

Oscar Yankee

Veteran & Eksperimentalfly • EAA Chapter 655 • 2 / 2023





www.eaa655.dk



Jan Dorn Johansson
formand
Egå Engvej 170 • 8250 Egå
+45 4034 7342
jdj@eaa655.dk



Tim Jørgensen
chaptersekretær
Vinkelvej 9 • 6100 Haderslev
+45 2427 0414
chaptersekretaer@eaa655.dk



Orla Kragh Jensen
næstformand
Margrethe Allé 6 • 2690 Karlslunde
+45 2161 3250
okj@eaa655.dk



Morten Ligaard Kristensen
Bøgevej 37 • 7470 - Karup
+45 2214 8115
morten_kristensen@live.dk



Claus Vad
teknikansvarlig
Ring Byvej 15, Ring • 8740 Brædstrup
+45 2513 7373
cv@eaa655.dk



Jan Dahl Thøgersen
IT-ansvarlig
Bedervej 136 • 8320 Mårslet
+45 2929 1476
it-ansvarlig@eaa655.dk



Torben Matzen
kasserer & chef i brændstofselskabet
Nykirkevej 4 • 9520 Skørping
+45 2019 3265
tnm@eaa655.dk

Oscar Yankee

Veteran & Eksperimentalfly • EAA Chapter 655
ISSN 1603-0494

“Oscar Yankee” - redaktion & lay-out

Thorbjørn Brunander Sund (ansv.)
Søndervang 13 • 6862 Tistrup
+45 2290 1918
redaktoer@eaa655.dk

Morten Munkesø
Ved Kæret 17B • 4000 Roskilde
+45 3045 4655
morten@munkesoe.dk

Artikler og illustrationer

Uopfordrede bidrag er velkomne.
Fremsendes elektronisk – gerne ledsaget af digitale illustrationer (vedhæftede JPEG-filer).

Disclaimer

Indholdet i artikler bragt i bladet er ikke nødvendigvis udtryk for klubbens/bladets holdning, men står for den enkelte forfatters/bidragydners egen regning.

Deadlines

Ultimo februar, maj, august og november.

Ældre eksemplarer

kan læses på www.eaa655.dk

Forside: G-IRTY - Supermarine Spitfire Mk IX (Silver Spitfire)
Display ved Roskilde Airshow 2023
(foto - Thorbjørn Brunander Sund)

Indhold

- 3 - Bestyrelsens klumme
- 4 - Fra redaktøren
- 5 - Veteraner på Heden - Fly-In på Grønhøj
- 8 - Fly-In på Blokhust Strand
- 12 - D-day formation Roskilde Airshow
- 16 - D-FYAK - i Yak 11 til Roskilde Airshow
- 18 - Referat fra KZ & Vs generalforsamling
- 19 - Ny hangar for Experimental-fly på EKRK
- 20 - avgas.dk
- 21 - Årsregnskab for KZ & V 2023
- 23 - Klubbladet for 25 år siden
- 24 - Klubbladet for 50 år siden



Bestyrelsens klumme

oktober 2023

Nu er det her – vores nye blad!

Vi beklager, at det har taget længere tid end planlagt.

Men som man siger: Den, der venter på noget godt, venter ikke forgæves. Vi har allieret os med Thorbjørn Brunander Sund, som mange sikkert kender for hans fantastiske flybilleder. Thorbjørn har lovet at agere redaktør for Oscar Yankee. Det er lige den saltvandsindsprøjtning, vores klubmagasin har brug for, så se frem til et OY som vokser og fortsat kommer med spændende indhold.

Endnu en gang stor tak til alle jer der svarede på vores spørgeundersøgelse angående OY's fremtid, og ikke mindst til alle jer der tilkendegav, at I gerne vil komme med stof til bladet.

På den flyvende side har vi været begunstiget med en næsten "Indian summer", og det er med stor glæde, at jeg kan se flere og flere flyvende arrangementer blive annonceret. Der har faktisk været weekender, hvor man har været nødt til at vælge, hvor man skulle hen i dag. Det er ligeledes stærkt at se, at Store Flyvedag på Værløse nu har udviklet sig til en fast installation med stor tilslutning af både fly og gæster. Personligt var ét af årets højdepunkter Danske Flyveres sommersamling på Samsø, hvor der var ikke mindre end 66 fly – det er ikke så ringe endda (sagt med nordjysk underdrivelse). Ligeledes var den årlige flyvning til stranden i Blokhus en stor fornøjelse, og dejligt at se en hel del af vores medlemmer blandt de udvalgte fly, der deltog. Endnu en mulighed for at formidle vores fantastiske hobby til mange mennesker. Mere herom i bladet!

Og et opråb til alle medlemmer: Hvis I hører om noget, så slå det det op på Facebook, skriv til mig (formand@eaa655.dk) eller formidl det til så mange, du kender. Det er gennem at mødes med ligesindede, at vi kan styrke klubben og dens arbejde.

For klubben var årets store tiltag selvfølgelig KZ Rally, som endnu en gang blev afviklet hos Skinderholm Skunkworks (aka Claus Vad, Hardy Vad og Morten Kristensen) i samarbejde med Midtjysk Flyveklub, Herning Flyveplads (EKHG) og ikke mindst Katrine Bæk. Det var en stor succes, og vi oplevede mange glade og tilfredse medlemmer, med et par dage fyldt med god flyversnak. Så mon ikke vi kan overbevise konstellationen om at gentage succesen næste år.



Som I sikkert ved, havde vi jo desværre et havari - heldigvis kun med materielle skader til følge - og tak til dem, der hjalp i forbindelse hermed.

Nu nærmer tiden sig også til kursussæsonen, så hvis nogen af jer mangler et kursus eller trænger til at få genopfrisket jeres viden, så meld jer til inde på hjemmesiden. Er der ikke en dato på kurset, er det meget vigtigt, at I registrerer jer, så vi kan følge med i, hvor mange der er interesserede og hurtigt arrangere et kursus.

Og nu skal vinden fra syd bare lige lægge sig lidt, så formanden kan få testfløjet en KZ-II ...

Fra redaktøren

Kære læsere!

Da jeg i forsommeren læste i en nyhedsmail fra klubben, at Oscar Yankee var lukningstruet pga. manglede mandskab, blev jeg mildest talt ked af det. En lun majaften på Skinderholm fik jeg en god snak med Claus og Hardy Vad, hvor vi i fællesskab brainstormede over, hvordan bladet kunne fornyes, og jeg tilbød min arbejdskraft. Med 14 års tidligere erfaring fra bestyrelses- og rallyarbejde samt alt, hvad der havde med klubbens blad og hjemmeside at gøre - og en fortsat hobby som én af landets mest aktive flyfotografer, mente jeg nok at have noget at bidrage med. Da det også ville falde godt i tråd med mit nuværende arbejde som marketingskoordinator i en mellemstor virksomhed på Vestkysten, kom jeg med et udspil til bestyrelsen om et nyt on-line magasin koncept, som faldt i god jord. Pr. videomøde tog vi nogle indledende drøftelser i august måned og slog søm i en aftale om at få et blad færdig til offentliggørelse først i oktober. Det er der, vi er nået til nu!

