uvægerligt have lette vilkår til skade for alle klubbens medlemmer.

En anden vigtig ting i en stor flyveklub er kommunikationen. Godt nok lever vi i en elektronisk tidsalder med E-mail og hjemmesider, men ikke alle er med endnu, god oplysning og store flyveoplevelser er godt stof mange gerne ønsker leveret gennem et velredigeret NOTAM. Det bør derfor fortsat være en vigtig del af kommunikationen og ikke fravælges til fordel for en hjemmeside, men arbejde sideløbende.

I de forløbne 10 år er det flyvende materiel fornyet i væsentlig grad, og alle kan i dag være tilfredse med en velholdt flåde af 1- og 2-sædede glasfly og et næsten nulstillet slæbefly. Vi kan især glæde os over den store succes som anskaffelsen af Nimbus 4 DT har været. Der var store betænkeligheder ved køb af så dyrt et fly som et forholdsvis begrænset antal medlemmer kunne flyve. Men mange omskolinger af unge dygtige piloter har fundet sted, og da det er et 2 sædet svævefly har mange af klubbens medlemmer været med som 2. pilot og dermed fået del i flyveoplevelser langt ud over det sædvanlige. I forventningen om stadig store flyvninger er det vanskeligt at se hvordan en sådan orkidé blandt svævefly kan

undværes, den har overgået vore dristigste forventninger.

Klubben kan også glæde sig over mange dygtige piloter og deres indsats ved forskellige konkurrencer rundt omkring hvor de har hjemtaget DM titler og sammen med verdenseliten helt fantastisk har været med på sejrskamlen ved både europamesterskab og verdensmesterskab. Den første kvindelige pilot var med ved Junior DM i 1997 og vandt en bronzemedalje, og guld for DM Kvinder. Og flere følger sikkert efter i de kommende år. Klubben kan være stolte af disse medlemmers præstationer.

At spå om fremtiden er altid svært – med Gørløse Svæveflyvecenters placering i Hovedstadsregionen, nu under HUR, og med fokus på almene fritidsinteresser, må vi nok se i øjnene at vi er jaget bytte. Det kræver derfor stor opmærksomhed at fremkalde størst mulig opbakning fra såvel kommune som amt. Vi har været igennem en krævende miljøgodkendelse og lufrumsbegrænsninger, og vi har oplevet hvordan vandmiljøplanen var ved at vælte os, den ser heldigvis ud til at være drevet over, men fremtiden vil kræve en stor indsats og tilpasning for at vi fortsat kan svæveflyve fra Gørløse Svæveflyvecenter. Lad os dog ikke fortvivle, men gøre som vi altid har gjort, løse opgaverne i den rækkefølge de kommer, og være klar til det nårsomhelst.

Ved 60 års jubilæet er det samtidig 32 år siden vi etablerede Gørløse Flyveplads. Uden dette tilholdssted ville klubben ikke have været den samme – lad os ønske hinanden tillykke med alt det der er opnået, og byde de næste 10 år velkommen med fortsat fremgang, til glæde og fornøjelse for alle der kommer i Nordsjællands Flyveklub og på Gørløse Svæveflyvecenter.

Der skal her rettes en tak til alle tidligere formænd Jan Andersen, Mogens Lebro, Gert Arboe, Lars Bentsen, og nuværende formand Jens Feldborg for deres interessante indlæg om det der hændte i deres "regeringstid"-tak for god hjælp fra Mogens Bringø, Karsten Thorsmark, Anders Hårby og Christian Lund og tak til alle de klubmedlemmer som har bidraget med god og nyttig information og lån af foto. Sidst en stor tak til NOTAMS redaktør Mikkel Bækhøj Christensen, for hans store arbejdsindsats med at færdigredigere dette jubilæums-skrift.

Vi hejser flaget på den nye flagstang på jubilæumsdagen.

Eli V. Nielsen

22. april 1943

22. april 1943 blev Birkerød Flyveklub stiftet – nu Nordsjællands Flyveklub - af en lille gruppe flyve interesserede unge.

Der har været op- og nedture, men altid har klubbens medlemmer haft evner, fremsyn og kræfter til at overleve og udvikle klubben så den ved 60 års jubilæet, er en af landets driftige svæveflyveklubber.

Tænker vi lidt baglæns er der begivenheder som i større eller mindre grad påkalder sig opmærksomhed.

Fra den første start var sammenhold, flid og kammeratskab afgørende hvis vi ville flyve, pengene var små.

De første år hvor vi vagabonderede for at finde en mark hvor vi kunne få lov at starte, eller når vi pakkede fly og spil på jernbanevogne og sende det til Bøtø eller Vandel flyveplads for at holde sommerlejr.

Eller i 1949 hvor vi kun var 10 medlemmer, men hvor ihærdig skoling i hold bragte så mange nye medlemmer at de måtte overgå til andre svæveflyveklubber.

Sandholm perioden hvor vi havde hjemsted i 20 år, og hvor vi med håndkraft måtte afhøste 40 tdr. land græsmark, og ombygge en nedrevet svinestald til en brugbar hangar. Senere flytte et sommerhus 6 km og genopføre det med udgravet kælder til værksted og et dejligt klubhus. Det var lykkelige dage med kærester, koner og børn på flyvepladsen.

Med tiden blev Sandholm klemt inde af ny bebyggelse, skulle vi overleve måtte vi finde et nyt sted.

Valget faldt på Gørløse hvor ikke mindre end 9 lods-ejere skulle overtales til at sælge. Men det lykkedes.

Derpå fulgte mangfoldige tilladelser og så endelig påbegyndelse af startbane med specialbyggede plove og maskinkraft til behandling af eng/tørvejord. Samtidig gik medlemmerne med koner og børn i gang med at støbe og opmure hangaren. Der var ingen vand til betonen og ingen strøm til maskiner og værktøj og intet toilet – alt måtte improviseres, vejen var 2 mudrede hjulspor.

Det var en lykkelig tid hvor sammenhold og kammeratskab endnu engang skulle stå sin prøve, og bestod.

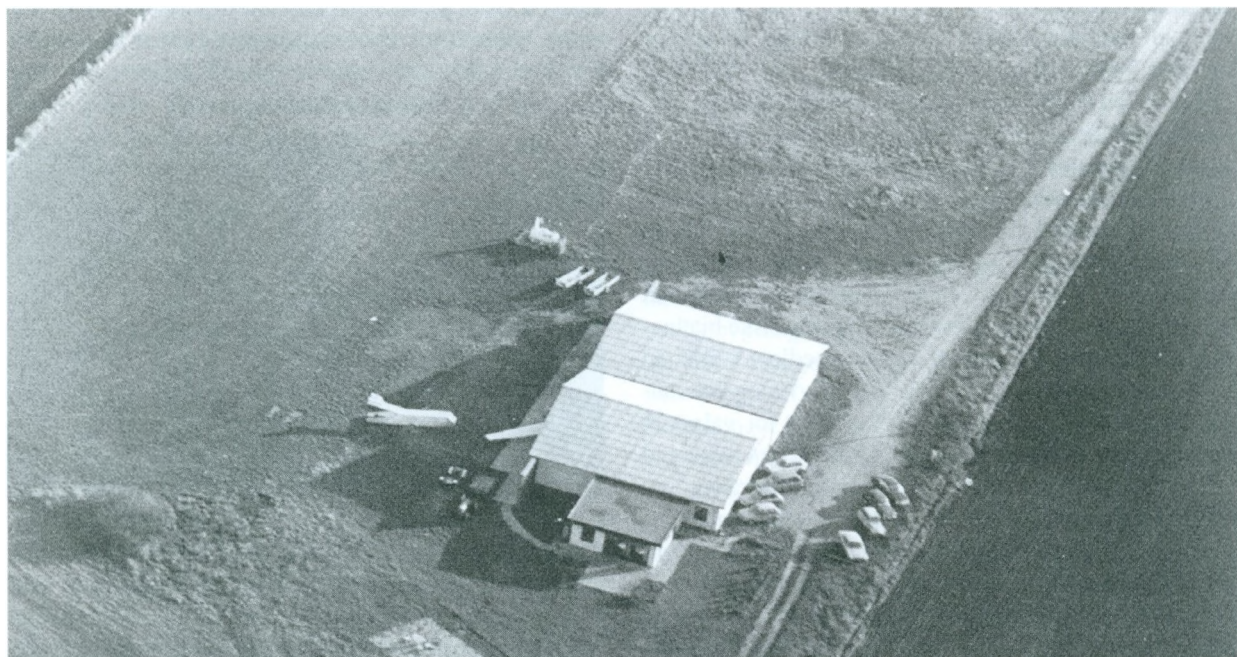
Gørløsetiden fra 1972, kender de fleste, der kom nye tilbygninger, og hytter blev opført.

Der blev købt nye svævefly fremstillet af glasfiber – ja hvad var nu det for noget, kunne de holde?

Og eget slæbefly, udviklingen krævede penge til investeringer, der opstod private grupper som købte dyre fly med store præstationer, som udførte store flyvninger.

Katastrofen indtraf den 5. marts 1989. Hangaren og de fleste fly brændte. Igen skulle sammenholdet stå sin prøve, der blev ydet store bidrag, men klubben rejste sig igen som Fugl Phønix.

Tiden går og pludselig i 1993 er klubben blevet 50 år. På de næste sider fortæller klubbens formænd hvad der er hændt af stort og småt i de sidste 10 år efter 50 års-jubilæet.



Den første hangar på Gørløse Flyveplads i 1972 med det kombinerede klubhus og værksted. Bemærk vejen, som var to hjulspor. Sammenlign med fotoet på side 12.

1988 - 1992 af Jan Andersen

1988

Klubbens bestyrelse bestod af følgende:

Formand: Jan Andersen

Sekretær: Henrik Andersen

Kasserer: Arne Leth Olsen

Flyvemester: Alan Højlev

Materielmester: Torben Simonsen

Efter en årrække med tidligere formand Søren Larsen ved roret var der tale om en forholdsvis urutineret bestyrelse – men fremtiden skulle vise, at en række større udfordringer stod for døren, som krævede en betydelig arbejdsindsats af såvel bestyrelsen som en række medlemmer.

I 1988 kørte den såkaldte "støjsag" videre – selv om klageren fra Egholm var flyttet. Støj/miljø sagen står reelt foran et gennembrud, som får væsentlig betydning for klubben.

Bestyrelsen beslutter sig i løbet af 1988 for at købe en jordlod på 4 tdr. land nord for banen – som et led i forberedelser på at kunne indrette startbanen til eventuel spilstart en gang i fremtiden. Købet af jordlodder sker ud fra princippet at når omkringliggende arealer er til salg – så købes op dels for at forhindre at jordene kommer på "uønskede hænder" – og dels for at vi har jord, som eventuelt kan mageskiftes med de eftertragtede arealer især vest for den nuværende baneende.

I årets løb kommer der mere restriktive regler for redningsfaldskærme, som bevirker, at klubben belastes med en stor investering i nyt godkendt materiel.

På den sportslige side deltager Jan Andersen i Europamesterskaberne i Finland og placerer sig i åben klasse (Nimbus 3) som nr. 2, lige efter Klaus Holighaus – konstruktøren af Discus, Ventus, Janus og Nimbus. Jan hjælpes af sine trofaste og nærmest legendariske hjælpere, far Herbert og gamle ven og æresmedlem Christian Lund. Konkurrencen afgøres på sidste flyvedag i et kaotisk tordenvejr – hvor alle fly stilles over for valget at lande i terræn – eller fortsætte fra 1800 meters højde ind i et uvejr, som dækker hele konkurrenceområdet. Jan sikkerhedslander 20 km inde i uvejret, og Christian, Herbert og Jan må bære Nimbussen ud i dele af en mark som står under 30 cm vand – og som leder tankerne hen på en rismark. Klaus Holighaus flyver videre cirka 15 km og lander under svære forhold – og når netop langt nok til at vinde mesterskabet. En stor oplevelse, hvor flere af klubbens medlemmer besøger det velkendte finske svæveflyvecentrum, Rayskala, under konkurrencen.

Jan Andersen startede på skoleholdet i 1975, og allerede i 1977 vandt han DM i klubklassen. Jan har i hele sin svæveflyvekariere været konkurrencepilot og er i dag i verdenseliten, hvilket han har bevist gennem sine mange topplaceringer ved såvel EM som VM - sidst ved en fornem andenplads ved VM i Bayreuth i Tyskland. Jan har guld-C med 3 diamanter. I sin formandsperiode blev hans største opgave at genrejse klubben efter den katastrofale brand i 1989.



1989

Natten mellem den 5. og 6. marts 1989 bliver skelsættende for klubbens videre fremtid – idet en ildebrand i hangarens værksted – antageligvis forårsaget af brandbar væske – ødelægger stort set hele hangar nord samt dele af klubhuset. Flere af klubbens højt skattede fly går tabt – hvoraf det største tab uvægerligt var Super Cub'en OY-AES – som utvivlsomt var Danmarks bedste eksemplar med 180 hk motor – nænsomt istandsat af Erik Jensen. Et stort antal medlemmer besøgte klubben dagen efter branden – og stemningen var en blanding af fortvivlelse og sorg. Man kunne læse i ansigterne på de mange ældre medlemmer, hvor mange arbejdstimer og flyveoplevelser man havde haft i de stumper og den aske, som nu var at finde på hangarfundamentet.



I marts 1989 udbændte 3 svævefly, og klubbens stolthed, en totalrenoveret Super Cub 180hk mens der skete store skader på det øvrige materiel og bygninger.

På generalforsamlingen, som fandt sted den 25. marts 1989 (dvs. efter branden) blev Mogens Bringø valgt ind i bestyrelsen til erstatning for Alan Højlev. Mogens Bringø og Torben Simonsen skulle efterfølgende vise sig at blive helt afgørende forudsætninger for klub-

bens genrejsning efter branden – solidt hjulpet af kasserer Arne Leth Olsen og en snæver skare af klubbens kernemedlemmer.

Torben Simonsen var via sin forsikringsmæssige baggrund på hjemmebane i udmålingen af erstatninger for brandskaderne – og snart befandt bestyrelsen sig i en situation, hvor klubben havde en pæn erstatningssum og skulle have genrejst klubbens materiel – og ikke at forglemme hurtigst muligt sørge for, at klubben blev flyvende til den sæson, som allerede stod for døren.

Ret hurtigt blev det klart for bestyrelsen, at hvis genrejsningen af bygningerne skulle ske ved frivillig medlemsindsats så ville vi løbe en betydelig risiko for kollaps i klubben – da opgaverne ville komme til at hvile på alt for få hænder. Samtidig var vi i 1989 i en konjunktursituation, hvor byggebranchen var til at tale med, idet man havde ledig kapacitet. Et projekt blev vedtaget, hvor den gamle hangar nord blev genrejst – og det i dag kendte “Pawnee-værsted og -garage” blev bygget – alt sammen af et entreprenørfirma med klubben som bygherre.

Byggeriet blev færdigt i december 1989 lige tidsnok til at vi kunne fejre klubbens julefrokost den 16. december i de nye lokaler.

Klubhuset blev i årets løb renoveret – og Babs og Sofus Grum-Schwensen donerede rundhåndet et nyt parketgulv til klubben – som sønnen Søren monterede i sæsonens løb.

På materilsiden var første øvelse at få klubben ud at flyve – og dette skete med hjælp fra vennerne i nabo-klubben, Frederikssund-Frederiksværk Flyveklub ved at vi kunne låne/leje en 2-sædet Bergfalke II samt en K-8. Via kontakter på Allerød og en privat gruppe i klubben lejede vi på skift en Maule og en Rallye som slæbefly. At skole på Bergfalke var nærmest hyggeligt i en overgangsperiode, og mange gamle medlemmer, for eksempel Eli V. Nielsen, Knud Christoffersen og Herbert Andersen mindedes de gamle dage på Sandholm – og de tidlige dage på Gørløse, hvor der på et tidspunkt var hele 2 Bergfalker i private grupper.

En brugt Piper Pawnee 235 blev opsporet i England – og Erik Jensen stod i spidsen for en lille gruppe “inspektører”, som besigtigede flyet – og købte det. En herlig juni aften landede Pawneen på Gørløse – og flyet fik som bekendt efterfølgende indregistreringen OY-CYP.

ASK-13 blev ombygget på Oerlinghausen i forbindelse med genopbygningen efter brandskader – og i USA indkøbte klubben en brugt Janus C. Dette var kun muligt med hjælp fra klubbens tidligere medlem Max Skovgaard, som er bosiddende i Nevada – og Jørgen Thomsen, som rejste til USA og sørgede for indkøb og hjemtransport til Europa. Alle kender Janus RL i dag – men at den faktisk har fløjet i Texas ved kun et begrænset antal medlemmer.

Under branden gik den privatejede Grob 109 til grunde – og i maj måned ankom en velholdt Tandem Falke til klubben – hvorved også denne store gruppe af især lidt



Klubbens ASK-13, OY-XEG

ældre medlemmer fik genetableret flyveglæden og dermed troen på “at det går jo nok alligevel”. Mange kunne se på disse medlemmers ansigtsudtryk efter første tur i Tandem Falken – at “nu kører det igen”.

Klubben havde bogstaveligt talt rejst sig fra asken – og klubben kom ud af sæson 1989 med fornyet styrke og med en ganske fornuftig økonomi. Pulsen slog stadig kraftigt i den gamle Klub – og endnu en gang havde en forholdsvis lille skare medlemmer båret usædvanligt store byrder.

Under et besøg hos førnævnte Max Skovgaard løb Jan Andersen ind i et usædvanligt godt flyvevejr i Nevada – og i juli måned fløj Jan i en ASW-20 en ny rekordflyvning på 1014 km på blot 6 timer og 15 minutter. Beretningen om denne flyvning er optrykt i Flyv og senere reproduceret i Erik Bergs bog “Stories by Great Glider Pilots”.

1990

Ved generalforsamlingen blev Jens Rosling valgt til bestyrelsen til erstatning for Henrik Andersen, som ønskede at udtræde – og bestyrelsen fortsatte i øvrigt uændret – selv om det havde været et turbulent år med flere bestyrelsesmøder og bestyrelsesbeslutninger end man havde kunnet ønske sig.

Udbygningen af Gørløse Svæveflyvecenter fortsatte og den tidligere nævnte miljøsag finder sin afslutning især på grund af at Pawneen med 4-bladet propel via støjmålinger af Cowi Consult viser så gunstige resultater – at man fra Frederiksborg Amts side ikke mere mener, der er en miljøsag.

I klubbens bestyrelse beslutter man sig for – støttet af rådgivere blandt medlemmerne – at benytte denne lykkelige udvikling til at søge om en Miljøgodkendelse af flyvepladsens aktiviteter. Forberedelserne til dette store arbejde finder sted i 1990.

I årets løb foretager en gruppe medlemmer med Søren Grum Schwensen i spidsen en større renovering af banens nordvestlige hjørne. Ebbe Løvigs indsats i dette

arbejde er en helt afgørende forudsætning for projektets gennemførelse.

1991

Bestyrelsen fortsætter uændret ved generalforsamlingen og noterer sig en meget positiv udvikling i klublivet på Gørløse i årets løb. Nogle meget aktive ungdomsårgange – kombineret med en ægte lyst blandt lidt ældre medlemmer til at dyrke klublivet – skaber et godt grundlag for den videre udbygning af klubben.

På materielsiden går bestyrelsen videre i opbygningen af klubben og i årets løb ankommer en ny LS-7 (TN) til klubben – samt en kun få år gammel Discus B (27). Efter mange overvejelser bestilles et nyt superfly, en tosædet Nimbus 3DT til levering i 1993/94. Under verdensmesterskaberne i Sverige i 1992 taler Jan Andersen med Nimbuskonstruktøren, Klaus Holighaus, og erfarer at en ny tosædet superorchide, Nimbus 4DT er under udvikling. Jan formår at overtale Klaus Holighaus til at klubben ombytter kontrakten fra en Nimbus 3DT til en Nimbus 4DT, hvorved Nordsjællands Flyveklub står som nummer 4 i verden til at modtage det superfly, som vi kender som SX i dag.



Klubbens Nimbus 4DT, OY-XSX i luften

Ved anskaffelsen af dette fly bliver store flyvninger pludseligt mulige. Ikke mindst når man har lyttet til æresmedlem Christian Lunds beretninger om en 2-sædet stræktur med klubbens gamle og nu afdøde medlem Otto (Tyr) Sørensen i Kranich. Til læserens information er en Kranich et 2-sædet fly, som er konstrueret i Tyskland i

1935 – har en 18-meter vinge med et karakteristisk “mågeknæk” – og har et glidetæl på 23,6 ifølge de officielle papirer. Kranich blev videreudviklet til en II model og blev bygget helt op til 1950’erne på licens flere steder.

Christian Lund har berettet om en åndeløst spændende stræktur fra vestkysten af Sjælland syd for Asnæs, hvor “Tyr” hiver Kranichen op i skybasis – og siger til Christian at ”nu tror jeg sgu at vi kan nå Fyn”. Christian udbryster “det var fandens” – pludselig har Tyr sat næsen på sydvest – ud over Storebælt. Christian bliver mere og mere bekymret over højden idet han bemærker Tyr – som sidder i forsædet – krybe ned i cockpittet for at bruge hood-kanten som sigte mod horisonten – og efter et par minutter udbryster Tyr “Christian – jeg tror sgu, at vi når det...”. Tyr og Christian lander Kranichen på Beldringe lufthavn – og behøver jeg at nævne, at det var en sensation, som gav genlyd i det ganske land.

Med en Nimbus 4DT og med et makkerpar af Tyr og Christians kaliber, så burde alle danmarkskrekorder have været slået for længst. Med Nimbussen er det muligt at flyve en 750 km trekant i Danmark som overholder FAI’s såkaldte 28%-regel, dvs. en næsten ligesidet trekant. Tænk blot på at starte fra Gørløse – benytte Store Heddinge som første vendepunkt – krydse Storebælt i 4500 fods højde – og senere skrå over Lillebælt fra Assens-kanten for at vende 2. vendepunkt Tønder Flyveplads tidligt på eftermiddagen. Derefter går turen nordpå mod Frederikshavn, som vendes efter nogen besvær op gennem Jylland, hvorved klokken efterhånden er blevet 17:00. Efter at være kommet tilbage til den brugbare termik ved plantagerne ved Dronninglund, så kan vi efterhånden nå Rold Skov på vej sydover, hvor en 3-meter boble bringer os til skybasen i 6000 fod. Nu er klokken næsten 18:00, og vi skal ned på Djursland og have dagens boble på Grenå-kanten. I den 10-15 knob kølige vind fra vest/nordvest skal vi bare have en 1-2 meterboble, som bringer os op i cirka 5500 fod medens vi driver ud over østkysten af Jylland – *derefter kan vi sætte kursen direkte mod Gørløse – komme ind over Odden – krydse nordspidsen af Odsherred – komme ind syd af Hundested for herefter at kalde Gørløse op på radioen klokken cirka 19:30 og melde “Gørløse radio, vil I åbne for ølskabet – SX er hjemme om 10 minutter”.* En ny dansk rekord – en klubsensation og en præstation som Tyr og Christian måske kunne have oplevet sammen, hvis så fint materiel havde været at finde i klubben på daværende tidspunkt.

Hvem gennemfører nævnte flyvning først? Det må forpligte, at vi har så skønt et flyvetræ i klubben – kan vores stolthed bære, at en anden flyveklub kommer først?

I løbet af 1991 går forberedelserne i gang med hen syn til klubbens 50 års jubilæum i 1993.

1992 - 1995 af Mogens Lebro

Det er selvfølgelig altid en stor udfordring at sidde i en bestyrelse, men de forskellige perioder er ikke lige krævende. Klubben var velfungerende, da jeg blev opfordret til at stille op til valg til bestyrelsen – den krævende genopbygning efter branden var vel overstået, der var overblik og orden i vores økonomi, så det var en rolig tid, jeg kunne se i møde. Og det er også sådan, jeg husker perioden, et herligt samarbejde med engagerede og prægtige kammerater.



Mogens Lebro og Jolanda Rodio ved klubbens Discus.

Ud over det almindelige bestyrelsesarbejde var der to særlige udfordringer. Køb af den nye Nimbus 4DT og vort 50 års jubilæum. Købet af det nye, meget dyre svævefly var en stor mundfuld. Det var et af de absolut dyreste fly på markedet. Og den økonomiske udvikling var også dengang vanskelig at forudsige, renteniveauet var meget højt, og det svirrede med spådomme om endnu en dansk devaluering og en mulig ændring af momsreglerne. I en periode var jeg mere bekymret for klubbens øko-

Mogens Lebro har en fortid som pilot i flyvevåbnet og mangeårig luftkaptajn i SAS. Han startede sin svæveflyvekariere på Arnborg i 1973 og blev i 1979 medlem af Nordsjællands Flyveklub, hvor han blev HI, FI og chef for slæbepiloterne. Senere har han erhvervet guld-C. Af store opgaver var køb af Nimbus 4DT og klubbens 50 års jubilæum.



nomi, end jeg nogensinde har været for min egen. Heldigvis gik det jo så meget bedre, og vi var oven i købet så heldige, at vi kunne konvertere ordren fra et af de absolut sidste Nimbus 3DT fra produktionslinien til et af de allerførste Nimbus 4DT, og mod et relativt beskedent ekstra beløb.

Den anden store udfordring slap jeg let igennem. I forbindelse med det forestående jubilæum var der nedsat to udvalg. Et, der skulle stå for selve jubilæumsfesten, og et, der skulle udgive et jubilæumsskrift. De to udvalg viste sig at bestå af overordentligt kompetente og resourcefyldte kammerater. Det blev til både en flot udgivelse og en virkelig vellykket fest. Jeg husker, at vi dagen efter festen glade og trætte talte om den veloverståede aften, og jeg gav udtryk for, at festen var blevet en større begivenhed, end jeg først havde forestillet mig, ved at sige, at vi i klubben slår nogle store brød op. Og så kommer det tørt fra Lone: "Ja, Mogens, men vi bager dem også."

Det var for mig både interessante og gode år, som jeg i dag nødig ville have undværet.



Klubbens igangsættere og formænd gennem tiderne fra 1943 til 1993. Fra venstre: Jolanda Rodio, hendes mand Helge Buch var klubbens første formand. Bagved skimtes Bent Søndergaard, derefter Helge Staunstrup og Lise Dommergaard repr. Jørgen Dommergaard. Så følger Christian Lund, Hans L. Hansen, der mangler Erik Holten i rækken, derefter Mogens Hansen, Søren Larsen, Jan W. Andersen og sidst Mogens Lebro.

1995 - 1996

af Gert Arboe

Det ærefulde hverv som formand for Nordsjællands Flyveklub, Danmarks Bedste, havde jeg i perioden fra 26-3-1995 til 24-3-1996.

Der var nok at tage fat i. Tilgangen af nye elever til skoleafdelingen var faldende, og eleverne kom ikke af sig selv som tidligere. Noget måtte gøres.

Forår

Forårslejr på Arnborg blev afholdt i april og som sædvanligt var der højt humør hos deltagerne. Vejret var ikke helt med os, men der blev fløjet stræk og der blev sat ny Danmarksrekord for motorsvævefly: 300 km trekant med lidt over 100 km i timen. Det var Mogens Bringgø, som også fløj på ryggen i Puchacz'en (Uglen) med alle de deltagere, der havde lyst.

I maj fik vores fantastiske Nimbus SX sit luftdygtighedsbevis og endelig kunne alle medlemmer få deres tur i SX. SX krydsede Storebælt flere gange i 1995, og der blev fløjet 300km-trekant på Sjælland.

DM på Arnborg blev afholdt med deltagelse fra NF, og for én gangs skyld havde vi ingen på vindterskamlen!

Strækflyvning

Skemalagte flyvninger med Janus RL og SX blev gennemført, hvor en instruktør med elev tilrettelagde og fløj stræk. De heldige elever vandt ved lodtrækning ved forårets generalforsamling. Mange fik en uforglemmelig oplevelse.

Klubkonkurrencen var i fuld gang og mange medlemmer deltog og opnåede gode resultater såvel i stræk, hastighed og varighedsflyvning.

Sommer med godt vejr og god mad

Sommerlejren på Gørløse havde godt vejr, og der blev fløjet flittigt i skoleafdelingen og flere gik solo, hvilket fortsat er den største oplevelse i ens flyverliv. Der blev grillt og hyggesnakket på aftenene, og model-flyene kom frem. Jeg er sikker på, at mange har gode minder fra disse sommerlejr; ikke mindst fra Lones gode kødgylder.

Arnborg Åben deltog vi i med flot resultat: 2 stk. 2. pladser. En af vores deltagere, Rasmus Mortensen, blev efterfølgende kontaktet af landstræner Niels Sejstrup og opfordret til at deltage i talentkursus i St. Auban i 1996. Rasmus takkede ja.

Firmaflyvninger blev gennemført igen i år, og disse flyvninger gav et pænt bidrag til klubbens økonomi. Alle klubmedlemmer såvel piloter som hjælpere havde gjort



Gert Arboe blev medlem af Birkerød Flyveklub i 1959, hvor han blev skolet på Kranichen OY-AXM og efter 48 starter fløj han solo på Grunau Baby. Han fik sit S-certifikat i 1960 og sølv-C i 1964. Efter en pause blev han HI og FI i 1989 og fungerede i en periode som chefinstruktør. I sin formandsperiode skiftede Gert, af organisatoriske årsager, formandsjobbet ud med kassererjobbet. En af hans store hovedopgaver var igangsættelse af klubbens virksomhedsgodkendelse.

et godt stykke PR-arbejde for svæveflyvningen. Ligeså var samarbejdet medlemmerne imellem for at afvikle de mange starter helt enestående.

Veteranflyvning

Vores æresmedlemmer blev i år indbudt til hyggeligt samvær og en flyvetur i SX. Stort fremmøde og højt humør, hvor alle gav udtryk for den store oplevelse det var at flyve med SX med et glidetæl på 60!



På billedet ses i cockpittet Mogens Hansen som pilot og Per Weishaupt. Forreste række Harry Nielsen, Christian Lund, Knud Christoffersen, Sophus Grum-Schwensen, bageste række: Erik Holten, Anders Hårby, Eli Nielsen, Steen Løvig Nielsen og Sven Løger.

Follow Me

Vores gode gamle "Follow Me" brød totalt sammen midt på sommeren, og kunne formentlig ikke repareres, da reservedelen ikke kunne fremskaffes. Den fik nu en plads i et hjørne af hangaren, og mange mente at den havde aftjent sin værnepligt og skulle skrottes, og en "Grolle" skulle anskaffes. Men nej, Kurt Højstrup var dog af en anden mening, og gennem VW-veteranklubben fik han fat i den manglende del og gamle "Follow Me" blev klargjort til næste sæson, 1996, og er kørt flot med ind i år 2000. I ventetiden på "Follow Me" skaffede

Kurt en VW asfaltboble, som reddede sæsonen. Den blev for øvrigt døbt "Susanne".

Miljø sagen

Miljø sagen var fortsat under behandling, og i maj måned fremsendte miljøafdelingen Amtsgården i Hillerød en skriftlig begæring om yderligere oplysninger til sagen. Begæringen var omfattende, og arbejdet, der blev udført, krævende, men bistået af Ebbe Løvig Nielsen blev besvarelsen fremsendt til Miljøafdelingen i oktober.

Hvert forår har vi været plaget af store oversvømmelser på startbanen, hvilket kun var til glæde for mågerne. Vandet kunne ikke løbe væk. En undersøgelse af åen, hvor vandet skulle løbe ud, viste at den rørgennemførte del af åen var stoppet, formentlig faldet sammen. Søren Grum og Anders gik modigt i gang med gravemaskinen og efter hårdt arbejde blev rørene frilagt og udskiftet. Resultatet er ikke udeblevet, idet vandet nu kan løbe frit fra vores plads og ud i åen, og ifølge Søren vil det være muligt at begynde sæsonen i februar! Flot arbejde.