Da mine idéer - foruden et on-line magasin - også omhandler et supplerende netværk af multimedier og en webplatform med systematiseret plads til stof fra gamle numre, kræver dette et større teknisk set-up, som vi simpelthen ikke har haft tid til hverken at aftale eller udvikle på endnu. Derfor er dette blad en "travl hybrid" mellem de hidtidige blade, som Orla og Steen i fællesskab - og med flot resultat - har knoklet for at bringe til verden, og en fremtidig mere moderne udtryksform, som er tilpasset en verden, hvor man primært læser/ser/oplever på telefon og tablet.

Jeg har en pæn idéstak liggende til interviews og reportager og glæder mig til som genindmeldt medlem efter nogle års pause at udforske klubbens strukturer og netværk. Kommende numre vil få et mere fancy lay-out og flere "tunge" artikler (også af teknisk og historisk tilsnit). Sammen med min gamle redaktørkollega Morten Munkesø ser jeg frem til at komme rundt i landet og besøge klubber, hjemmebyggere, veteranfly-ejere og deltage i begivenheder, så meget en travl arbejdshverdag tillader.

Jeg modtager MEGET gerne idéer og artikler. Jeg er åben overfor on-line snakke eller tilsendte mails / lydfiler med idéer, som blot mangler at blive journalistisk bearbejdet.

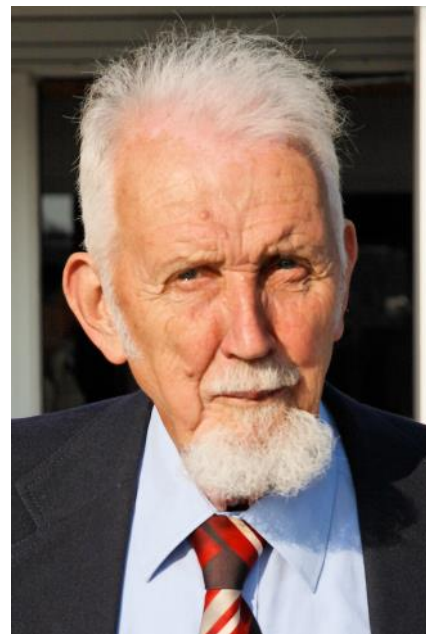
Så snart dette blad er lagt on-line, starter arbejdet på et større nummer, der skal ud i cyberspace op til jul. Jeg glæder mig til netop dit input og konstruktive kommentarer.

Venlig hilsen

Thorbjørn

redaktoer@eaa655.dk

+45 2290 1918



Jens Toft in memoriam

I næste nummer bringer vi et større portræt af klubbens mangeårige frontfigur og internationale kontakt, Jens Toft.



Med OY-RVT på tur

(sakset fra Thomas Damm's Facebook-side)

Det var en fantastisk tur til Duxford i 2019!

EKBI-EGSU - 20 SEP 19 - Non-stop 3:50 (inkl. 0:20 holding pga. en P-51's træningsflyvning og en anden P-51's ankomst)
TAS - 155 kts @ 65% pwr. Routing via Calais-Dover.

EGSU-EKBI - 22 SEP 19 - Non-stop 3:30.

Den lille RV-8 er storartet til både langture og aerobatics!



Veterantræf på Heden

Grønhøj Fly-In 5. august 2023

tekst & fotos - Thorbjørn Brunander Sund & Christian Hedegaard Graversen

For 13. gang arrangerede kroejer Gregers Laigaard sammen med en gruppe frivillige Veterantræf på Heden - et særdeles publikumspulært fly-in og drive-in hos Hedens Golfklub i Grønhøj ved Karup. 6 fly og 500 biler fyldte det smukke landskab tæt på Kongenshus Hede, der siden er blevet verdenskendt i storfilmene Bastarden med Mads Mikkelsen i hovedrollen. Flyene landede direkte på golfbanen langs Resenfeldevej. Næste år vil det være dejligt med flere fly på flightlinen - piloter får en fantastisk modtagelse og god beværtning. De deltagende veteranfly var:

OY-ECH (Tiger Moth) - OY-DZA (KZ III) - OY-AFW (Piper J2 Cub) - OY-EFP (Stinson) - OY-AIE (Emeraude) - OY-DEY (Emeraude).





www.veteranerpaaheden.dk
Veterantræf på Heden
Kom og oplev en dag med museer af interesse for fly, biler og motorcykler, fra da far var dreng.
Adresse: Grønvej 27, 7470 Korup.





*Fra Drengear til Drømmear:
Veterantræf på Heden*



Fly-in / Flyvning på Blokhus Strand



Så hvordan er det at flyve på en strand?

Jamen det er såmænd relativt tilforladeligt, forudsat at man husker på nogle få ting.

tekst - Jan D. Johansson / fotos - Per Thorup Pedersen

Jeg er en af de forholdsvis få heldige, der har fået lov til at lande på stranden i Blokhus i nyere tid. I de seneste næsten 10 år har der tredje søndag i august været afholdt fly-in på stranden i Blokhus - et arrangement som Torben Matzen, Keld Jørgen Adzersen, Gunnar Møller og Jannie Ratke O'Connor fra Visit Jammerbugten har stået for. Fra at være nogle få fly, der i starten med Trafikstyrelsens velsignelse fik lov til at lande på stranden, er vi nu oppe på 20 fly, hvor Michael Lygum indleder med kunstflyvning i sin RV-8. For mit vedkommende startede historien dog meget tidligere, da min far, Knud Johansson, glædeligt fortalte om, hvordan de fløj faldskærmsspringere fra stranden i Blokhus i 1960'erne, når vi besøgte stranden. Da jeg selv mange år senere fløj op og ned langs Jammerbugten, opstod tanken selvfølgelig, at der var en udmærket flyveplads lige nedenunder. Jeg var åbenbart ikke den eneste, der havde den idé, så da chancen bød sig igen, var det bare at sige ja tak.

Jeg vil skynde mig at sige, at jeg kun har erfaring med at lande Chipmunk, KZ III og KZ VII på stranden. Der er dog ingen tvivl om, at mange af de generelle ting omkring flyvning på strand gælder både hale- og næsehjulsfly.

Anflyvningen til stranden er nøje koordineret med slot-tider, squawks fra EKYT APP og lokal radio på stranden. Dette er vigtigt, da der er speak på hvert enkelt fly, og oplevelsen for tilskuerne skulle jo gerne være i top. Typisk ligger vi i holding over rundkørslen ved Pandrup nogle minutter inden slot, medmindre man er kommet meget tidligt, hvor man så må vente lidt længere væk. Her kan det godt være lidt hektisk også for tårnet i EKYT, så hold øjnene åbne, fortæl hvor du er, og hvad du planlægger. Modsat en F-16 har vi ikke så stor effekt af at give gas, hvis vi er lidt bag efter, så tricket er at have lidt tid i overskud og enten lægge et par sving ind eller bare flyve langsomt, så man rammer slot-tiden over sømærket ved Blokhus.



OY-KEJ - Van's RV-8 - Michael Lygum 8





Så hvordan er det at flyve på en strand?