Fremtidsplaner

Flyveklubbens fremtid og specielt "Hvordan ser det ud i år 2000" var blevet berørt på generalforsamlingen af flere medlemmer, der efterlyste strategier. Emnet lå også bestyrelsen meget på sinde. Weekenden den 13.-14. januar blev der afholdt et 2-dages "Strategiseminar" hos Formanden på Orø. Her blev den store tænkehat prøvet af, og vi måtte jo erkende, at jo mere vi arbejdede os ned i perspektiverne, des mere tydeligt fremstod behovet for nogle klare mål og planer i NF. Enkelte emner fra mødet var udskiftning af skoleflyet K-13 og fremtidens flyflåde. Ensædet med turbo? Og økonomien! Og hvordan får vi familien til at komme og trives i klubben? Måske udbygning af hytteområde, campingplads, ombygning af

klubhuset? Samt andre spændende emner. Bestyrelsen ønskede at dele sine tanker med så mange medlemmer som muligt for at få afstukket en kurs og gøre det muligt for bestyrelsen at arbejde videre i den rigtige retning. Et medlemsmøde afholdtes den 20. marts 1996. Fremmødet var stort og spørgelysten ligeså. Bestyrelsen fik derved mange forslag til udviklings- og behandlingsplaner.

PR

Klubbens PR-hold med hjælpere gjorde en stor indsats ved at repræsentere flyveklubben bl.a. ved sommerfesten i Ølsted, hvor Libellen og LS-7 blev udstillet. Der var mange interesserede ved denne lejlighed. Et lignende tiltag blev gjort på Hillerød Torv.

Nordisk Landsflyvedag blev afholdt, og som sædvanligt var alle sejl sat til, et stort arrangement, men desværre var besøgstallet ikke noget at råbe hurra for; årsagen hertil var muligvis, at begivenheden slet ikke blev annonceret i medieme.

Aktiviteter

Aktiviteter, som bør nævnes, er Jette Grums familieudflugter. Grillaften den første lørdag i hver måned. Kone/kæreste-flyvedag. Alt dette styrker lysten til familiebesøg på flyvepladsen.

I dette år måtte klubben tage afsked med to kære medlemmer. Den 1. juli døde Henning Dam Kærgaard og den 15. juli døde æresmedlem Sofus Valdemar Grum-Schwensen.

På generalforsamlingen havde jeg den ære at kunne udnævne Ebbe Løvig Nielsen til æresmedlem.

Til slut kan nævnes at Formandsposten er spændende og omfattende. Men uden en velfungerende klubbestyrelse med udvalg, ville tingene ikke kunne fungere og flyvning ikke være mulig.



Søren Grum i gang med rørlægning af Aas Å. På billedet ses Jette Grum-Schwensen og Steen Løvig.

1996 - 1999

af Lars Bentsen

Op gennem starten og midten af 90'erne var klubbens virke præget af konsolidering i økonomisk forstand. Bortset fra indkøb af NIMBUS 4 DT, blev der ikke foretaget investeringer i bygninger eller anlæg i nævneværdig grad. 1996 var præget af to væsentlige aktiviteter, der rettede sig mod de kommende år.

Miljøgodkendelsen og fremtiden

I september 1996 fik vi endelig miljøgodkendelsen, der for en periode fremover gav os råderum og planlægningsmulighed. En gruppe af medlemmer havde gennem et par år arbejdet med myndighederne omkring dokumentation etc. Godkendelsen gav os både rettigheder og pligter indenfor udledning af "røg, møg og støj". Bl.a. medførte den et krav om anlæg af en egentlig tankplads med opsamlingsbassin etc. ligesom vi blev pålagt administrative opgaver og skulle etablere diverse procedurer omkring vore flyveaktiviteter. Godkendelsen lagde loft over antal operationer og deres fordeling på året og døgnet. Vi blev pålagt at følge og registrere bestemte ud- og indflyvningsmønstre med motorfly og selvstartende svævefly, men til gengæld havde vi stærkt modhold overfor de enkelte støjklager, der desværre stadigvæk dukkede op.


Med miljøgodkendelsen på plads blev der åbnet op for Fremtidsudvalget. Bestyrelsen etablerede et fremtidsudvalg, der skulle lægge op til en strategi omkring udviklingen af svæveflyvecentret i Gørløse. Hovedpunkterne over det næste års arbejde drejede sig om scenarier for udviklingen i medlemsskaren, klublivet, bygninger og anlæg, flyflåde samt ikke mindst de økonomiske konsekvenser af de forskellige scenarier.

I året var det blevet til et par bemærkelsesværdige resultater på konkurrencesiden: Jan Andersen opnåede bronze ved EM i Finland og Rasmus Mortensen blev nr. 7 ved junior NM.

Spændende og særdeles positivt indslag til årets aflyvningsfest: Husorkester! Tine Dalby, Jens-Bjørn Larsen, Anders Løvig og Svend Kristensen etablerede en kvartet, der for et par år skulle blive fast indslag ved festlige lejligheder.

Flyvning og sikkerhed

Gennem 1997 var der megen aktivitet på flyveområdet. Året startede med et besøg af Unionens Rejsehold indenfor FLYSIK (hvor også vores egen Mogens Bringø var med). På baggrund af nogle års uheldig udvikling med dødsfald til følge, satte Unionen et målrettet arbejde i gang overfor klubberne. Selv var NF placeret over gen-



Lars Bentsen startede i 1973 og var med på det første skolehold, der blev uddannet på den helt nye ASK-13, og hvor startmetoden kun var flyslæb. Han fløj med ved DM Junior i 1977 og blev mester. I 1979 blev han HI og senere FI og erhvervede sølv-C. I en periode fra 1990 var han chefinstruktør og flyver i dag Grob 109B. Sidste år erhvervede han guld-C nr. 207. Af store opgaver var arealerhvervelse for at sikre klubbens fremtid.

nemsnittet i havarirate, så det var et særdeles relevant arrangement. Fra sæsonstarten ændrede vi landingsrunderne generelt, idet vi indførte den såkaldte "engelske landingsrunde" med to gange 45° drej fra medvind til base. Et element i sikkerhedsarbejdet som skulle understøtte landinger på pladsen såvel som i terrænet.



Husorkestret spiller op til fest i hangaren i Feringe. Fra venstre ses Jens Bjørn-Larsen, Tine Dalby, Svend Kristensen og Anders Løvig Nielsen.

Konkurrencer og sommerlejr

Vi havde 4 piloter til DM og Rasmus Mortensen til junior EM i Tyskland (desværre ingen med topplaceringer), og under årets Arnborg Åben blev der fløjet med Nimbus og forskellige piloter i bagsædet som et led i klubtrænerens (Mogens Hansen) arbejde. Mette Schmeltz Pedersen deltog i den kombinerede Arnborg Åben og junior DM konkurrence, og brillerede med at sejre i kvindeklassen. Sæsonen 1997 blev også premiesæson for rigtig lange flyvninger fra Gørløse med Nimbus. 500 km distancer fortrinsvis til Sverige blev en del af dagsordenen og Jøns og Jens Feldborg satte faktisk Danmarksrekord, men ærgrer sig vel stadigvæk over den manglende dokumentation. Denne anvendelse af svævefly med hjemhentningsmotor ved længere flyvninger i klubregi, gjorde det i øvrigt nødvendigt at etablere lidt

andre retningslinier, praksis og adfærd. Her havde vi dog god støtte fra de to private grupper med TA og AA.

Som en absolut nyhed, havde vi i 1997 forlagt vores legendariske sommerlejr til Feringe i Småland (ca. 180 km fra Gørløse). Ca. 15 piloter og familiemedlemmer havde medbragt K-13, K-8, Astir, Discus og Janus til 2 ugers flyvning fra flyvepladsen syd for Värnamo. Arrangementet blev både en flyvemæssig og klublivsmæssig succes, og dannede skole for de næste mange års lejr med Jens Feldborg som lejrchef og primus motor.

Med Mikkel Bækhøj som redaktør af NOTAM trådte vi i 1997 helt ind i den digitale verden. NOTAM udkom nu både som trykt medie og som digitalt stof på vores hjemmeside. Et første alvorligt skridt i nemmere og hurtig information mellem medlemmerne og Nordsjællands Flyveklub. Ligeledes startede vi et større planeringsarbejde af bane 10-28. Banen er anlagt på mosebund i starten af 70'erne og naturen og dræninger havde efterhånden skabt så store uens sætninger, at en planering blev nødvendig. Ved lidt nabo hjælp, indkøbt arbejde og græsfrø, men især Erik Jensens store arbejdsindsats og tilvirkning af specialredskaber blev første nordlige 1/3-del af banen påbegyndt planering.

En god tradition med fællesspisning hver den første lørdag i måneden så dagens lys med Jette Grum-Schwensen som ankerkvinde. Mange mødte op med deres medbragte mad til grillen, og klublivet strakte sig ud over dagtimerne og selve flyvningen. Et led i fremtidsudvalgets arbejde var etablering af et decideret hytteområde, og vi kom igennem i Amtet med en tilladelse til at etablere endnu 5 hytter i området.

Konkurrencer og strækflyvning med succes

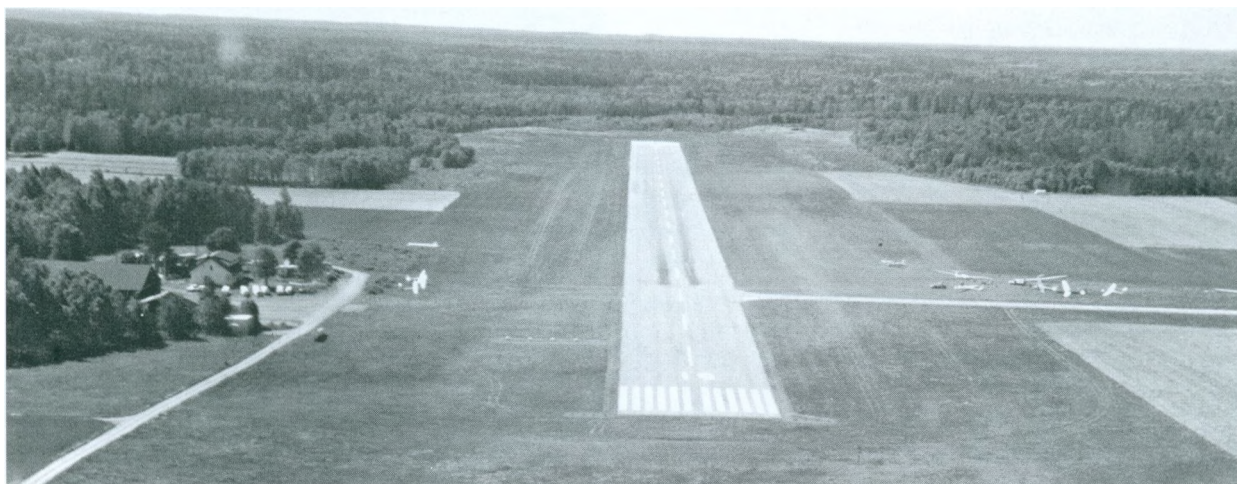
I 1998 hjemtog Jan Andersen endnu engang Danmarks Mesterskabet i svæveflyvning, og Nordsjællands Flyveklub var også repræsenteret ved Arborg Åben. De lange flyvninger med Nimbus tog yderligere til, og bl.a.

Rasmus Mortensen og Morten Utzon bedrev en 700 km opgave til Jylland med kortvarig brug af transportmotoren. Adskillelige flyvninger på 500 km eller derover så dagens lys i den ellers ret magre sæson. Jens Feldborg arrangerede udlandingsøvelser i en indlejet Motorfalke som et element i FLYSIK og træning i udlandning i almindelighed. Vi afviklede igen sommerlejr i Feringe, som blev en uhørt succes på trods af vejret.

Som et led i tilpasning af flyflåden (og i tråd med fremtidsudvalgets arbejde) blev der nedsat en arbejdsgruppe til at vurdere potentielle afløsere for vores hæderkronede skolefly ASK-13. Vurderinger, prøveflyvninger og indstilling til bestyrelsen skulle afsluttes indenfor et års tid, og Kren Krog, Erik Jensen, Morten Utzon og Jan Schmeltz udførte et særdeles kompetent arbejde.

Jord, vand og flyvepladsen

Ved etableringen af flyvepladsen i 1970/71 kunne vi ikke erhverve al jord til banen, så da vores ene lodsejer (Olaf Mortensen) udtrykte ønske om at sælge sin jord fra generelt, besluttede vi at erhverve den sidste del der lå i tilknytning til pladsen. Det drejede sig om 3,1 ha i den nordøstlige banedel, som vi af strategiske grunde ikke ønskede at andre skulle overtage. I forbindelse med finansieringen af dette tilkøb besluttede bestyrelsen på opfordring fra økonomiudvalget at foretage en større omlægning af diverse gældsposter, da timingen og konditionerne var perfekte. Nordsjællands Flyveklub optog således et kreditforeningslån på kr. 1 mio. over 10 år. 1998 var også året, hvor det danske Folketing vedtog Vandmiljøplan II med henblik på at mindske udledningen af kvælstof fra landbruget. Den omfattende planering af det nordlige område blev afsluttet, men på grund af amtets planer for vådområder blev de resterende 2/3 sat i bero. I tråd med fremtidsudvalgets arbejde startede der i efteråret et større drænarbejde i forbindelse med hytteområdet.



På finale til Feringe flyveplads. Bemærk Nordsjællands Flyveklubs fly parkeret ved taxivejen.

1999 - 2002

af Jens Feldborg

Årene 1998 til 2002 blev en opgraderings- og vedligeholdelsesperiode.

Branden i 1989, de nye tosædede fly, forårslejreren i Arnborg, strækflyvningserfaringer, miljøproblemer etc. førte til en generel gennemgang af stort set alle forhold omkring afviklingen af vores sport på Gørløse Svæveflyvecenter. Bygninger og procedurer gås efter i sømme, og medlemmerne viser endnu engang, at der er en kolossal arbejdskraft til rådighed.

Oversvømmelse!

I 1998 opstod en ny trussel mod klubbens eksistens idet Frederiksborg Amt som en følge af EU-krav om reduktion af udvaskning af kvælstof, ønskede periodisk at oversvømme hele Attemosen! Med god støtte fra borgmester Finn Hansen og en god forståelse i Amtet for vore synspunkter, blev projektet ændret, så det ikke hverken direkte eller indirekte vedrører vore arealer.



På vej langs Vaumuse nær St. Auban i Frankrig.

Forårslejreren og sommerlejreren fornyes

Arnborglejrerne afløstes af lejr i Frankrig i St. Auban med træning i bjergflyvning og bølgeflyvning. I et af årene blev slæbeflyet og stort set alt materiel flyttet til den traditionelle sommerlejr Feringe, der varede 14 dage og havde i alt 40 deltagere. I perioden blev der i det hele gjort store indsatser, for at få et godt socialt klubliv. Hytteområdet blev planeret og drænet, og skolingens i organiseredes skolehold startende med en uges intensiv skoling for at opnå et mere koncentreret og et hurtigere forløb.

Materiellet fornyes

Træflyene er udgået af grundskolingens, som foregår på en ASK 21 og 3 Astir, og der gøres flittigt brug af

Jens Feldborg startede sin svæveflyvekariere på Tirstrup i Aarhus Svæveflyveklub og fortsatte sin pilotuddannelse med et A-certifikat. I 1988 genoptog han svæveflyvningen i Røde Kro, hvor han fik S-certifikat, blev HI og FI og fik sølv-C. I 1994 blev han medlem af Nordsjællands Flyveklub og er i dag S-kontrollant for svævepiloter og slæbepiloter. Af store igangværende opgaver kan nævnes hytteområdets udvidelse og regionsplanlægning.



klubbens Janus og Nimbus 4 DT til strækskoling, der etableres i sommerlejreren. Transpondere og GPS i topflyene er nu standard, hvilket åbner muligheder for at komme gennem de besværlige luftrumsrestriktioner på Sjælland. Vi har opgivet at komme af med restriktionerne og er i stedet ved at lære at leve med dem. Turbomotorfly med det nye udstyr giver os da også store muligheder og oplevelser ved at flyve hinsidan. I denne periode blev Pawnee-slæbeflyet også fuldstændig renoveret af kyndige medlemmer. Alt undtagen motoren er fuldstændig nulstillet i en standard, der kan sidestilles med et nyt fly leveret fra fabrikken.



Det nye benzinpumpeskur blev bygget for at overholde kravene i miljøgodkendelsen. Fra venstre: Torben Simonsen, Hans Christian Larsen, Ove Koplev og Jens Rosling.

En plads på verdenskortet

I 1999 fik klubben en fremtrædende plads på svæveflyvernes verdenskort. Jan W. Andersen fik en fortjent sølvmedalje ved VM, kun en hårsbred fra guldmedaljen og Jan Schmeltz Petersen, der lige var blevet valgt til formand for DSvU 's hovedbestyrelse, blev Danmarksmeester.

Fremtidsudvalget og regionplanen

I vinteren 2001/02 nedsattes et nyt fremtidsudvalg med Bent Napstjert som formand, der gennem spørgeskemaer, interviews og besøg i andre klubber tog fat på kigge i krystalkuglen. I slutningen af 2002 kom udvalgets rapport, der har undersøgt ønsker, behov og tilstande i vores klub. Dette overordentligt grundige materiale kan danne baggrund for fremtidige bestyrelsers beslutningsprocesser.

Der blev uforudset tidligt brug for dette blik i krystalkuglen, for næsten uden varsel blev vi opfordret til at komme med et bidrag til vedtagelsen af en regionplan, der skal gælde fra 2005 til 2017. Den deraf følgende revision af kommuneplanen blev ligeledes igangsat, og

gennem debat på medlemsmøder blev tilvejebragt en ordlyd, der kan danne baggrund for vore aktiviteter i denne lange periode. Vort bidrag, der indeholder udviklingsmuligheder mod vest, er blevet godt modtaget i Skævinge Kommune.

Det første konkrete resultat af medlemsundersøgelsen blev køb af en LS8-18t til levering til sæsonstart 2003 til vor 60 års fødselsdag.

Nye arbejdshold

Selvstyrende grupper, der tager sig af afgrænsede opgaver som instruktører, slæbepiloter og bestyrelsesarbejde er jo sædvane, men anden klubdrift som f. eks. græsslåning, vej, hytteområde etc. forsøges nu i højere grad lagt over på arbejdshold, og også nogle af klubbens styreredskaber moderniseres. Et nyt regnskabssystem udarbejdet af Erik Kuhlmann, ser ud til at kunne rationalisere en række af kassererens arbejdsopgaver, og klubben er nu også på internettet, med hjemmesiden www.glider.dk. hvor en stor del af kommunikationen mellem medlemmerne foregår. F. eks. er der oprettet en kalender hvor hverdagsflyvning kommunikeres.



Forpladsen på Gørlose Svæveflyvecenter. På pladsen ses den renoverede Pawnee, det nye benzinskur og det nye skolefly. Desuden ses den igangværende udbygning af hytte- og campingområdet.

For næsten 50 år siden

Johan Otto Sørensen = TYR

Jan Andersen fortæller i sin formandsberetning hvordan TYR og Christian Lund i Birkerød Flyveklubs Kranich II OY-AXM den 15. juli 1956 svævefløj fra Sandholm til Beldringe på Fyn en distance på 138 km heraf ca. 30 km over Storebælt, og samtidig satte 2 danmarksrrekorder for tosedede svævefly. Jan sammenligner denne bedrift med nutidens store, og kommende, flyvninger i NFs Nimbus 4 DT.

Christian Lund kender vi alle, hans historie om den spændende flyvning sammen med TYR følger.

Men hvem var TYR, hvor kom han fra og hvorfor hed han TYR?

BFKs medstifter Bent Søndergaard var indkaldt til soldat i flyvevåbnet i 1946 og gjorde tjeneste i Karup. I

samme deling var rekrut Johan Otto Sørensen som allerede på det tidspunkt havde erhvervet C diplom i Hælev-Køge Svæveflyveklub.

Bent fortæller at en dag hvor der var pause i øvelserne fortalte en korporal, under passende opmærksomhed fra basserne, det man kalder en god historie – den gik rent ind hos rekrut J.O. Sørensen, der havde et meget specielt latterorgan – han slog en stor latter op af en vis varighed, da han var færdig med sit latterbrøl bemærkede korporalen: *“du griner som en TYR”*, og det navn blev

hængende, ligesom TYR selv senere i tilværelsen brugte det som sit kunstnernavn.

TYR blev medlem af BFK og med sin større flyveerfaring blev han hurtigt flyveleder i klubben. Han var uddannet maskinarbejder og utrolig dygtig til svejsearbejde og lavede både stræbere og beslag. Han var dengang det man i dag kalder for “single” han levede som himlens frie fugle, arbejdede når han skulle bruge penge og svævefløj når chancen bød sig. Han erhvervede dansk Sølv C nr. 7.

Senere i tilværelsen udfoldede TYR sine kunstneriske talenter - i klubhuset på Gørløse hænger et maleri af BFKs Grunau Baby II B OY-AXG og på trappeopgangen til første sal hænger en flot skulptur som viser kræfternes påvirkning under flyvning, doneret af Sofus og Babs Grum-Schwensen ved NF 50 års jubilæum. Han var kunstneren bag en serie jernfigurer som bl.a. blev solgt i lufthavnen. På Stauning Veteran Flyvemuseum hænger en stor 2 m jernskulptur som TYR kaldte “den skindbarlige flyvebacille” – og sidst men ikke mindst er TYR mesteren bag tegningerne som blev benyttet i Svæveflyvehåndbogen og Motorflyvehåndbogen velkendt af alle danske svæve- og motorflyvere.

TYR døde alt for tidligt i 1987, 63 år.

Eli V.



Anders (stående) og Tyr ved Kranich OY-AXM på Esper Boels Flyveplads på Falster efter en stræktur i juni 1956.

Over Storebælt i Kranich'en

Christian Lund fortæller

Sidst på formiddagen kom jeg ud på flyvepladsen hvor flyvningen var godt i gang. Kranichen var ved at blive gjort klar TYR havde lugtet termik og vejret var fint med frisk vind fra nord øst, og cumulusserne var begyndt at skyde frem.

Du skal ud og flyve i dag det er din tur blev der sagt, efter nogen snak blev Tyr og jeg installeret i Kranichen, TYR foran, jeg i bagsædet, der blev vinket med flaget, klar afgang, wiren tot og spillet rykker til vi udløser i ca. 250 m, svinger mod skovkanten og får hurtigt kontakt med termikken. Efter en halv times tid er vi nået til Lynge, der bliver ikke snakket meget TYR er af den fæmælte type, han er ikke tilfreds med termikken vi går tilbage og lander på Sandholm.

1000 kroner at hente

TYR vil vente på at termikken bliver bedre, efter en times tid prøver vi igen, nogen spørger ... nåh hvor skal I så hen denne gang, vi forsøger Jylland der er 1000 kr. at hente for den første flyvning med svævefly fra Sjælland til Jylland præmien udsat af Politiken.

Nej lad os holde os til Beldringe som aftalt, hvis vejret arter sig kan vi jo altid fortsætte til Jylland.

Termikken er bedre nu 2-3 m bobler og vi når hurtigt skybasen 12-1300 m og så derud af over Værløse, videre mod Roskilde, termikken er fin og alt går godt, vi kan se Tissø ved Jyderup, TYR sætter kursen syd om søen mod Reersø Kranichen arbejder godt i termikken, den er en stor skøn fugl, når først den er lagt ind i kurven så bliver den der.

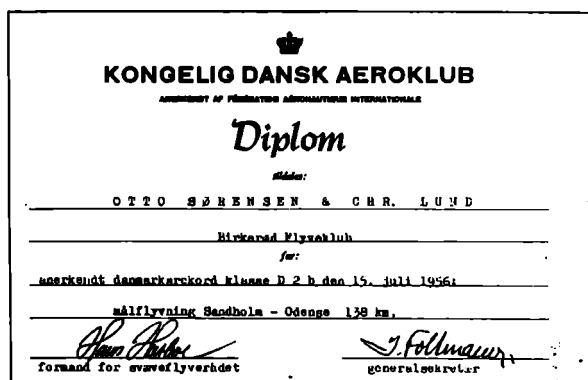
TYR har fundet ud af at hans variometer ikke virker ordentlig – kan du komme til at skrue dit ud så vi kan bytte nej det går ikke.

Jeg tror sgu vi klarer den

Vi nærmer os kysten ved Reersø – nåh ... hvad mener du spørger TYR – skybasen er blevet højere vi er nu nået op i 1600 m og cumulusserne ligger et godt stykke ud over Storebælt, vi kan se Romsø og Fyns hoved, men der er masser af vand, rigtig meget vand og 30 km til Fyns kyst med et glidetæl på 23 plus lidt rygvind – hvad gør vi - der er tavshed ombord der skal tænkes før der handles. TYR bryder tavsheden – hvad mener du? ska' vi prøve, vi har god højde, vi kan gå med og se hvor langt termikken rækker, så finder vi ud af om vi skal vende eller fortsætte, - den er OK med mig, jeg holder øje med skibe som vi kan bruge som "redningsplanker" vi havde jo hverken faldskærm eller svømmevest med, kort før

Romsø er det slut med termikken højden er ca. 1400 m og der er stadig masser af vand. TYR bruger nu et gammelt trick, han dykker lidt ned i sædet og flugter kabinekanten med Fyns kystlinie – hvis kabinekanten synker under kystlinien har vi for lidt højde, hvis den derimod stiger over kystlinien så skulle vi have højde nok. Efter et par minutter med ophøjet ro melder TYR ud, jeg tror sku' vi klarer den, det var li' godt fan...s – vi fortsætter spændt over vandet i ren glidning, der er stilhed om bord kun vindens susen giver lyd fra sig, vi passerer Fyns kystlinie i ca. 600 m – vi klarede den, spændingen udløser "jubel" og løssluppen tale, vi sætter kursen mod Beldringe, der er lidt svag termik og højden passer lige akkurat til et finaledrej op mod vinden – TYR lander og lader Kranich'en rulle helt op på forpladsen, en enkelt eller to bobler mere og vi havde nået Jylland, det blev altså ikke denne gang.

Vi bliver vel modtaget da vi fortæller vi kommer fra Sjælland, det er jo ikke hver dag det sker.



Flyvningen til Fyn var Danmarksrekord.

Hvordan kommer vi hjem?

Men hvad nu - hvordan kommer vi hjem? det var næste store spørgsmål, efter overnatning på flyvepladsen ringer TYR til Gerhard Nielsen, blandt svæveflyvere kendt under navnet Graf, han fløj KZ III i Sportsflyveklubben i Skovlunde, om han kunne komme og slæbe os til Sandholm, jo - Graf ville dukke op først på eftermiddagen.

Vi havde ingen slæbetov med så vi gik en tur til den lokale Brugs og købte 40 m manilatov, derfra hen til smeden hvor TYR fik lov at smede 2 ringsæt, så tilbage og splejse ringsættene i tovet, alt var nu klart så snart Graf dukkede op.

Kort efter middag hørtes den velkendte lyd fra en KZ III og snart var alt klar til afgang, Graf var dog noget be-

tænkelig ved at slæbe en Kranich med 2 om bord, men OK vi kan jo prøve, starten gik godt og efter en halv times tid nåede vi 1000 m og derefter yderligere godt 1½ times slæb til Sandholm hvor venner ventede spændt på vores ankomst – men før vi landede fløj vi et par æresrunder over Birkerød, ingen skulle være i tvivl om at vi var vendt tilbage.

Svæveflyvningen til Beldringe vakte stor opsigt i medierne (aviserne) der blev samtidig sat 2 nye danmarkrekorder:

1) Målflyvning 138 km og 2) hastighed på 100 km lige bane med 43.1 km/t med 2 sædet svævefly.

Senere på sæsonen forsøgte TYR og Christian at flyve til Bornholm men måtte lande ved Røddinge i Skåne en stor CB spærrede vejen.

Før flyvningen til Beldringe havde TYR og Anders Hårby i juni sat danmarkrekord i distance ved at flyve 120 km til Nr. Alslev på Falster hvor de landede på Oste-fabrikant Esper Boels flyveplads.

Kranich II OY-AXM

BFK købte i 1954 en havareret Kranich bygget i Sverige, Tyr, Dommer, Anders og Knud var primus motor i genopbygningen som foregik på Sofus Grum-Schwensens fabrik i Lillerød med Allan Vigenberg som byggekonsulent. Samtidig blev der indbygget nye kraftige luftbremser af SH typen så det færdige resultat var en næsten "som ny" Kranich II, den blev indfløjet på Værløse Flyveplads i eftersommeren 1954 (se også Jubilæumsbogen 1993 side 15 og 17).

For at den kunne trækkes ordentlig op i spilstart havde Jørgen Dommergaard og Christian Lund bygget et nyt kraftigt spil med en 90 hk. Volvo bus motor som kunne løse opgaven.

Kranichen var et stort svæveplan på en plads som Sandholm og det var ikke altid lige rart at sidde i

bagsædet som instruktør og næsten intet kunne se gennem de 2 ridsede plexiglas ruder i vingeroden, et wirebrud under optræk kunne være ret ubehageligt.

For at gøre handlingen og starten på jorden lettere var der monteret et dobbelt afkasteligt hjulsæt som kunne udløses ved træk i et håndtag. En dag jeg var spilkører og trak Kranichen op tog piloten fejl af wirehåndtaget og udløste hjulsættet fra 250m, som en hylende bombe kom det farende tæt ved spillet, jeg var temmelig hurtig til at komme i dækning, hjulsættet ramte jorden og røg 5 m op i luften blev bøjet og et hjul punkterede. Piloten fik en "høflig" påtale, herefter blev hjulsættet fastmonteret.

Kranichen tjente klubben godt i 10 år og mange gode skolestarter og termikflyvninger blev udført, den deltog i DM 1961 med Jørgen Hansen og Ole "Doc" som piloter.

I 1964 blev den solgt til Tom Berggren Nielsen Kalundborg (søn af Ejvind Nielsen). Senere er den som

Man kan vel godt sige at Kranich'en dengang var vores "NIMBUS".

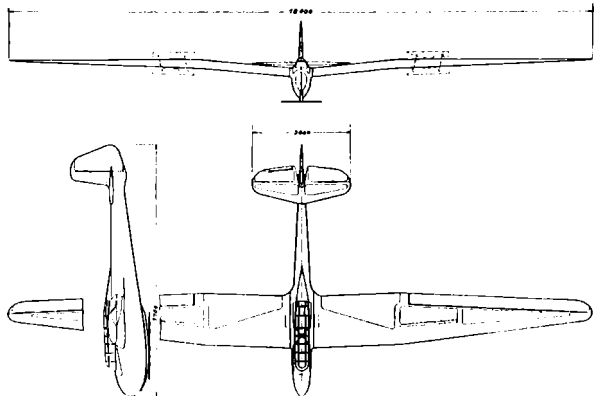


Christian Lund i Nimbus 4DT, OY-XSX, næsten 50 år efter på "veteranflyvningsdagen", hvor æresmedlemmer med flere fik en tur i Nimbussen.

byggeprojekt overtaget af Niels Ebbe Gjørup i Viborg, så hvem ved, måske bliver den en dag igen flyvende.

Data for DFS-Kranich II

Konstruktør	Ing. Hans Jacobs, Tyskland
Konstruktionsår	1936
Spændvidde	18 m
Tomvægt	255 kg max vægt 435 kg
Vingekorde v. krop	1.60 m
Profil	Gö 535
Glidetæl	1 : 23.6 m v. 70 km/t
Synkehastighed	0.69 m/sek. v. 45 km/t
Max hastighed.	215 km/t
Planbelastning	19.15 kg/kvm 22.68 kvm



Stræk med Nimbussen i Sverige

525 km FAI – Dagen hvor alt passede

Erfaringen har været at de bedste dage til at krydse Øresund og komme forbi de markante bugte ved Ångelholm og Halmstad er dage med Ø-NØ strømning. Den modvirker søbrise og kølig luftsindstrømning fra Kattegat og er samtidig normalt forbundet med højtryks-situationer, og dermed en ikke alt for instabil luftmasse med CB'er til følge, som f.eks ved sydvestlig strømning.