Jamen det er såmænd relativt tilforladeligt, forudsat at man husker på nogle få ting. Da der her er tale om et publikumsarrangement, handler det om sikkerhed frem for alt.

Ligesom ved enhver landing er det ingen skam at gå rundt, hvis man ikke er tilfreds med det, man ser.

De fleste har nok prøvet at køre på stranden. Det kan jo sammenlignes med en blød vej, når sandet er godt og vådt, til at blive umuligt at komme frem i, når sandet er tørt og løst.

Så når man starter eller lander i flyet, gælder samme regel:

At man kører uden om det løse sand og holder sig til de "mørke" områder, for der er det helt fint og minder på mange måder om at lande på en nyslået græsbane.

OY-MIK - DHC-1 Chipmunk - Michael Nielsen

Uundgåeligt vil man komme ud i løst sand, og her gælder det om en ting - "POWER" (tænk Jeremy Clarkson fra Topgear / Grand Tour) og om ikke at holde stille!

En anden lille finde ved fly er, at hjultrykket som regel er højere end i en bil, da dækkets trædeflade contra vægten er noget mindre. Det er især vigtigt for halehjulsfly, hvor trykket fra halehjulet

er forholdsvis stort pga. momentarmen, som kroppen udgør.

Derudover er hjulkåber og deslige ikke altid en perfekt kombination med sand. For næsehjulsfly handler det også om at lette trykket på næsehjulet ved at holde pinden godt i maven, altså ligesom det der står i Pilot's Operating Handbook (POH) om at operere på bløde baner.



OY-ATM - KZ VII - Christian Meyer



OY-DZE - KZ III - Jan Dorn Johansson

Selve landingsrunden er som en hvilken som helst anden landing - bortset fra, at vi i Blokhus tilstræber at lave den ude over vandet. I 2023 var landing mod syd med vinden næsten lige op ad banen, hvilket er rart i et halehjulsfly. Stranden er jo levende og ændrer hele tiden karakteristisk. Vi har tidligere måttet aflyse fly-ins pga. sandfygning, og især ved landingen er det lidt som at lande på en meget, meget bred bane, så flyv godt ned i banen, før du flader ud og lander. Ved halehjul er det næsten selvskevet at lave en trepunktslanding, og som altid skal man lige holde lidt øje med det, der foregår omkring en - fx at ingen stiller sig for baneenden, løber hen over banen eller på anden måde gør sig bemærket

(forfatteren taler her af erfaring).

Når man manøvrerer på stranden, skal man huske, at selv løst sand bliver blæst op af en propel. Derfor "Check Six", inden du starter - der er ingen, der bryder sig om at få sandblæst sit fly. Og igen, vær forberedt på at have mere power på, da sandet kan være blødt. Vær også bekendt med, hvor man må skubbe på flyet. Det kan være nødvendigt at have en del hjælpere til at få et fly fri, efter at det har sat sig i sandet.

Ved starten er en ganske almindelig soft field procedure udmærket. Bemærk, at det kan være en fordel for ham bagved, at du giver gas løbende. Banen er som regel god og lang.



OY-DTY - KZ VII - Lars Wildenschild



OY-DMM - Piper PA-20 Pacer - Nicolai Engel Jensen

Som altid ved fly-ins og flyvestævner - husk de vigtige ting:

- * Flyv flyet
- * Følg dine procedurer
- * Gør ikke noget uplanlagt - hvis du skal gøre noget nyt og spændende, så øv det, inden du kaster dig ud i det.

Når alle kigger på, er det ikke tid til at prøve noget nyt.

Til sidst: Landing på strand kræver invitation og tilladelse!

Så hellere nyd stranden fra 500 ft, hvis I ikke har fået lov til at lande.

Lokal-TV Jammerbugt har lavet to meget fine programmer om Fly-In Blokhust Strand 2023, der kan ses på YouTube:

<https://youtu.be/WNcbZ3Mbyo0> - del 1

<https://youtu.be/Rvk3cKgGLmg> - del 2



Her kan du bl.a. se længere interviews med Jan Johanson i KZ III (OY-DZE) og Michael Nielsen i DHC-1 Chipmunk (OY-MIK) samt en masse klip fra opvisninger og landinger.





D-day formation

Roskilde Airshow 2023



Roskilde Airshow bød på en række flotte formations-displays.

Et af de mest autentiske og teknisk svære var en opvisning med 5 stk. Piper L-4 Grasshopper - tre danske og to norske, men alle i D-dags bemaling. Blæsten gjorde det til noget af en udfordring at holde samling på de lette maskiner med begrænset motorkraft. Publikum glædede sig over noget, "der ikke larmede"!

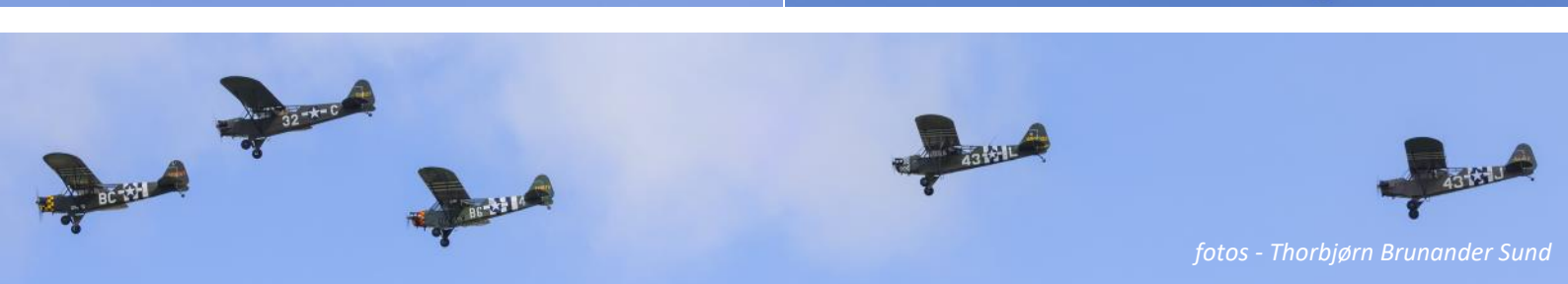
OY-AFG - Kenneth Maigaard

OY-ECS - Martin Bech Olesen

OY-ECV - Morten Munkesø

LN-MAV - Per Anders Johnsen

LN-SAI - Odd Johnny Pettersen



Notater fra flytur ENKJ · EKHK/EKRRK

17. august - 20. august 2023

LN-MAV & LN-SAI - 1944 Piper L-4J Grasshopper

tekst - Per Anders Johnsen / fotos - PAJ & Morten Munkesø

Det hele startet vel egentlig i Normandie, der vi første gang møttes i 2019, da i forbindelse med 75 års markering av D-day.

Vi ankom 5. juni med store forventninger om overflyging av D-Day beaches, men måtte se oss tapt for været med et stort storm-system på vei inn. Men 6. juni på flyplassen St. André de L'Eure var det en fin solfylt ettermiddag. Danskene kom opp med en flott idé: La oss fly en 6-ship Scandinavian L-4 formation!