I hvertfald er det sådanne dage jeg har gået og håbet på i vejrudsigtene.

Jeg skulle slå rekorden for 500 km FAI

Efter at have haft fornøjelsen af en ugyldig Sun Air Cup var mit fokus ikke specielt meget på svæveflyvning. I starten af august vågnede jeg dog op efter 2 dage med ovennævnte vejr-situation, og besluttede at hvis vejrudsigten for næste dag bare holdt nogenlunde, skulle der forsøges flyvning til Sverige.

Vejrudsigten lovede højtryks-situation med svag Ø-SØ vind - så et par telefon-opkald senere var jeg allieret med Jesper Rasmussen og vores altid beredvillige slæber Ove Christensen. Svæveflyveudsigten fra dagen før, samt SMHI-termik prognose for d.7.8. indikerede en relativt høj udløsnings-temperatur og ikke god termik før middag, så jeg besluttede allerede aftenen før at jeg maksimalt ville forsøge 500 km. Samtidig havde jeg allerede tidligere besluttet, at skulle jeg slå rekorden for 500 km FAI, skulle Kronborg være udtærsklingspunkt - så inden det blev sengetid fik jeg planlagt en opgave der hed : Kronborg-Tingsryd – Ulricehamn – Kronborg på ialt 525 km.

Næste formiddag fik Jesper og jeg ved fælles hjælp gjort henholdsvis SX og TA klar til afgang: ATC-flyveplaner, vand på TA, deklareret opgaver i logger, fly trukket til startsted, resterende fly i hangar igen, lukke og låse, trække Pawnee ud ... så manglede vi bare Ove. Kl. 1130 og de første CU var begyndt at poppe østpå over Sverige!! Ove dukkede op kl. 12. Jesper ville forsøge 750 km og startede først - SX og jeg gik i luften fra Gørlose 12.38.

Det var bare med at komme afsted

Med god termik og flyvende i Nimbus 4 var min forventning at kunne gennemføre opgaven på godt 5 timer. Jeg havde derfor håbet på at starte opgaven omkring 1230, for at være hjemme omkring 1730-1800 inden termikken blev for svag. Da der iøvrigt ikke var meget tegn på termik på vejen mod Kronborg bad jeg om slæb hele



Klubtræner Lars Lyng vinder selv mange af pokalerne. I denne artikel fortæller han om sin seneste præstation.

vejen til lige før Kronborg – skulle der laves rekord var det bare med at komme afsted.

Ovenpå megen ATC-snak og drejen på transponder under slæbet vinker Ove mig af i 1400 m lidt vest for Kronborg. Kort motorprøve og jeg passerer kl.12.55 over Kronborg med kurs mod en lille cu-tot over Helsingborg. Kontakter med det samme Malmö Control for tilladelse til at fortsætte gennem deres TMA, og får efter frekvens-skifte og ved hjælp af transponder max. 5000 fod – puha en med-pilot ville have været godt. Til gengæld er udsigten på glidet henover Øresund storslået med Kullen ude til venstre og Ven ude til højre, så lejligheden benytter jeg til et kort (måske ét minut) ”break” som nydes i fulde drag.

Over svenske-siden kommer jeg hurtigt ind under den første cu-tjavs, spændt på hvor kraftig termikken i det hele taget er. Jeg drejer et par omgange i en urolig 1½ meter inden jeg nærmer mig basen, og har fået et signal om hvor hårdt jeg skal køre på det første stykke. Termikken ser ud til at udvikle sig kraftigere et godt stykke længere mod øst og nord mens det mellemliggende stykke ser tyndt ud - så jeg beslutter at fortsætte relativt forsigtigt lidt nordøst for kursen direkte mod det bedre vejr.

Omkring 60 km ude på første ben nordvest for Häseleholm glider jeg ind under mere markante cu, som ligger ordnet mod Ø-SØ uden være skygader. Jeg stiger nu med 2 – 2½ meter integreret op til 4500 fod og flyver 140-170 km/t på glidene. Jeg prøver at flyve lidt på langs af skyrækkerne og krydser så ret nordligt til næste række cu. Længere mod øst ligger skyerne mere uorganiserede, men kraftigere med store bobler og det lykkes at flyve de sidste ca. 40 km til Tingryd og ankomme i små 3000 fod

uden at kurve. Konstaterer ved lidt hovedregning at jeg har holdt lige over 100 km/t på de første 150 km i let modvind og samtidig krydset et svagere område – YES råber jeg til mig selv... mens jeg til min overraskelse bemærker at det koordinat jeg har valgt som Tingsryd rent faktisk ligger lige over en lille flyveplads, som ikke var markeret på kortet. Landskabet er ellers tæt dækket af skove, søer og enkelte landbrugsområder – sådan typisk svensk ødegård.

Op ad andet ben

Jeg fortsætter lidt ud af kurs NØ for vendepunktet hvor jeg under en flot cumulus rammer dagens bedste – 4½ m/s op til 5000 fod. I forsøget på at zigzagge mig optimalt mellem skyerne fortsætter jeg nordligt efter Tingsryd men får faktisk mere synk ud af det. Det virker som om at skyerne er ret kortlivede og da vinden iøvrigt næsten er på langs med benet beslutter derfor for at flyve mere direkte på kurs.

Andet ben til Ulricehamn går op igennem Kronoberg TMA (Växjö) over Värnamo og derefter gennem Jönköping TMA. Takker de forudseende medlemmer der har investeret i transponder til klubbens strækfly. Med dens hjælp lykkes det at fortsætte direkte på kurs uden "holding" eller højde restriktioner.

Lidt før Kronoberg TMA rammer jeg en god 3 meter og til min fornøjelse kan jeg se at flere gode skyer bygger op længere fremme på kursen – så videre med 160-180 for at nå dem inden de dør igen. Taktikken lykkes - 15 km længere fremme rammer jeg 4 m/s og under de næste skyer er opræk nok til at det ikke kan betale sig at kurve. Sådan fortsætter det herligt endnu 30 km hvor landskabet i svag medvind passerer i behageligt tempo. Efterhånden nede i 3500 fod glider jeg hen imod en rigtig flot cu. som jeg beslutter skal løfte SX op til 5000 igen. Flyver hele vejen ind under uden rigtigt at ramme noget som helst – fatter det ikke og laver en stor flad kurve i synk for at finde boblen, men rammer den ikke. Heldigvis glemmer jeg hurtigt denne traumatiske oplevelse og rammer 3 m/s under næste sky.

Videre det går med opræk og når hurtigt op til øst for Värnamo i 4000 fod - tilgængelig med næsten skyfri himmel længere fremme. Så de kortlivede cu er efterhånden blevet til tør-termik eller hvad? – måske 50 km længere fremme ser der ud til at være lidt små cu igen. Mens jeg overvejer situationen finder jeg en 2 meter og lidt længere fremme en 2½ meter som jeg tager helt til top 5500 fod, før jeg glider ud i det blå henover ret øde skov/mose områder.

Allerede efter 25 km møder jeg dog de første totter som virker udmærket. Spilder tid på at holde mig for højt i stedet for at operere i et lavere højdebånd med sandsynligvis kraftigere termik – men erkender det ikke, så jeg tager flere 2-2½ meter bobler. Tættere på Ulricehamn bliver skyerne igen mere faste - rammer en ud-

mærket boble ligefør vendepunktet, og vender 15.53 næsten i basen. OK – 200 km hjem med slutglid og sandsynligvis mindst 2 timers termik endnu burde kunne lade sig gøre, selv ved konservativ flyvning.

Karetten vendes sydpå hvor landskabet stadig er præget af skove, søer og skove!!!! Møder efter 20 km 2½ - 3 m/s op til 6000 fod – fortsætter de næste 100km i lignende forhold. Holder mig stadigt konservativt og uendigt højt, da jeg med rekorden i tankerne for alt i verden vil undgå en "parkeringsbøde".

Der mangler kun 400 meter

25 km før Halmstad mangler jeg kun omkring 400 meter for at kunne passere Kronborg i 400m. Umiddelbart ser det ud til at der ligger en slags søbrise front i en bue relativt tæt langs Halmstad-bugten lidt østligt for min kurs. Beslutter mig for at følge fronten indtil jeg når sikker slutglidshøjde, og derefter glide direkte på Kronborg.

Jeg får ikke rigtigt søbrisen til at virke selvom jeg prøver begge sider og ligger nu og roder med en 1 meter bobbel. Har en skidt fornemmelse af at jeg allerede er ude på den forkerte side af fronten eller at der netop er brudt kold søluft ind under. Meget i tvivl om jeg skal fortsætte mod næste cumulus lidt vest for Halmstad eller ændre kursen drastisk østpå for at komme længere ind i landet – det sidste gør bare ondt når det er næsten på tværs af kursen. Har stadig 5500 fod, så jeg fortsætter ned vest for Halmstad, hvor jeg igen må tage til takke med 1 meter, mens jeg jamrende ser på at skyerne længere sydpå hurtigt går i opløsning og at termikken nu står mindst 25 km længere østpå inde i landet. Havde jeg da bare sat kursen lidt østlig allerede i Ulricehamn!!

Mens jeg laaangsomt får hevet os op i 5500 fod igen, kan jeg se at der stadig står pæne cu på den anden side af bugten i nærheden af Båstad og Hallandsåsen, som jeg nok skulle kunne nå!

Efter nogle få kilometers glid opdager jeg at der ikke bare er tale om lidt koldlufts-indbrud, men at vindmøllerne snurrer for fuldkraft rettet mod NV stik modsat vinden iøvrigt – jeg er langt ude i søbrisen så glem alt om termik her. Variometret kvitterer også med markant synk ... og der er "kun" ca. 30 km til de næste skyer, mens det bare føles som om man falder ud af himlen. Samtidigt med begynder skyerne over Hallandsåsen også at trække længere østpå og jeg må ændre kursen med, for nu er der ikke højde til mere !

Slutglid mod Kronborg

Endelig efter et højdetab på godt 3000 fod og et 38 km glid finder jeg i 2300 fod en rimelig boble midt over Hallandsåsen. Nu vil Malmö Control til gengæld have mig ud af Ängelholm området mod syd – Jesper i TA er også på vej hjem men længere mod nord. Heldigvis ac-

cepterer Malmö at jeg bliver i boblen og stiger op af området. Med ca. 40 km til Kronborg, let medvind og små 5000 fod går jeg på slutglid mod Kronborg.

Flot at krydse Øresund igen. Denne gang med dejlig udsigt til Kronborg som passerer 17.53 i 450m og mindre end 1000m under udtærsklingshøjden. Jeg glider lidt videre på bedste glid ned mod Hillerød og nyder det hele lidt inden turbo'en skal igang.

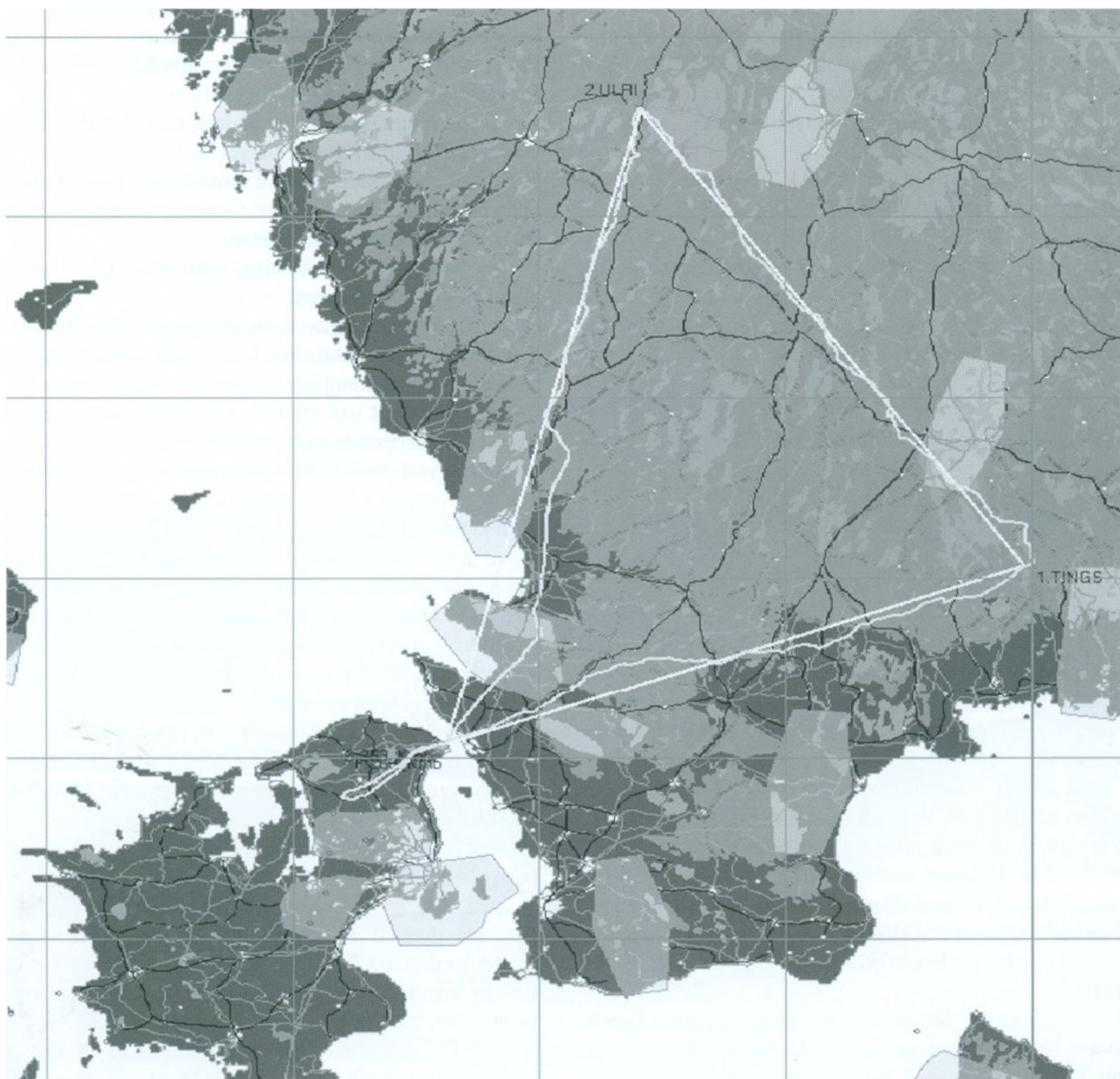
Hvad har jeg så lært af turen?

Det koster hastighed at flyve konservativt når der faktisk ikke er nogen grund til det – 110 km/t var absolut muligt denne dag. Sidst på dagen er der risiko for at søbrisen trækker langt og hurtigt ind i landet – kunne have undgået det hele ved at trække lidt mod øst fra starten.

750 km FAI er absolut muligt på en dag med lignende forhold i 2½ time mere – eks. Kl.11 – 18.30 .

Afslutningsvis vil jeg gøre lidt reklame for det nye loggerprogram SeeYou, hvorfra bla. kortet her i artiklen er fra. Med et rigtigt landkort under kan man med dette program genopleve sine ture i både 2D og 3D. Endvidere indeholder programmet en suveræn analyse-funktion der giver et utal af informationer – f.eks. hvor mange gange man har kurvet til venstre/højre og tilhørende gns.stig - eller at jeg på ovennævnte tur fløj 31km's omvej ved at flyve ud af kurs, men at jeg tilgængæld har vundet 5940m under ligeudflyvning på hele turen (8930m under kurvning). Programmet er delvist sponsoreret af strækflyvningskurset 2002!

Termikhilsen fra Lars Lyng



Kort over den tilbagelagte tur.

Set og sket i et årti...

1993

... 50 års jubilæet blev fejret den 8. maj med reception og flyveopvisning for 350 fremmødte med borgmester Finn Hansen og Amtsborgmester Kirsten Ebbensgaard i spidsen, dagen sluttede med stor vellykket aftenfest i hangaren med 182 festklædte deltagere, bl.a. Jolanda Rodio også kaldt for "flyveklubbens moder," og næsten alle klubbens formænd gennem tiderne stillede op til et historisk foto.

... Knud Christoffersen og Eli V. Nielsen fik tildelt æresmedlemsskab.

... i juni afholdes VM i Borlänge Sverige hvor Jan W. Andersen og Jan Schmeltz deltager. Jan A. blev nr. 8

... klubben ændrer orden på Nimbus 3DT til Nimbus 4 DT pris ca. 220.000 DM

... Egon Trust starter på skoleholdet, og Mette Schmeltz Pedersen får C diplom.

... Grunau Babyén OY-AXE indflyves af Eli V.



Grunau Baby OY-AXE i luften.

1994

... flyvepladsen er p.g.a. tilstoppet dræn oversvømmet. Beredskabsstyrelsen stiller pumper til rådighed der i løbet af en uges tid pumper det meste vand i åen.

... i maj døber borgmester Finn Hansen den nye Nimbus 4 DT OY-XSX i fransk champagne.

... Jolanda Rodio fylder 80 år, Christian Lund og Eli V. Nielsen deltager i festlighederne i Schweiz.

... der er ivrig diskussion om hvem der må flyve Nimbus, og hvad den skal bruges til.

... Jan W. Andersen bliver nr. 2 ved EM i Rieti, Italien.

... der mødte 300-400 gæster til en vellykket Landsvæveflyvedag i august, og der blev udført 80 gæstestarter. Karsten Thorsmark fløj bl.a. en tur med kapelmester Henrik Krogsgaard

1995

... i marts afholdes der "store drage- og papirflyverdag" i hangar Nord med gratis sodavand til de mange fremmødte børn.

... Arne Olsen Leth er taget på glasfiberkursus i Tyskland, for som byggekonsulent at leve op til tidens krav.

... med Ebbe Løvig Nielsen som "dynamo" er der indsendt ansøgning om miljøgodkendelse til Skævinge Kommune og Frederiksborg Amt der er positive over for vore aktiviteter.

... Gert Arboe bliver ny formand, og overlader jobbet som chefinstruktør til Jørgen Thomsen.

... Ole Didriksen fra D.Sv.U. afholder flysilmøde for klubbens medlemmer.

... Henning Dam Kærgaard døde i juli, 67 år – blandt venner kaldt for "Henning manglefly"

... en af klubbens æresmedlemmer Sofus Grum-Schwensen døde i juli, 77 år. Gennem mange år ydede han klubben uvurderlige tjenester.

... Gørløse Idrætsforening udfordrer NF til en 7 mands fodboldkamp i juni.

... Jette Grum-Schwensen arrangerer i juni familiedag med bl.a. tur til Bon-Bon land, og der afholdes kone/kæreste flyvedag i august.

... som noget nyt afvikles Firma-Sponsor arrangement hvor klubben er vært ved flyvning og frokost.

... i august gennemfører Mogens Bringø en 300 km trekant i Nimbus 3 TA og sætter ny national rekord i hastighed 88.5 km/t

... Peter Thomsen og Christian Ungar i Nimbus SX flyver Gørløse-Vøjstrup (Fyn) retur, 302 km på 2:40 med en gs.fart på 113.3 og nåede rettidigt hjem til at nå festmiddagen ved årets Bøf rally i Kongsted.

... klubtræner Mogens Hansen har fået klubkonkurrenceflyvningen sat i system.

... citat af Bruno Gantenbrink, Tyskland: vi skal have en permanent angst eller omhu, fordi kun dem der er omhyggelige, passer på de banale ting, der kan have fatale følger.

1996

... på årets GF bliver NOTAM's redaktør Jens Gregersen hædret med Medlemspokalen, og Ebbe Løvig Nielsen bliver udnævnt til æresmedlem for sine mange fortjenester.

... NF, og Karsten Thorsmark var vært for Dansk Svæveflyvehistorisk Klub (DaSK's) træf i april med udflugt til Tisvilde, for at markere 60 året for de første

hangflyvninger i Danmark. Dagen sluttede med festmiddag.

... PW-5 polsk glasfly til klubbrug demonstreres på Gørløse i juni.

... til EM i juni i Finland søger Jan Schmeltz Pedersen hjælper med bl.a. følgende kvalifikationer: alkoholer, myg-elsker, sygeplejerske, finsksproget og gerne med gyldigt kørekort.

... Jan W. Andersen bliver nr. 3 ved EM i Finland.

... resultatet af Søren Grums frilægning af åen og ny rørlægning sidste efterår har virket, der er ingen vand på forplads og startbane.

... "veteranflyvning" i den nye Nimbus med klubbens gamle piloter og æresmedlemmer med Mogens Hansen som pilot, og efterfølgende frokost arrangeret af Søren Grum, var et positivt tiltag.

... under Arnborg Åben blev der udført mange fine flyvninger af NF piloter, Rasmus Mortensen fløj to gange 500 km, Kren Krog 340 km, Egon Trust 300 km mål, klubtræner Mogens Hansen 2 x 300 km og 1 x 500 km. Midt i det hele blev Arnborg vendt af Nimbus SX som var startet fra Gørløse med Søren Grum og Niels Egelund på en rute Gørløse, Gesten, Holstebro, Arnborg, Ebeltoft, Gørløse, fantastisk.

... Nordisk svæveflyvedag blev afholdt i august. Der var ca. 400 besøgende hvoraf 85 fik deres luftdåb i K-13 eller Groben. Det var god PR for klubben.

... endelig i oktober kom den med spænding afventede miljøgodkendelse fra Frederiksborg Amt med nye flyverute regulativer, der kan nu planlægges for de næste år.

... ved afflyvningsfesten i november blev deltagerne overraskende præsenteret for det nye husorkester bestå-

ende af Tine Dalby tværføjte, Jens Bjørn-Larsen tuba, Anders Løvig og Svend Kristensen guitar.

1997

... med sæsonstarten indføres der ny landingsrunde med indsættelse af en diagonallinie før slutglid.

... med Jens Feldborg som igangsætter gennemføres der sommerlejr i Feringe i Småland. Jättebra.

... Mikkel Bækhøj Christensen lancerer klubbens første website på internettet.

... NOTAM "digitaliseres" og kommer på internettet.

... Jørgen Thomsen hædres med medlemspokalen for sin mangeårige arbejdsindsats i klubben.

... Tandemgruppen, der flyver Grob, fejrer 25 års jubilæum og kan glæde sig over aldrig at have ydet bidrag til havaristatistikken.

... Mette Schmeltz Pedersen bliver nr. 3 ved Junior DM og nr. 1 ved DM Kvinder.

1998

... Der planlægges forårslejr på Arnborg og sommerlejr på Feringe i Småland.

... planeringsarbejde af startbanen er sat i gang. Der efterlyses stensamlere, traktorførere og håndlangere.

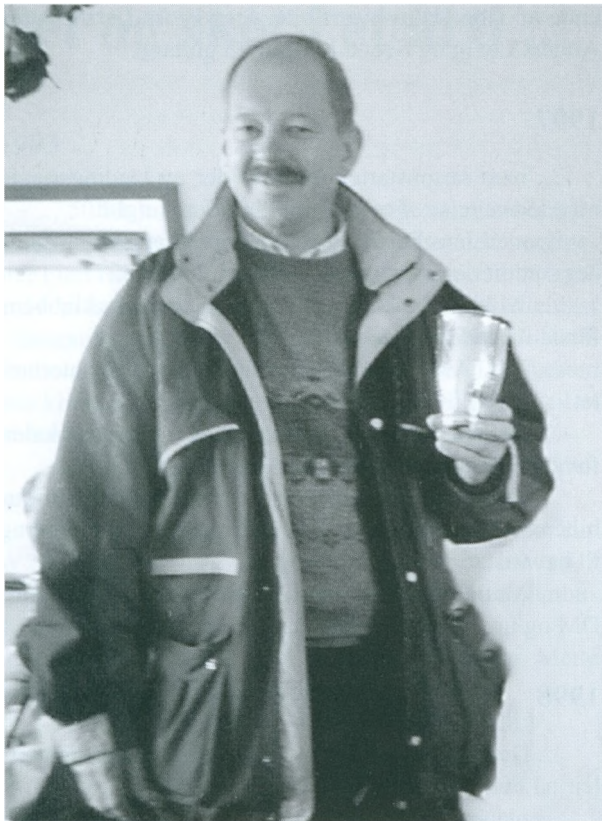
... vingeophæng og hovedeftersyn på Pawnee'en er i fuld gang med "Tordenskjoldssoldaterne" Erik Jensen, Morten Utzon og Hans Christian Larsen (også kaldet Christian den anden).

... Jan W. Andersen igen ny Danmarksmester i 15m.

... NF "Grundlejerlaug" under oprettelse.



Rasmus Mortensen i 27 fik sig en dagssejr på en 500 km under nordiske juniormesterskaber på Arnborg i 1996.



Jørgen Thomsen modtager medlemspokalen i 1997.

... et udvalgt team af piloter prøveflyver forskellige 2-sædede glasfiberfly til afløsning af K-13. Valget falder på en ASK-21.

1999

... NOTAMs mangeårige redaktør Jens Gregersen trækker sig tilbage og Mikkel Bækthøj Christensen bliver ny redaktør.

... Jens Feldborg afløser Lars Bentsen som formand.

... Erik Jensen hædres for anden gang med Medlemspokalen for sin utrættelige indsats i klubben.

... Gert Arboe "tager afsked med klubben" dan han og fru Ute har valgt at bosætte sig i Småland, Sverige.

... Jan Schmeltz Pedersen bliver på repræsentantskabsmødet i februar ny formand for Dansk Svæveflyver Union.

... Søren Grum-Schwensen totalrenoverer alle 16 cylinderklippere til klubbens slåmaskine.

... forårslejren i St. Auban er en kæmpesucces med storslåede oplevelser under bjergflyvninger.

... sommerlejren afholdes i år på Gørløse og i Feringe.

... Jan Schmeltz Pedersen bliver ny danmarksmester i standardklassen.

... Jan W. Andersen er tæt på guld ved VM i Bayreuth i Tyskland, hvor han opnår en fornem andenplads og får sølvmedalje. Efter hjemkomsten hædres både han

og Jan Schmeltz Pedersen ved modtagelse hos borgmester Finn Hansen, Skævinge.

... klubbens nyerhvervelse, ASK-21, registreres OY-XVC.

2000

... Karsten Thorsmark bliver fortjent hædret på klubbens generalforsamling med Medlemspokalen for sin store og mangeårige indsats bl.a. som skolingschef.

... Lars Lyng er blevet ny klubtræner og introducerer en ny disciplin: Diplomjagten.

... Steen Løvig Nielsen, aktiv siden 1952, døde i juni, 75 år. Groben fløj en æresrunde omkring Helsingørskirke.

... succesen med forårslejr i St. Auban blev gentaget.

... Sverige "inddrages" som nyt strækflyvningsområde for svævefly af Nimbus-typen.

... Attemosen med startbane som vådområde spørger stadig.

... Jolanda Rodio døde i Ribe i november, 86 år. Sidst hun besøgte klubben var ved 50-årsjubiliæet. Hun var medstifter af Birkerød Flyveklub i 1943.

... efter ihærdig indsats er det nye brændstofdepot ved at være færdigbygget.

... klubbens hæderkronede K-13, OY-XEG, sælges til Svævefly, Nykøbing Mors.



Erik Jensen hædredes i 1999 med Medlemspokalen for sin utrættelige indsats i klubben.

2001

... Fremtidsudvalget er etableret og vil i 2003 fremlægge resultaterne med henblik på vejledende retningslinjer for kommende års klubudvikling.

... Hovedstadens Udviklingsråd (HUR) har godkendt opførelse af i alt 16 hytter på Gørløse.

... for at spare på portoen er der opsat nye posthylder i klubhuset til medlemspost.

... Bent Nordal Petersen døde pludseligt i februar, 67 år. Han ydede klubben mange tjenester.

... sommerlejren afholdes igen på Feringe og på Gørløse, hvor ny, intensiv skoling giver gode resultater.

... med Svend Kristensen som instruktør kan man nu få afprøvet sine evner i avanceret kunstflyvning i ASK-21.

... Dødsfald. Et af klubbens æresmedlemmer og pioner inden for dansk privatflyvning, Per Weishaupt, døde i august, 83 år. For sit mangeårige virke havde han modtaget mange hædersbevisninger.

... Jens Rosling er manden bag en ny, flot facade på den nordlige hangars vestvendte mur.

... en anonym sponsor giver en ny og tiltrængt flagstang. Jens Feldborg donerer flaget.

2002

... klubbens LS-7, OY-XTN, har fået nye winglets monteret på fabrikken i Tyskland.

... Berit inviterer til indflyvningsfest i klubhuset.

... forårslejr igen i St. Auban i Frankrig.

... sommerlejrre i Feringe og Gørløse er ved at blive en tradition.

... totalrenovering af klubhuset, nyt gulv, nyt køkken og nye møbler, udført af klubbens medlemmer. Jens

Rosling, som har stået for dette arbejde, bliver på generalforsamlingen hædret med Medlemspokalen.

... på landssvæveflyvedagen i maj blev der fløjet 45 gæstestarter.

... Jan W. Andersen er igen ny danmarksmester i 15-meterklassen, skarpt forfulgt af Jan Schmeltz Pedersen, der blev nr. 3

... vandmiljøplanen er sat i bero indtil videre.

... Hovedstadens Udviklingsråd (HUR) skal godkende en ny regionplan i 2005 gældende til 2017, hvor også fritidsaktiviteter bliver inddraget. Det kan få betydning for svæveflyvningen på Gørløse.

... klubbens veltjente Ka-8 og Ka-6 "privatiseres".

... Astirflåden er i april forøget ved køb af Grob G-102 fra Skive. Herefter er hele klubflåden glasfiberfly.

... Jan W. Andersen igen på sejrsskamlen, denne gang som en flot nr. 3 ved EM i Ungarn.

... klubtræner Lars Lyng gennemfører en 525 km FAI-trekant og ny dansk rekord i hastighed, 105.95 km/t, og Jan Schmeltz Pedersen flyver 722 km i forsøg på 750 km.

... klubben bliver nr. 1 i 3. division i Termikligaen.

2003

Jubilæumsår. Klubben fylder 60 år den 22. april. Klubbens "jubilæumsgave" til sig selv er bestilling af en Rolladen-Schneider LS-8, 18m, med turbomotor.

Med ønsket om et godt jubilæumsår med mange gode oplevelser både i luften og på jorden og fortsat god fremgang for Nordsjællands Flyveklub afsluttes denne Set og Sket gennemgang 1993-2003.

Eli V.



Den nye facade på hangarens vestvendte mur i Jens Roslings design.

Klubhåndbogen

af Mogens Bringø

En håndbog, hvor medlemmerne kunne orientere sig om de mange aktiviteter i klubben, havde i flere år været et stort ønske. Den skulle bl.a. indeholde mange af de uskrevne regler, flyveklubben havde. Ligeledes skulle den indeholde klubbens historie, oversigt over de forskellige hædersbevisninger klubben havde uddelt, oversigt over rekorder osv. I det hele taget skulle indholdet have en sådan karakter, at den kunne være et praktisk opslagsværk for medlemmerne.

Arbejdet startede i begyndelse af 80'erne med at indsamle de forskellige regler og anvisninger og så få dem nedskrevet efter en nogenlunde samme koncept. De første udgaver blev skrevet på en almindelig skrivemaskine og så ellers fotokopieret. Senere blev det gjort lettere da pc'en blev billigere og dermed mere almindelig.

Hvordan den skulle udgives var der ikke truffet bestemmelse om, men takket være en flot medlemsdonation på 100 stk. ringbind påtrykt klubbens logo, lykkedes det at udgive 1. udgaven i 1988.

Ringbindene med indhold og faneblade blev solgt for kr. 200 per stk. med lovning om en nogenlunde regelmæssig rettelsestjeneste.

Nogle medlemmer mente det blev for meget med det de betragtede som en masse regler, andre, og det var hel-

digvis de fleste, var glade for at få mulighed for at læse om, hvordan man skulle gebærde sig i flyveklubben. Klubhåndbogen var med til at skabe en større gennemsigthed ved at orientere om, hvem der gør hvad, og hvordan det skal gøres.