YESSS, SCRAMBLE! En kort briefing og vi var på vei ut til flyene. Formasjonen i Normandie ble en stor suksess og over kveldens landing beer ble det sagt, at dette må vi få til også på Roskilde Air Show. Så kom covid, men en vakker dag fikk jeg en messenger melding fra Martin Bach Olesen med en hyggelig forespørsel, om vi tre norske L-4 kunne tenke oss å komme ned til Roskilde. DEAL!

Vi har en Cub instruktør her oppe i Norge, som sier:

Cub er genialt, hvis du ikke skal noen steder!

Så det å fly til Roskilde med disse gamle Cub'ene betyr jo ca. 4:30 ferry time, én vei. Nå var planen, at vi skulle stille alle de tre norske L-4, men diverse omstendigheter gjorde, at bare to stilte til takeoff torsdag 17. august 2023.

Disse gamle Cub'ene er jo ikke heller noe freight monsters, så med to om bord, litt bagasje - og vips, så er man overweight. Ekstra fuel i vingene, just in case? Forget it!

Det blir derfor korte leg når man planlegger slik Cub ferry. Vi planlegger aldri med mer enn ca. 1:40 legs og kan da fly med full main tank med rimelige marginer. Til Normandie var vi nok ennå mer loaded, og vi spøkte med det faktum at Cub'ene tok av *only due to earth curvature*.



Kort om disse brave airmen, som tok turen til DK:

I LN-SAI, mil s/n 44-80283 hadde vi to av flyets co-owners: Odd Johnny Pettersen og Tom Sennerud. Tom som ganske ny medeier og tailwheel pilot, mens Odd Johnny (OJ) som den erfarne veteranflyger og som fast medlem av vår eksklusive herreklubb *Grasshopper Formation* basert på Kjeller flyplass ENKJ her nord for Oslo. Deres LN-SAI var én av 50 fly som ble gitt til Norge i 1947 fra US Army, restaurert i regi av Norsk Aero Klubb med finansiell støtte fra Shell. Nyrestaurerte L-4 i sivile farger ble solgt non-profit til nystartede flyklubber over hele landet. To av de tre L-4 Grasshoppers her på Kjeller er så heldige å ha identifisert WW2 bilder av deres fly.

Den andre norske L-4 var altså LN-MAV. Også den en del av batch'en på 50 fly mottatt fra US Army i 1947. LN-MAV «Maverick» har mil s/n 45-4417 og eies av Per Anders Johnsen. Denne maskinen ble første flyet tilhørende Værnes Flyklubb i Trondheim midt i Norge. Der hadde den et godt liv fra 1949 og helt langt opp på 70-tallet da den ble kjøpt av Helge Brun. Helge la ned mye «TLC» i maskinen, som da ble restaurert til en mint condition gul Piper J-3'ish. Etter det har maskinen vært i diverse private eierskap. De aller fleste Cub's har jo blitt skadet i mer eller mindre grad gjennom tiden. Jeg kan imidlertid skryte av å eie kanskje Norges minst skadede Cub! Selv kjøpte jeg LN-MAV langt nord i Norge i 2012, da den hadde stått 10 år på bakken. Flyet var da tatt inn i EXPERIMENTAL kategorien, noe som gjorde det mulig å restaurere flyet selv gjennom EAA sitt chapter i Norge. Dette hadde jeg aldri klart å gjøre uten mye hjelp fra min gode fetter Sander Jacobsen. Derfor er Sander alltid med på langtur, så også denne gang til Holbæk og Roskilde.

Per Anders Johnsen har lavet et par flotte film om turen:

<https://youtu.be/yusUTOGWY3c> - part 1

<https://youtu.be/P5cWoWtMpTc> - part 2





44-80283 (LN-SAI) i et gruppefoto

Bildet tilhører Jim O'Leary som skriver: *As a matter of fact a rather formal picture of the 9th Armored Division pilots and observers was taken in front of this very L-4 at Bad Lausick, Germany in April 1945. That is my father, kneeling 2nd from right. I believe the individual aircraft letter is "C". Perhaps you will consider repainting your L-4 in its original code, 67*C. No invasion stripes. Wonderful news, that you have this actual combat veteran L-4 from my father's unit.*

Planlegging av en slik tur er en del av gleden. Vi bruker SkyDemon til NAV og gjerne Windy til weather. Det er jo fantastisk å kunne fly 80 år gamle warbirds som forvandles til «glass cockpit» bare man bringer med seg en tablet og en 4G/5G telefon. Da kan man nyte realtime weather, traffic (SafeSky) og en fantastisk moving map med airspace, frequencies, notam etc. Selve valget av rute er ikke spesielt vanskelig på en tur fra Kjeller til Roskilde. Med en moderne maskin med masse fuel hadde man kanskje bare gått «direct». Men, når motorene er «on condition» og flyene er snart 80 år gamle, ja da er «coastwise» et meget klokt valg. Dessuten er det mange fine små gress-striper nedover kysten av Sverige og vi har blitt gode venner med flere av de lokale der. Der får man personlig oppmøte og hjelp med refuelling, gratis landing og en hyggelig flyprat på kjøpet. Derfor valgte vi å rute Kjeller (ENKJ) – Fjällbacka (ESTF) – Varberg (ESGV) – Holbæk (EKHK). På Holbæk skulle vi nemlig møte alle våre danske venner og dessuten trene inn 5-ship formation, før turen gikk videre til Roskilde.

Turen nedover kysten av Sverige gikk helt flott. Sjelden har jeg fløyet coastwise i så rolig luft som denne gangen. På Fjällbacka ble vi som vanlig ønsket velkommen av Lars som tar imot oss hver gang vi er på «international flights» sydover. Vi logget 1:20 på denne første leg'en. Men, vi skulle rekke BBQ i Holbæk, så praten med Lars ble kort denne gangen. Scramble, og formation takeoff til Varberg, litt forbi Göteborg. Nye 1:30 på denne leg'en. Der hadde de akkurat stengt for dagen, men flaks hadde vi og fant noen med nøkkel til både fuel og kafeens «smörgåsar». Da ble det sen lunch i Varberg. Nå begynte drengene i Holbæk å sende oss «arrival estimate?», så det var bare å hoppe i flyene og komme oss videre. Man forsøker jo å fly minst mulig over vann med disse gamle flyene, så turen gikk coastwise nedover mot Halmstad. Men da flickan i tårnet ville legge vår formation i holding pga. en IFR maskin på 20 miles final, nei da ble det «Alpha Victor Formation request direct KULUD» og vår lille «ocean crossing» kunne starte. Deretter fulgte vi strandlinjen bortover Troldeköven og kom snart inn over Isefjord. Der synes vi at vi kunne lukte grillmat fra Holbæk, så vi rapporterte «Field in sight and request frequency change» uten å ane hvor Holbæk egentlig var der fremme! Vel over på Holbæk Arrival ble vi ønsket varmt velkommen av gode venner på radioen. Varberg – Holbæk ble også ca. 1:30 airborne time.



Når smaker en Tuborg best, spør dere dansker og svarer Alltid! Den smaker i alle fall helt fantastisk etter mange timer i Cub! Kvelden kunne by på gledelige gjensyn med gode venner som vi ikke hadde truffet siden Normandie i 2019.

Det ble en magisk flott aften med gode «bøffer» på grillen og noen Tuborg til.