Klubhåndbogen bliver i løbet af 2002 indlagt på klubbens hjemmeside, således at den altid vil være tilgængelig for alle klubbens medlemmer. Til gengæld for denne mulighed forsvandt den lovede rettelsestjeneste.

Håndbogen bliver selvfølgelig aldrig færdig. Der mangler stadig brugsanvisninger til diverse variometer- og GPS/dokumentationssystemer, ligesom afsnittet om forsikring endnu ikke er gjort færdig. Beskrivelser for de enkelte bestyrelsesmedlemmers arbejdsområde er heller ikke gjort færdig, ligesom en oversigt over f.eks. dræn-systemet mangler.

Med nedsættelse af et redaktionsudvalg, der skal bistå klubbens bestyrelse med at opdatere og vedligeholde Nordsjællands Flyveklubs klubhåndbog tegner denne del af klubbens mangeartede aktiviteter til at kunne medvirke til, at medlemmerne fortsat, uden de store problemer, vil kunne holde sig underrettet om klubbens virke og herigennem være med til en fortsat forbedring af svæveflyvningen og klublivet i Nordsjællands Flyveklub.



Nordsjællands Flyveklub - Navne og tal

Formænd 1943-2003

År	Navn
1943-1944	Helge Buch +
1944-1946	Carl Helge Staunstrup
1946-1948	Jørgen Dommergaard +
1948-1954	Christian Lund
1954-1955	Jørgen Dommergaard +
1955-1957	Hans Hansen
1957-1964	Christian Lund
1964-1972	Erik Holten
1972-1983	Mogens Hansen
1983-1988	Søren Larsen
1988-1992	Jan W. Andersen
1992-1995	Mogens Larsen Lebro
1995-1996	Gert Arboe
1996-1999	Lars Bentsen
1999-	Jens Feldborg

Æresmedlemmer

År	Navn
1957	Henry Petersen +
1964	Christian Lund
1968	Jørgen Dommergaard +
1968	Anders Hårby Hansen
1968	Alice Grum Schwensen
1968	Sofus Grum Schwensen +
1972	Ingo Frederiksen +
1983	Erik Holten
1986	Per Weishaupt +
1989	Harry Nielsen
1993	Knud Christoffersen
1993	Eli V. Nielsen
1996	Ebbe Løvig Nielsen

Status primo april 2003

Medlemmer	
Aktive inkl. elever	115
Hvilende	86
Passive	5

Instruktører	
Førsteinstruktører	18
Hjælpeinstruktører	4
S-kontrollant	1

Slæbepiloter	
Piloter på Pawnee	25

NF bestyrelse og udvalg

Post	Navn
Formand	Jens Feldborg
Kasserer	Anette Larsen
Sekretær	Peter Rasmussen
Flyvemester	Egon Trust
Flyvematerielmester	Ove Koplev
Pladsmaterielmester	Christian Schlichtkrull
Materielkontrollant	Erik Jensen
	Arne Olsen Leth
	Kren Krog Jensen
	Morten Utzon
Chefinstruktør	Torben Simonsen
Skolingschef	Karsten Thorsmark
Chef for slæbepiloter	Helge Tvergaard
Klubtræner	Lars Lyng
PR-chef	Kristian Klok Pedersen
Redaktør af Notam	Mikkel Bækhøj Christensen
Klubhåndbog	Mogens Bringø
	Karsten Thorsmark

Hædersbevisninger

Uddelt af Dansk Svæveflyver Union

Gøtapokalen

Dansk svæveflyvnings højeste hædersbevisning.

År	Navn
1983	Per Weishaupt +
1984	Mogens Bringø
1997	Eli V. Nielsen
2000	Mogens Hansen

PW-Pokalen

Gives for særlige præstationer.

År	Navn
1989	Jan W. Andersen

DSvU Guldnål

Gives for særlige og betydningsfulde tjenester inden for klubber eller DSvU.

Nummer	Navn
Nr. 1	Per Weishaupt +
Nr. 3	Mogens Hansen

FAI Tissandier-diplom

År	Navn
1985	Per Weishaupt +
1990	Mogens Bringø

FAI Lindberg-diplom

År	Navn
1985	Per Weishaupt +

SAS-pokalen

Gives for særlig indsats af klubledere.

År	Navn
1962	Christian Lund

Lindberg-prisen

Uddeles af Pressens Luftfartsmedarbejdere for særlig indsats inden for flyvning. Med prisen følger kr. 5000.

År	Navn
1968	Kaj Lund



Eli V. Nielsen modtager Gøtapokalen



Indehavere af guld-C i NF primo 2003

Navn	År	Guld-C Nr.	Diamant Nr.
Preben Lund	1968	26	
Mogens Hansen	1976	64 / 05	3 dia. FAI 2555
Jan Schmeltz Pedersen	1976	65 / 06	3 dia. FAI 2597
Henning Dam Kærgaard	1980	70	
Jørgen Thomsen	1981	74 / 34	3 dia. FAI 5214
Jan W. Andersen	1983	87 / 13	3 dia. FAI 3610
Jørgen Arndt	1988	126 / 56	3 dia. FAI 6292
Erik Berg	1988	127	
Rasmus Mortensen	1997	181 / 45	3 dia. FAI 6190
Egon Trust	1997	184	
Mogens Lebro	1999	196	
Mogens Bringø	2001	199	
Lars Lyng	2001	200	
Lars Bentsen	2002	207	
Karsten I. Christensen	2002	209	

Medlemspokalen

År	Navn
1968	Ebbe Løvig Nielsen
1969	Harry Nielsen
1970	Jørgen Hansen
1971	Ingo Frederiksen
1972	Eli V. Nielsen
1973	Hanne Evald
1974	Jørgen Madsen
1975	Erik Holten
1976	Erik Jensen
1977	Knud Christoffersen
1978	Povl Evald
1979	Jens Chr. Hansen
1980	Kurt H. Jensen
1981	Bjarne Larsen
1982	Preben Lund
1983	Torben Lund Simonsen
1984	Einar Thomsen
1985	Søren Grum-Schwensen

År	Navn
1986	Jan Schmeltz Pedersen
1987	Albrecht Hölzl
1988	Bjarne Mortensen
1989	Søren Grum-Schwensen
1990	Ebbe Løvig Nielsen
1991	Anders Løvig Nielsen
1992	Søren Grum-Schwensen
1993	Ove Koplev
1994	Anker Lauridsen
1995	Jens Gregersen
1996	Jørgen Thomsen
1997	Mogens Bringø
1998	Erik Jensen
1999	Karsten Thorsmark
2000	Torben Lund Simonsen
2001	Jens Rosling
2002	Christian Schlichtkrull



NF Svævefly 1993-2003

Afgang

OY-XEG Schleicher ASK-13

Byggested	Poppenhausen
Byggeår	1971
Birkerød Flyveklub reg.	07-06-1971
Genopbygget efter hangarbrand	1989
NF reg.	24-10-1989
Solgt til Svævefly Nykøbing M	06-04-2000

OY-AXZ Schleicher Ka-8B

Byggested	Poppenhausen
Byggeår	1962
Ringsted Svæveflyveklub reg.	12-11-1962
Sven Erik Worm+ Sorø reg.	07-12-1987
NF reg.	15-04-1991
Solgt til Søren Sylvest Jacobsen	01-01-2003

OY-XMJ Schleicher Ka-6CR Rhönsegler

Byggested	Poppenhausen
Byggeår	1964
Tidligere registrering	OH-306
Anker G. Larsen St. Heddinge reg.	15-06-1983
NF reg.	30-04-1990
Solgt til Søren Sylvest Jacobsen m.fl.	01-01-2003

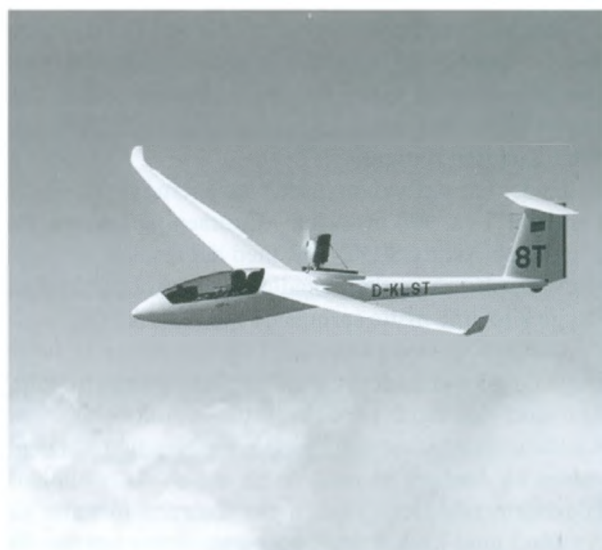
Tilgang

OY-XSX Schempp-Hirth Nimbus 4DT

Byggested	Kirchheim/Teck
Byggeår	1993
Tidligere registrering	D-KKFM
NF reg.	25-03-1994 / 15-05-1995

OY-XVC Schleicher ASK-21

Byggested	Poppenhausen
Byggeår	1989
Tidligere registrering	D-6254
NF reg.	04-11-1999



En LS-8 18-meter med turbomotor er på vej til klubben.

OY-XIA Grob G-102 Astir CS 77

Byggested	Mindelheim
Byggeår	1997
Heming Svæveflyveklub reg.	14-07-1977
Svflk. Aviator, Aalborg reg.	16-10-1989
Christian Jensen, Gesten reg.	10-07-1992
Skive Svæveflyveklub reg.	20-03-1996
NF reg.	24-04-2002

I ordre

Rolladen-Schneider LS-8 med 18m-tipper og turbo

Levering Sæsonstart 2003

Private svævefly 1993-2003

År	Registrering	Type
1995	OY-XUW	Schempp-Hirth Nimbus 4
1996	OY-XHY	PIK-20B
1997	OY-XRY	PIK-20B
2000	OY-XCL	SZD-36A Cobra 15
2003	OY-AXZ	Schleicher Ka-8B
2003	OY-XMJ	Schleicher Ka-6CR Rhönsegler

SZD-36A Cobra 15 OY-XCL N6

Den blev færdig på fabrikken i Bielsko-Biala i Polen den 11. oktober 1974 og fik fabriktionsnummer 683. Den blev købt af Tonny Koldby og Peter Kjeldsen 20. august 1976. Den deltog i Arnborg Åben i juli 1981 med Peter Kjeldsen som pilot.

Under termikflyvning over plantagerne nordvest for Fasterholt i ca. 900 meter blev Cobraen påfløjet bagfra af en Grob Astir CS OY-XIR med det resultat at begge svævefly blev så stærkt beskadiget at kontrol var umulig. Begge piloterne måtte springe ud med faldskærm.

Cobraen mistede haleplanet og det meste af højre vinge og gik i et fladt rygspind. Luftens pres og rotationen mod den store plexiglashætte bevirkede at Peter Kjeldsen ikke kunne åbne hættens og komme ud. Øjenvidner på Arnborg så med skræk at kun Astir-pilotens faldskærm foldede sig ud, mens Cobraen fortsatte sit rygspind mod jorden. Med opbud af ekstra kræfter fik Peter Kjeldsen skubbet plexiglashætten op, lod sig falde ud og trak i faldskærmen, der foldede sig ud 50-100 meter over træerne. Der gik et forløsende udbrud af glædesrus gennem de forsamlede, der på Arnborg havde været øjenvidner til dramaet. Begge piloter var stærkt chokerede men uskadede. Piloten i Astiren hed Finn Okholm Lambæk og var fra Polyteknisk Flyvegruppe.



Arne Olsen Leth (Miraculix) ses her stolt sammen med sin Cobra, som han genopbyggede i sin fritid over en periode på 10 år. Hatten af for Arne.

Vraget af Cobraen købte Arne Olsen Leth af GF-forsikringen for kr. 2000. Der blev købt en brugt højre vinge i England og andre dele fra vraget indgik i genopbygningen, der blev foretaget i privaten på Ellehammervej oppe under tagspærerne.



Resterne af Cobraen efter kollisionen, i hangaren på Arnborg i august 1981.

Det var et stort arbejde at lime alle de forskellige spanter, ribber, trælister m.v., og da alt skulle foregå i fritiden tog genopbygningen ca. 10 år. Samtidig var jeg klubbens kasserer i 6 år

Efter prøveflyvninger i januar 2000 og positiv medvirken fra SLV oprandt så endelig den store dag. Den 20. marts 2000 fik flyet genudstedt sit luftdygtighedsbevis. Jeg vil her gerne sige tak til Erik Jensen og Hans Christan Larsen for deres hjælp med gode råd og praktiske løsninger.

Genopbygningen kostede kr. 27.000, hvilket med et glidetals på 36 giver en "glidetalspris" på kr. 750 pr. meter, og så er Cobraen usædvanligt velflyvende.

Til slut tallenes tilfældighed: Flyet fabriktionsnummer 683, mit FI-bevisnummer 683, mit Materielbevisnummer 83.



Cobraen som ny efter genopbygningen og meget velflyvende. Her ses den på Gørlose i foråret 2000.

Lokale klubrekorder

Primo januar 2003

Fri distance

1	514 km	Jan Schmeltz Pedersen	4. juli 1979	ASW-20
1	514 km	Mogens Bringø	4. juli 1979	Mosquito
2	422 km	Mogens Hansen	23. juli 1982	LS-4
2	422 km	Mogens Bringø	23. juli 1982	LS-4

Ud og hjem

1	160 km	Povl Evald	9. august 1975	Morelli M 100 S
1	160 km	Mogens Hansen	9. august 1975	Standard Libelle

Distancetrekant

1	525 km	Lars Lyng	4. august 1999	Nimbus 4 DT
2	306 km	Mogens Bringø	28. juni 1974	LS-1C
3	302 km	Mogens Bringø	2. august 1995	Nimbus 3T

100 km trekant

1	75,2 km/t	Klaus Degner Hansen	2. juli 1979	PIK-20D
2	56,5 km/t	Mogens Hansen	1. maj 1975	Standard Libelle
3	44,8 km/t	Mogens Hansen	20. juni 1975	Standard Libelle

200 km trekant

1	95,2 km/t	Mogens Bringø	6. august 1997	Nimbus 3T
2	91,6 km/t	Mogens Bringø	26. august 1984	LS-4
3	85,0 km/t	Mogens Hansen	12. august 1978	Nimbus 2

300 km trekant

1	88,5 km/t	Mogens Bringø	2. august 1995	Nimbus 3T
2	79,0 km/t	Bjørn Nielsen	9. juni 2001	Nimbus 4
3	77,5 km/t	Jørgen R. Thomsen	7. august 1990	LS-4

500 km trekant

1	105,95 km/t	Lars Lyng	7. august 2002	Nimbus 4DT
---	-------------	-----------	----------------	------------

Varighed

1	8:11	Mogens Bringø	4. juli 1986	LS-4
2	8:00	Niels Egelund	25. juli 1998	Discus
3	7:50	Kurt H. Jensen	17. juni 1974	Ka-6CR

Klubrekorder

Primo Januar 2003

Fri distance

716 km	Jan W. Andersen	31. maj 1986	Gørløse	DG-300
--------	-----------------	--------------	---------	--------

Målflyvning

301 km	Preben Lund	18. august 1968	Frankrig	Ka-6CR
--------	-------------	-----------------	----------	--------

Ud og hjem

500 km	Jan W. Andersen	25. juli 1989	USA	Nimbus 2
--------	-----------------	---------------	-----	----------

Distancetrekant

525 km	Lars Lyng	7. august 2002	Gørløse	Nimbus 4DT
--------	-----------	----------------	---------	------------

100 km trekant

103,0 km/t	Jan W. Andersen	26. maj 1985	Arnborg	DG-300
------------	-----------------	--------------	---------	--------

200 km trekant

95,2 km/t	Mogens Bringø	6. august 1997	Gørløse	Nimbus 3T
-----------	---------------	----------------	---------	-----------

300 km trekant

107,5 km/t	Mogens Hansen	28. juli 1978	Frankrig	Nimbus
------------	---------------	---------------	----------	--------

500 km trekant

105,95 km/t	Lars Lyng	7. august 2002	Gørløse	Nimbus 4DT
-------------	-----------	----------------	---------	------------

300 km ud og hjem

111,52 km/t	Ole Steen Poulsen	5. februar 1990	Australien	Nimbus 2
-------------	-------------------	-----------------	------------	----------

500 km ud og hjem

143,32 km/t	Jan W. Andersen	25. juli 1989	USA	Nimbus 2
-------------	-----------------	---------------	-----	----------

1000 km polygon (FAI Diplom)

1014 km	Jan W. Andersen	19. juli 1989	USA	ASW-20
---------	-----------------	---------------	-----	--------

Højdevinding

7010 m	Jørgen Arndt / Ole Arndt	28. februar 1999	USA	Grob 103
--------	--------------------------	------------------	-----	----------

6615 m	Jørgen R. Thomsen	12. december 1979	USA	Schweizer 1-34CF
--------	-------------------	-------------------	-----	------------------

Absolut højde

9785 m	Jørgen R. Thomsen	12. december 1979	USA	Schweizer 1-34CF
--------	-------------------	-------------------	-----	------------------

9595 m	Jørgen Arndt / Ole Arndt	28. februar 1999	USA	Grob 103
--------	--------------------------	------------------	-----	----------

National konkurrenceflyvning

Nr. 1 til 5 føres for aktive piloter medlem af Nordsjællands flyveklub.