Fem gamle warbird Cubs sto å hvilte seg til formation training neste dag.





Formasjonstrening og Roskilde Airshow kan min gode danske venner skrive litt om.

For vår del ble dette sesongens store høydepunkt, og vi er dypt takknemlige for muligheten til å fly denne 5-ship med våre danske venner.

Returen ble litt mer spennende - weather wise. Lavt skydekke fra Roskilde til Varberg og nede i 600' over vannet mot Halmstad. Men med 30 mm eller mer nedbør gjennom natten var vi usikre

på tilstand på gressbanene oppover. Fjällbacka rapporterte *runway closed* pga. vann, så vi valgte å hoppe over Varberg også. Da ble det i stedet litt fuel i vingene og to laaaaaange leg'er på returen: EKRK – ESGP – ENKJ. Hold fast ved disse små gress-stripene oppover kysten!

På ESGP ble de litt irritert over at vi ikke hadde PPR. Derneft måtte vi laste ned app, lage bruker etc. for å få betalt mange hundre kroner i landingsavgift. Så var det selfservice LL100 til ca 35,- SEK per liter. Varsågoda, välkomna tilbaks. No thanks! Noen ganger treffer Windy så utrolig bra med sine prognoser. Nesten en uke tidligere hadde Windy vist oss en front, som skulle bli liggende litt sør for Kjeller akkurat denne søndags kvelden. Nuvel, det blir jo aldri helt slik som meldt mange dager i forveien, tenkte vi. Men presis sånn ble det. Vi var ca. 15-20 NM fra Kjeller, da vi traff «veggen». Helt nedpå lå den. Men på Oslo Approach frequency hørte vi noen venner, som også var på retur fra Roskilde og hadde gått VFR-on-top. Vi fikk også klarering i 4000' og gikk innover til Kjeller. Og som alltid finner man jo et lite hull og kommer seg ned.

En fantastisk tur, mye fin flyging, godt kameratskap og nok et herlig minne skrives ned i loggboken.

Cubs are great!

Tusen takk for oss :-)





D-FYAK

i YAK-11 til Roskilde Airshow

fotos - Thorbjørn Sund / Nils Holtermann

Den spektakulære dybe rumlen og markante smældet af en 7-cylindret Shvetsov ASh-21 stjernemotor er kendetegnende for Nils Holtermanns warbird, som har glædet dansk flyshowpublikum ved adskillige lejligheder. Nils opererer hele 4 forskellige YAK-modeller fra sin tyske hjembase, hvoraf YAK-9 (D-FIST) fra 1944 og YAK-11 (D-FYAK) fra 1953 er de mest opsigtsvækkende.

I år gæstede han Roskilde Airshow i 11'eren og sendte mig bagefter en stribe billeder, som I her

kan nyde sammen med mine fotos fra det utroligt flotte display. Beklager, at I ikke får den fornemme lyd med, for den er fuldt ud på højde med motor-ikoner som Pratt-Whitney, Merlin, Griffon eller Allison.





referent - Tim Jørgensen

Formand Jan Johansson bød velkommen og takkede for fremmødet. Hardy Vad blev foreslået og valgt som dirigent.

Hardy takkede for valget og konstaterede, at generalforsamlingen var lovligt indvarslet og dermed beslutningsdygtig.

Hardy opfordrede til flere udadrettede aktiviteter og mindede om klubbens formålsparagraf.

1. Formandens beretning

Dejligt, at vi igen er så mange samlet her på Herning Flyveplads til det, der uden tvivl er årets vigtigste begivenhed - årets rally. Først og fremmest stor tak til Katrine Bæk og Claus Vad, som har trukket det store læs i forbindelse med rallyet. Vi er glade for at være tilbage! Ligeledes skal der lyde en stor tak til Claus Vad, Morten Kristensen, Hardy Vad og Skinderholm Skunkworks samt bestyrelsen for deres indsats med at få stablet rallyet på benene. Herligt at de har fået samlet så mange til sådan en festlig begivenhed. Biobrændsel bliver der desværre ikke noget af denne gang, men Claus har sørget for en brintbil i stedet - for at henlede tankerne på andre, der eksperimenterer med alternative brændstoffer indenfor flyvning - fx Universal Hydrogen med deres ombyggede DASH-8, hvor den ene motor er eldrevet og får strøm fra en brintdrevet brændselscelle.

Sidste års rally var en stor succes med mange glade deltagere, godt vejr og højt humør! Vi i bestyrelsen satser på, at vi nu har skabt et fundament, vi kan stå på i de kommende år. Husk - Rom blev ikke bygget på en dag, så vi glæder os til at udvikle den nye generation af rallyer!

Velkommen til nye medlemmer! Og til jer - Vi bider ikke og vil rigtig gerne snakke om fly, så er du til glas, metal eller træ og lærred - kom og spørg. Husk: Der er ingen dumme spørgsmål!

Til alle os gamle i gårde - tag vel imod vores nye "kolleger". Det er dem, der med til at skabe vores fremtid.

I det forgangne år har vi desværre måttet sige farvel til én af de helt store i KZ & V's historie, Jens Toft. Jens var kendt af mange både i og udenfor Danmarks grænser, og jeg husker især den stående invitation til at besøge Endelave. Jens har betydet meget for både klubben og organisationen bag og var et af de stiftende medlemmer. Derudover har Jens ejet ikke mindre end 137 fly (nok til et mindre flyvevåben) og nåede at flyve mere end 3000 timer. Jens' minde lever dog videre både i klubben og ikke mindst blandt børn og børnebørn, der alle er aktive piloter. Æret være hans minde!

Vi har tidligere løftet sløret for planerne om vores nye EAA-center og medlemmernes klare ønske om, at det skulle placeres på Vamdrup (EKVD), så vi kan mødes centralt, hvad enten man kommer fra nord, syd, øst eller vest. I bestyrelsen tog vi tidligt på året en svær beslutning om at udsætte opstarten af byggeriet pga. de meget høje materialepriser. Situationen er lige nu, at man ikke kan få en byggefirma til at give en fast pris, så derfor var den eneste rigtige beslutning at udsætte byggeriet. Ligeledes er klubbens

penge blevet omplaceret, så vi ikke er sårbare i tilfælde af et bankkrak eller lignende. Midlerne er blevet spredt ud, og vi har rådført os med en række eksperter og revisorer om netop den sikreste måde at forvalte klubbens penge.

Så kommer vi til vores smertensbarn - Oscar Yankee. Personligt har jeg siden bladene var i A5 størrelse (sort/hvid med blåt tryk på forsiden) nydt at læse artikler fra ind- og udland, om teknik, nye fly og alt andet der foregik i KZ & V / EAA 655. Oscar Yankee er et blad for medlemmer - af medlemmerne! Orla Kragh Jensen har efter lang tids tro tjeneste kastet håndklædet i ringen - og Orla, det er fuldt forståeligt. Du har aftjent din værnepligt! Bestyrelsen arbejder på en ny løsning, som vi tror alle medlemmer bliver tilfredse med. Ligeledes kan vi se fra den undersøgelse, vi sendte ud i foråret, at et stort flertal af klubbens medlemmer ønsker at beholde Oscar Yankee og at størstedelen læser bladet i fuldt omfang (selv formandens artikler!). Samtidig er der nogle gode håndfulde, som gerne skriver en artikel eller to. Men det betyder ikke, at alle I andre kan læne jer tilbage. I har alle noget at byde ind med - erfaringer, flyveture, ny og gammel teknologi eller noget helt andet, som I kan dele. Tag fat i redaktøren/formanden - vi står gerne til rådighed.

Jeg slår altid et slag for vore kurser, som jo er kompetencegivende i forhold til at måtte bygge sit eget fly. Som noget helt nyt i år havde vi et el-kursus, som var velbesøgt. Vores fly bliver mere og mere elektriske, samtidig med at moderne el-systemer giver rig mulighed for nye spændende funktioner og samtidig sparer vægt.

What's not to like!

Vores lærredskurser er nu efterspurgt af de professionelle værksteder, da der er langt imellem dem, der laver lærred i dag. Der pønses endda på at genoplive flydesign-kurset, så skulle nogen være interesseret, må formanden i gang med at afstøve sine notater.

Nogle af kurserne er fastsatte, og hvis lige det kursus, du mangler, ikke er datasat - skriv jer på listen alligevel, så vi ved, at I er interesseret.

Vi vil også gerne opfordre til fællesture. Jeg så for nylig, hvordan en gruppe fløj til Kroatien - fed idé. Ture kunne også gå til AERO Frederichshafen, Hangar 10 på Usedom eller et andet spændende sted. Det er såmænd ikke sværere, end at man snakker med vennerne, laver et event på FB eller sender en mail ud i KZ & V / EAA 655 regi. Vi støtter gerne alle disse initiativer.

A pro pos initiativer er vi nu aktivt sammen med Søren Andersen og Hangar 9 ved at muliggøre skoleflyvning med Experimental-fly. Der er et stykke vej endnu, men TBST er til at snakke med, så jeg er sikker på vi nok skal komme i mål. Især med tanke på, at en stor del af de fly, vi flyver, er skolefly - fx Chipmunk og KZ-II T - og andre ville være udmærkede skolefly til fx aerobatics (Steen Skybolt).

Et initiativ, der nu har udviklet sig til en integreret del af vores klub, er Avgas.dk - vores benzinselskab -, som har til formål at sikre billig 100LL til det flyvende folk! Med prisforskelle på op til 10 kr. per liter, kan det snildt betale sig at lave en mellemlanding i

Vesthimmerland (EKVH) for at tanke, når man nu er på vej nordpå til Aalborg (EKYT). Avgas.dk opnåede i år også den endelige miljøgodkendelse, så nu kan vi importere benzin helt på lige fod med andre benzinselskaber. Det er da noget, vi alle kan være stolte og glade for. Stor tak til Torben for at have drevet Avgas.dk gennem de seneste år - stærkt gået! Alene sidste år leverede vi 140 m3 100LL, og i 2023 105 m3 år til dato.

Vi har et par ændringer i bestyrelsen. Jeg vil benytte lejligheden til at sige tak til Henrik Gabs, der ikke ønsker genvalg til bestyrelsen. Jeg kan dog berolige jer med, at Henrik fortsætter i sin rolle som PU-formand, så fortvivl ikke! Tak for den store indsats du har lagt, og vi ser frem til fortsat samarbejde.

Der skal også lyde en tak til det konstruktive samarbejde, vi har med Trafikstyrelsen (TBST). Som altid er de meget hjælpsomme, og vi finder gode pragmatiske løsninger på de udfordringer, vi har. Vi ser frem til at fortsætte samarbejdet.

Jeg har gemt det bedste til sidst: Vores prøveordning med håndteringen af Experimental fly er blevet forlænget med fem år. TBST vil gerne gøre vores uddelegering af ansvar permanent, men da det kræver en lovændring at gøre uddelegering permanent, kunne TBST ikke nå det inden den nuværende prøveordning udløb. Dette betyder, at TBST synes, vi gør det godt og er tilfredse med det arbejde, vi udfører - det kan vi godt være glade for!

2. Regnskabet blev godkendt.

3. Kontingent uændret kr. 400,- / år. Tilskud til restaureringsfonden foreslået sat til 0,-. Forslaget blev godkendt.

4. Valg til bestyrelsen. Orla Kragh Jensen og Jan Johansson var på valg og genopstillede. Begge blev valgt med akklamation. Henrik Gabs udtrådte og blev erstattet af Morten Ligaard.

5. Kræn Hjortlund og Christian Gravesen blev valgt som revisorer for KZ & V samt restaureringsfonden.

6. Æresmedlemmer: Søren Ebdrup, Jørgen Koldsø, Hardy Vad og Jørgen Skov Nielsen blev udnævnt til æresmedlemmer for deres store og utrættelige engagement igennem en lang årrække.

7. Oscar Yankee: Bladet overlever indtil videre - ny redaktør er formentlig på vej.

8. Eventuelt: Jan D. orienterede om tankerne bag EAA centret i Vamdrup.

Steen Lee orienterede om aktuelle temaer fra Strut Nordjylland. Der er ca. 35 medlemmer og 5-10 af dem mødes tirsdag og torsdag i dagtimerne. Man har lige købt en Cub for 10 kr. Til gengæld kan den kun sælges tilbage til Flyvevåbnet. Cub'en bliver det næste projekt.

Søren Ebdrup mindede om, at Bo Rønnow holder pancake fly-in sidste søndag i måneden om sommeren.



Ny hangar for Experimen- talfly på EKRC



af Alf Døj

Jeg har af CenterAir købt 665m² hangar i EKRC - og hvorfor nu det?

For lidt over et år siden blev jeg en del af det fantastiske miljø, der eksisterer omkring "Homebuilders" hangar, da jeg købte min RV-4. Det har boostet min flyveglæde med mange hundrede procent - og det er en utrolig mængde af viden, som jeg har trukket på der for at komme i gang.

Planen er nu at lave en hangar, som kan blive "Homebuilders 2" med muligheden for at samle endnu flere experimental (evt. UL) under samme tag - på sigt med værkstedsborde, værktøj og en summen af liv. Planen er at det kun er experimental fly som kan leje plads. På den måde kommer der et miljø af folk der alle selv bygger og vedligeholder. Jeg skal dog lave et par tests før jeg kan udmelde priser.

Jeg overtager officielt 1. januar 2024, men har allerede fra 1. oktober muligheden for at fylde fly i den ene halvdel. Nu starter fasen med at finde ud af, om planerne holder. Der skal laves aftaler og kontrakter med CPH - og så kan der flytte fly ind løbende. Har du en Experimental og gerne vil holde til i fælles miljø i Roskilde - så kontakt mig på tlf. 2295 2222





Avgas.dk har til formål at levere brændstof til danske flyvepladser til lavest mulig pris, for at fremme den rekreative flyvning.

Avgas.dk er ejet af KZ & Veteranfly Klubben, hvis primære formål er at bevare de danskbyggede KZ fly og øvrige veteranfly, at fremme interessen for restaurering og hjemmebygning af fly i Danmark samt, naturligvis, at fremme interessen for rekreativ flyvning i almindelighed.