DM Standardklasse

År	Sted	Flytype	Placering	Pilot
1995	Arnborg	ASW-24	5	Jan Schmeltz Pedersen
1999	Arnborg	ASW-24	1	Jan Schmeltz Pedersen
2001	Arnborg	Discus	2	Jan W. Andersen

DM 15-meterklasse

År	Sted	Flytype	Placering	Pilot
1993	Arnborg	LS-6	1	Jan W. Andersen
1998	Arnborg	ASW-24	1	Jan W. Andersen
2002	Arnborg	DG-800	1	Jan W. Andersen
2002	Arnborg	ASW-27B	3	Jan Schmeltz Pedersen

DM Junior

År	Sted	Flytype	Placering	Pilot
1995	Arnborg	ASW-20	2	Rasmus Mortensen
1996	Arnborg	ASW-24	4	Mette Schmeltz Pedersen
1997	Arnborg	ASW-24	3	Mette Schmeltz Pedersen

DM Kvinder

År	Sted	Flytype	Placering	Pilot
1997	Arnborg	ASW-24	1	Mette Schmeltz Pedersen

Arnborg Åben

År	Sted	Flytype	Placering	Pilot
1995	Arnborg	ASW-20	3	Rasmus Mortensen

Sun Air Cup

År	Sted	Flytype	Placering	Pilot
2000	Arnborg	Janus CL	3	Morten Utzon

International konkurrenceflyvning

Verdensmesterskaber

År	Sted	Flytype	Klasse	Placering	Pilot
1993	Borlänge, Sverige	Nimbus 3	Åben	8	Jan W. Andersen
1993	Borlänge, Sverige	ASW-24	Standard	44	Jan Schmeltz Pedersen
1997	St. Auban, Frankrig	Nimbus 4	Åben	10	Jan W. Andersen
1999	Bayreuth, Tyskland	Nimbus 4	Åben	2	Jan W. Andersen

Europamesterskaber

År	Sted	Flytype	Klasse	Placering	Pilot
1994	Rieti, Italien	Nimbus 3	Åben	2	Jan W. Andersen
1996	Räyskälä, Finland	Nimbus 3	Åben	3	Jan W. Andersen
2000	Lüsse, Tyskland	Nimbus 4	Åben	10	Jan Schmeltz Pedersen
2002	Bekescsaba, Ungarn	Nimbus 4	Åben	3	Jan W. Andersen

Europamesterskaber, junior

År	Sted	Flytype	Klasse	Pilot
1997	Musbach	LS-1	Klub	Rasmus Mortensen

Nordiske mesterskaber, junior

År	Sted	Flytype	Klasse	Placering	Pilot
1996	Arborg	Discus	Standard	7	Rasmus Mortensen



Mette Schmeltz Pedersen.



Fra højre: Jan Schmeltz Pedersen og Jan W. Andersen.

Svæveflyveklub.

Er De interesseret i at danne en Svæveflyveklub, indsend da Meddelelse herom under Billet mrk. „Svæveflyveklub“, til Bladets Kontor.

U d s k r i f t
af
Birkerød Flyveklub's Forhandlingsprotokol.

Den 22. April 1943 blev Birkerød Flyveklub startet.

.....
Følgende valgtes;

Formand Ingeniør Helge Buch
Sekretær Bent Søndergaard
Kasserer Sagfører E. Freitag
Bestyrelsesmdl. Urmager H. Staunstrup
" Jørgen Gram.

.....

Underskrifter.

Udskriftens Rigtighed bekræftes,
Birkerød, den 22. Juni 1943,


ERIK FREITAG
SAGFØRER, CAND. JURIS
BIRKERØD

Svæveplan til 3000 Kr. efter 4000 Arbejdstimer

En energisk Birkerød-Ungdom, der har ofret baade Fritid og Penge for at naa et Maal.

Birkerød, Fredag.

I Oktober 1913 påbegyndte tolv af Birkerød Flyveklubs aktive Medlemmer Bygningen af sin første Svæveplan, »G. S. 38«, der som tidligere omtalt nu er saa godt som flyveklar. Det drejer sig om en Skoleglider af de største, stærkeste og mest veltlyvende, og den er godkendt af Statens Luftfartstilsyn.

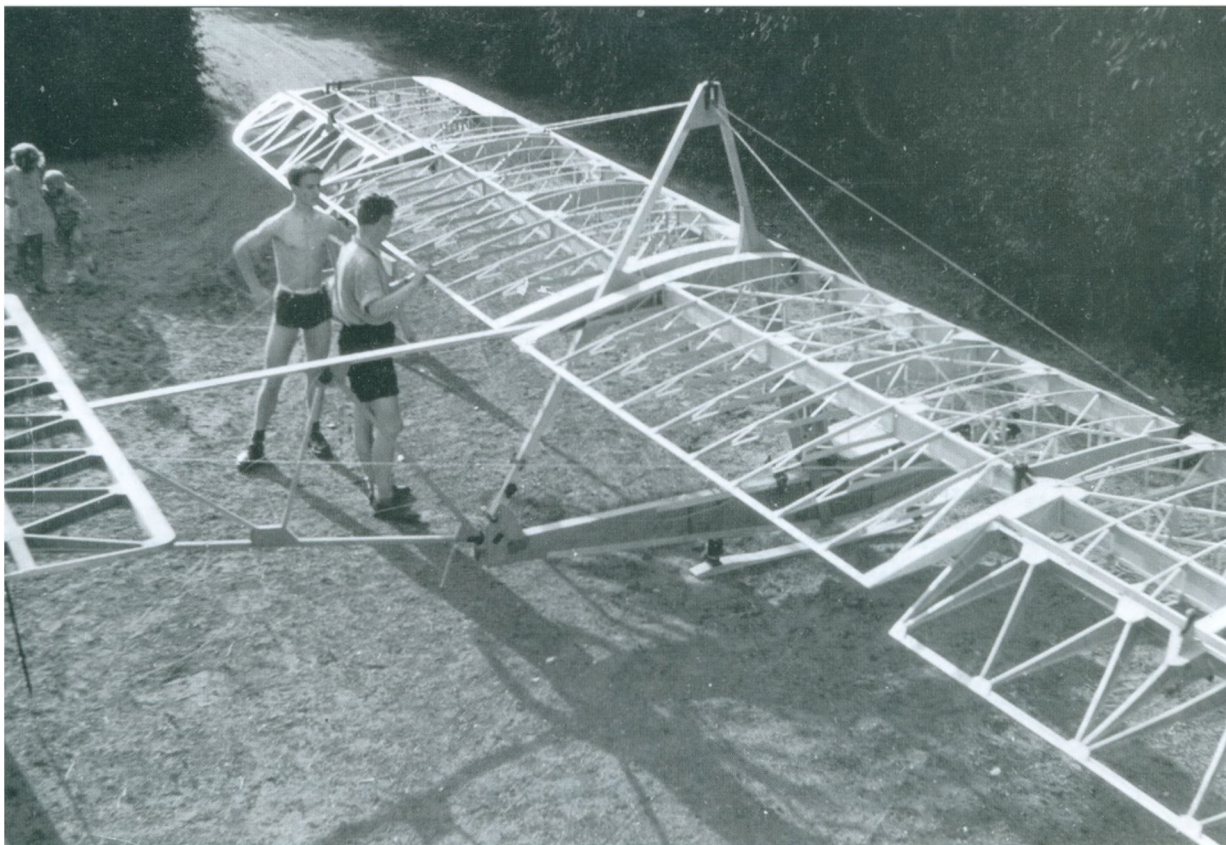
Det er et uhyre Arbejde, der ligger bagved, og det er imponerende — navnlig i Betragtning af, at alle tolv Mand var Amatorer, da de begyndte Arbejdet efter en Tegning. Efterhaanden har de faaet Tag paa dette specielle Arbejde, og det er et virkelig smukt Resultat, de her har naaet. Selve Arbejdet har saaledes ikke kostet noget, men til Gengæld beløber Udgiften til Materialer sig til ca. 3000 Kr. Heri er indberegnet den udmærkede Samling Værktøj, der er anskaffet. Klubbens Medlemmer har altsaa ikke alene ofret Fritid — va. 4000 Arbejdstimer — men en hel lille Kapital, og de fortjener Anerkendelse for begge Dele. Det drejer sig fortrinsvis om unge Mænd, og en saadan Ungdom maa man ønske til Lykke.

Hele Planet vejer Hundrede Kilo og er fremstillet fortrinsvis af Kalmarlyr og iøvrigt tyndt Finér, der sine Steder ikke er

tykkere end i en Tændstikæske. Materialet er uhyre skrøbeligt i sig selv, men den sindrige Konstruktion gør Planet stærkt. Der er ikke et Som, ikke saa meget som en lille Stift — alt er limet sammen, og Træ og Lærd er imprægneret. Svæveplanet maalet 10,4 m. mellem Vingespidserne og 5 m. fra Næse til Halespids. Til Bårduner og Styreliner er anvendt 75 m. Staalwire. Ved at nævne disse Maal og Antallet af Meter Staalwire i Forhold til Planetets Vægt faar man et lille Indtryk af dets Spinkelhed.

Proprietær Porse har givet Tilladelse til, at hans Marker ved Eskemosegaard anvendes som Flyveplads, og man venter nu kun Luftfartstilsynets Godkendelse af Pladsen. Efter Krigen regner man dog med at kunne tage Høvelte-Lejrens Marker i Anvendelse.

Flyveklubbens energiske Medlemmer er iøvrigt allerede gaaet i Gang med Bygningen af det næste Svæveplan — en »Grunauby 2 A«, og nu haaber Klubben gennem Propaganda at kunne interessere en eller anden »Danielsen«, saa man kan faa Fart i Nybygningen. 1000 Kr. vilde hjælpe svært paa Budgettet og sætte Klubben i Stand til at sætte Fart i Arbejdet. Max.



Birkerød den 5 Juli 1945

Kontrol af OY-77

Flygebarduner, Topbarduner og Barduner
 p. Sitterhalen har de rigtige Maaf,
 Kvalitet og Spløjsningerne er gode.
 Lærredbeklædningen er paa forskrifts-
 mæssigt imprægneret.
 Udløser f. Sturtwire rigtig anbragt og
 sikret

Vejning foretaget

Bent Holby Pedersen S. L.H.

Sb. Plan	23,00 kg
Bb. --	23,50 "
Haleplan og Højderor	0,50 "
Sideror	1,50 "
Hovedstel	36,00 "
Sitterhale	8,00 "
	<hr/>
	98,50 kg



4/45 (Mg).
 Svæveplanet vejede samlet 99,00 kg.

Bent Holby Pedersen S. B.H.

1 S-G-38-Start

Kr. 1.00

B.F.K.

1 S-G-38-Start

Kr. 1.00

B.F.K.



En del af vore kunder investerer gerne i ædle metaller.

Nogle går og drømmer om ny bil – andre har forelsket sig i en meget gammel. I Arbejdernes Landsbank hjælper vi dig gerne med at regne ud, hvor meget bil du har råd til.

Få dig også et Lånebevis. Så kan du slå til

og handle straks, når det gode tilbud viser sig. Lånebeviset er et forhåndstilsagn om, at du kan låne op til et bestemt beløb.

Kom til Arbejdernes Landsbank med dine bilønsker.

Din økonomipartner

 **ARBEJDERNES LANDSBANK**

Er dine forsikringer i orden ?



Forsikringsmægler
TORBEN LUND SIMONSEN

Uvildig rådgivning

Speciale indenfor
Erhvervsforsikring
Hospitalforsikring
&
Flyforsikring

Lufthavnsvej 46
4000 Roskilde
Tlf.: 70 20 19 27
Fax: 70 20 19 26
Mobil: 20 15 19 27
e-post: tls@simons1.dk



Revisionsfirma BENT MADSEN

REGISTRERET REVISOR FRR

Gammel Kongevej 87 • 1850 Frederiksberg C • ☎ 31 22 00 42 • Fax 31 31 38 83

I LUFTEN MED THYDIREKTE

Luft under vingerne

-med finansieringstilbud fra ThyDirekte



Personligt- fælles- eller klubejede svævefly.

Vi finansierer op til 100% inkl. det nødvendige udstyr samt transportvogn. Vi giver gerne tilbud på overtagelse af eksisterende finansiering.

Ekstra lav rente ved udbetaling over 20%.

Interesseret? Bare ring!

Vi finder en finansieringsløsning som passer dig!

Tal med:

Jan Flyvholm Nielsen eller Per Rasmussen.

THYDirekte

Store Torv · 7700 Thisted
Tlf. 99 19 50 25
www.sparthy.dk/thydirekte

GØRLØSE FORSAMLINGSHUS

Er stedet hvor de gode fester holdes

Hovedgaden 28

3330 Gørlose

Tlf.: 48 27 82 22

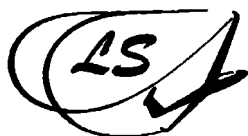
**Fyringsolie til priser
der luner
- ring og få et
brandgodt tilbud
hos OK**

Ring og få et godt tilbud hos OK på din energi -
fyringsolie, smørelolie, diesel, træpiller, træbriketter
eller pejsebrænde. Vi har energien.

Køge
Tlf.: 70 10 20 33

OK
ALTID BILLIG FYRINGSOLIE

www.ok.dk



***Rolladen Schneider Flugzeugbau GmbH
ønsker Nordsjællands Flyveklub tillykke
med 60 års jubilæum samt stor fornøjelse
med deres nye LS 8 t***



Lån til alt mellem himmel og jord

Det er nemt og hurtigt at få et lån i banken. Som regel er det også den billigste løsning, når alle omkostninger regnes med. Uanset om der står pc, bil, møbler eller noget helt fjerde på ønskesedlen.

Nordea 

Hovedgaden 25, 3320 Skævinge. Tlf. 48 28 81 72

LITE FLITE fremstiller efter opgave alle specialsyede emner til fly-sikkerhed: Pitot-rørcovers, poser til redningsveste til montering under sæderne, støvposer til sæder, beskyttelses-overtræk til gulvtæpper, indvendig beklædning til fly, ompolstring af fly stole, vedligeholdelse af sikkerheds-seler, lastenet, surrings-stropper, og mange andre spændende ting.

LITE FLITE

AERONAUTICAL SAFETY COMPANY

LITE FLITE ApS

KOLDING AIRPORT - P.O. BOX 55

LUFTHAVNSVEJ 8, DK-6580 VAMDRUP

TELEFON +45 75 58 37 37 - FAX +45 75 58 37 58

www.lite-flite.com • E-mail: post@lite-flite.com

Vi ønsker Nordsjællands Flyveklub tillykke med 60 års Jubilæet

SIKKERHEDSSELER



SLIMFIT REDNING\$ FALDSKÆRME