Flyvning er desværre blevet en bekostelig affære og en stor del af omkostningen skyldes prisen på flybenzin. Avgas.dk drives ved frivilligt arbejde og arbejdsopgaverne er, for en stor dels vedkommende, automatiserede, hvorfor selskabets omkostninger er minimale. Avgas.dk er derfor i stand til at levere flybenzin langt billigere end kommercielle foretagender. Forudsætningen er naturligvis, at kunderne, som er flyvepladser og -klubber, selv ejer deres tankanlæg og derfor ikke er forpligtet af eksklusivaftaler.



Importen af flybenzin i Avgas.dk går godt, og her i 2023 er der blevet leveret mere end 200 m³ flybenzin til flere end 15 flyvepladser i Danmark til kostpris - til glæde for flyvningen i Danmark og medlemmerne i KZ & V. Benzintypen 100LL er stadig det produkt, der bliver leveret mest af, men vi har også leveret bly- og ethanolfri alternativer som UL91, UL94 samt den for nyligt lancerede AKI93 til enkelte flyvepladser, hvor alle hjemmehørende fly kan benytte den blyfri flybenzin.

Ikke alle luftfartøjer i Danmark er godkendt til at kunne anvende et af de eksisterende blyfri alternativer, men mange kan eller har umiddelbart mulighed for at blive godkendt til blyfri flybenzin. Mineralolieafgiften er ca. 1 kr/l mindre for blyfri flybenzin, og flere motorproducenter giver et længere interval mellem olieskift, når der anvendes blyfri flybenzin, så der er flere fordele udover at slippe for udledningen af bly.

Benzintypen G100UL er blevet godkendt af FAA til at kunne anvendes på alle flymotorer som alternativ til 100LL, men der skulle vist stadig være et stykke vej, inden vi ser G100UL udbredt i Europa. Man kan formode, at additiverne i G100UL kan være mere

Avgas.dk's mission er, at disse flyvepladser skal kunne sælge brændstof til en pris, der ligger langt under "markedsprisen".

Avgas.dk drives ikke-kommercielt og formålet er alene at levere flybenzin til enhver, der måtte ønske det, til lavest mulig pris. Der er formentlig tale om nyere tids mest positive tiltag, til gavn for den rekreative flyvning.

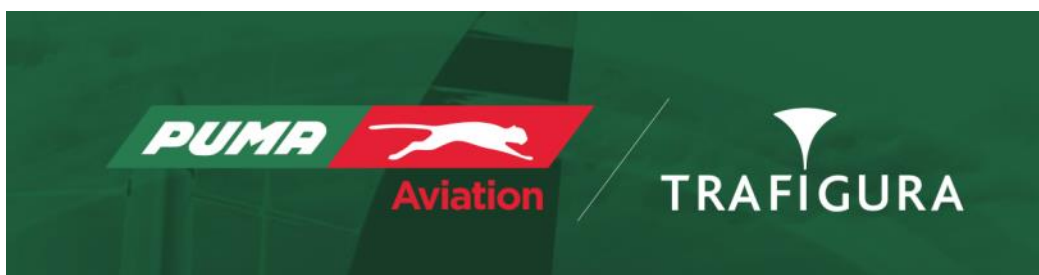
Avgas.dk opererer med to kundegrupper:

1. Flyvepladser og -klubber, der har eget brændstofselskab Denne kundegruppe får brændstoffet leveret afgiftsfrit og angiver og afregner selv afgifter og moms i takt med, at brændstoffet sælges til slutbrugeren. Denne kundegruppe har en arbejdsopgave i forbindelse med disse afregninger, men skal til gengæld ikke lægge penge ud til afgifter.

2. Flyvepladser og -klubber, der IKKE har eget brændstofselskab Denne kundegruppe får brændstoffet leveret inklusive afgifter og moms; dette angives og afregnes af Avgas.dk. Kunden skal alene føre regnskab med brændstofsalg til slutbrugeren; til gengæld skal der lægges penge ud til afgifter og moms.

Interesseret?

Skriv til os på info@avgas.dk og få meldt jeres flyveplads til!



kostbare end tetraethylbly (TEL), og måske kommer der også andre erstatninger for 100LL med tiden. Udledningen af bly kan principielt allerede nu reduceres til kun at komme fra de luftfartøjer, hvor der endnu ikke er et udbredt blyfrit alternativ tilgængeligt. Dog må en fælles flybenzin type være at foretrække i fremtiden, da øget volumen giver lavere priser, lettere logistik, samt at de fleste flyvepladser i Danmark har AVGAS anlæg, der kun er beregnet til en enkelt benzintype.

Vores nuværende dispensation til import og salg af blyholdig flybenzin gælder frem til april 2025. Dispensationen gælder også de efterfølgende aktører i leverandørkæden indtil slutbrugeren. Efter april 2025 vil det som udgangspunkt være forbudt i hele EU at anvende tetraethylbly (REACH-forordningen, nr. 1907/2006), men producenterne af 100LL skulle efter sigende være i gang med at søge om dispensation/udsættelse, således at det stadig er muligt at kunne levere 100LL efter maj 2025. Kommer der ikke et godt alternativ til 100LL, som alle kan bruge, er det ikke umuligt, at vi stadig kan tanke 100LL efter maj 2025, men det bliver sikkert stadig på lånt tid.

/Torben Matzen

KZ & Veteranfly Klubben

CVR 15 73 96 49

Årsregnskab 2022/2023

(1. april 2022 - 31. marts 2023)

Resultatopgørelse					
Noter	Navn	2022/2023		2021/2022	
1	Indtægter primær drift	172.477	100%	226.174	100%
2	Omkostninger primær drift	-111.542	-65%	-69.365	-31%
3	Drift af klubhus	-1.793	-1%	-19.175	-8%
	Resultat af primær drift	59.142	34%	137.634	61%
4	Resultat af projektudvalget	618	0%	34.964	15%
5	Kursusvirksomhed	35.058	20%	-1.570	-1%
	Resultat før renter	94.818	55%	171.028	76%
6	Rente-/kursindtægter	91.781	53%	156.036	69%
7	Rente-/kursudgifter	-12.949	-8%	-12.699	-6%
	PERIODENS RESULTAT	173.649	101%	314.366	139%

NB! Procenterne er i forhold til årets kontingentindtægter

NOTER TIL ÅRSREGNSKABET			
1	Indtægter primær drift	2022/2023	2020/2021
	Kontingenter	172.477	222.174
	Donationer, klubben	0	4.000
	Årets ej indbetalte kontingenter	0	0
	Indtægter primær drift i alt	172.477	226.174
2	Omkostninger primær drift	2022/2023	2021/2022
	KZ Rally	-78.879	-26.253
	Småanskaffelser	-2.909	0
	Bestyrelsesansvarsforsikring	-6.280	-6.906
	Kørselsgodtgørelse, diverse	-3.299	-6.521
	Mødeomkostninger, diverse	-684	-4.563
	Kontorartikler, porto mv.	-138	-608
	IT	-9.934	-7.166
	Gaver og repræsentation	-2.119	0
	Kontingenter, diverse	-4.779	-9.530
	Mødeomkostninger, TBBST	0	0
	Afskrivninger, flyprojekter og værktøj	-2.522	-7.819
	Omkostninger primær drift i alt	-111.542	-69.365
3	Drift af klubhus	2022/2023	2021/2022
	Lejeindtægt, klubhus	0	0
	Drift og vedligehold, klubhus	-1.793	-20.354
	Afskrivninger, klubhus	0	1.179
	Drift af klubhus i alt	-1.793	-19.175
4	Projektudvalget	2022/2023	2021/2022
	Indtægter projektudvalget		
	Teknisk kontingent	0	27.800
	Byggetilladelser, PU	7.859	0
	Importtilladelser, PU	5.000	10.000
	Statuskonverteringer, PU	5.000	5.000
	Indtægter projektudvalget i alt	17.859	42.800
	Omkostninger projektudvalget		
	Småanskaffelser, PU	-10.697	0
	Kørselsgodtgørelse, PU	-6.124	-3.137
	Diverse driftsudgifter, PU	-420	-4.699
	Omkostninger projektudvalget i alt	-17.241	-7.836



Aktiver				
Noter	Navn	2022/2023	2021/2022	
	Anlægsaktiver			
	Anparter, avgas.dk	40.000	40.000	
8	Klubhus	0	0	
9	Værktøj og instrumenter	4.669	6.537	
10	Flyprojekter	1.940	2.595	
	Anlægsaktiver i alt	46.609	49.131	
	Omsætningsaktiver			
	Tilgodehavende kontingenter	6.800	18.950	
	Værdipapirdepot	1.604.914	845.544	
	Bank 7670 2071 665	674.806	1.177.509	
	Omsætningsaktiver i alt	2.286.520	2.042.003	
	AKTIVER I ALT	2.333.129	2.091.134	

Passiver				
Noter	Navn	2022/2023	2021/2022	
11	Egenkapital	2.039.393	1.865.744	
	Gæld			
	Kreditorer	0	0	
	Mellemregning, avgas.dk	8.109	8.109	
	Forudbetalt kontingent	165.129	126.784	
12	Restaureringsfonden i alt	120.498	90.498	
	Gæld i alt	293.736	225.390	
	PASSIVER I ALT	2.333.129	2.091.134	

5	Kursusvirksomhed	2022/2023	2021/2022
	Vedligeholdelseskursus	18.663	0
	Metalkursus	4.819	-1.570
	Compositkursus	7.564	0
	Elkursus	4.337	0
	Hjemmebyggermøder	-325	0
	Kursusvirksomhed i alt	35.058	-1.570
6	Renteindtægter	2022/2023	2021/2022
	Kursgevinst, værdipapirer	91.781	156.036
	Renteindtægter i alt	91.781	156.036
7	Renteudgifter	2022/2023	2021/2022
	Renteudgift, bank	-4.800	-7.565
	Gebyrer	-8.149	-5.133
	Renteudgifter i alt	-12.949	-12.699
8	Klubhus	2022/2023	2021/2022
	Klubhus, anskaffelse primo	298.232	298.232
	Klubhus, årets afgang	-178.939	0
	Klubhus, afskrivning primo	-298.232	-99.411
	Klubhus, årets afskrivninger	178.939	-19.882
	Klubhus i alt	0	178.939
9	Værktøj og instrumenter	2022/2023	2021/2022
	Værktøj og instrumenter, anskaffelse primo	35.820	35.820
	Værktøj og instrumenter, årets tilgang	0	0
	Værktøj og instrumenter, afskrivning primo	-29.284	-22.120
	Værktøj og instrumenter, årets afskrivninger	-1.868	-7.164
	Værktøj og instrumenter i alt	4.669	6.537
10	Flyprojekter og reservedele	2022/2023	2021/2022
	Flyprojekter / reservedele	9.822	9.822
	Flyprojekter / reservedele, afskr. primo	-7.227	-6.573
	Flyprojekter / reservedele, årets afskrivninger	-655	-655
	Flyprojekter i alt	1.940	2.595
11	Egenkapital	2022/2023	2021/2022
	Kapitalkonto, primo	1.865.744	1.551.378
	Periodens resultat	173.649	314.366
	Egenkapital i alt	2.039.393	1.865.744
12	Restaureringsfonden	2022/2023	2021/2022
	Egenkapital Restaureringsfonden	245.498	245.498
	Egenkapital Restaureringsfonden i alt	245.498	245.498
	Tilgodeh. Restaureringsfonden		
	Lån OY-CLL Bent Esbensen	-10.000	-10.000
	Lån OY-AVK Jørgen Oldhøj	-25.000	-25.000
	Lån OY-DYZ Aeronautisk AA	-30.000	-30.000
	Lån OY-MMG Henrik Gabs-Pedersen	-30.000	-30.000
	Lån OY-DZE Strut Nordjylland	-30.000	-30.000
	Lån OY-EPS Niels Kjær	0	-30.000
	Tilgodeh. Restaureringsfonden i alt	-125.000	-155.000
	Restaureringsfonden i alt	120.498	90.498

TAG DIT BARNEBARN MED PÅ MUSEUM

Oplev flyvningens historie – Se, mærk og rør flyene



Åbent alle dage fra kl 10.00-16.00
indtil d. 31. oktober.



Priser:

Voksne kr. 80,- • Børn 7-14 år kr. 30,- • Børn 0-6 år gratis

flymuseum.dk • Lufthavnsvej 1, Stauning, 6900 Skjern

Et hjem med klaver? næh - stuetraktor!



En stuetraktor under montering. Bemærk den hensynsfulde placering langt væk fra gulvtæppet. Bag gardinet er udgangen til haven - øh, flyværkstedet.

af Lisbeth Seemann

"Jamen, ethvert ordentligt hjem har da en stuetraktor!" Villi lyder meget overbevisende, da jeg mumler noget om, at jeg måske godt kunne tænke mig det nyindkøbte vidunder flyttet til et mere ydmygt sted - redskabsskuret, for eksempel!

"Jamen kone," siger han, "der er meget bedre plads herinde til at gå og skrue på den. Her er meget renere, så der ikke kommer støv i den nye lak. Og så har jeg også alt værktøjer lige ved hånden".

Til dem, der ikke ved det:

Villi bygger flyvemaskine - Lancair 360 - og det har nu været et par år (nå ja, lidt over 8). Værkstedet ligger der, hvor jeg før havde terrasse og rosenbed. Terrassen var desværre for lille til at rumme et flybygningsværksted. Men hva', jeg havde heldigvis ikke de store problemer med at flytte hverken den ca. 1 tons jord eller de roser, der var i bedet. Jeg har en god, lille dame-spade og ditto trillebør.

Så når man inde fra vores stue tager fat i den store skydedør ud til haven/terrassen - vupti, så står man i et flybygningsværksted. Og det er jo praktisk. Tænk alt den tid man sparer ved ikke at skulle køre frem og tilbage til en eller anden hangar mange kilometer væk. Specielt når man opdager, at man har glemt ét eller andet stykke værktøj. Men her er alt lige ved hånden - inklusive kaffe og andre væsentlige fornødenheder!

Men tilbage til traktoren.

Egentlig er vi blevet ofre for kammeratlig mobning. Jens Toft har i mange år dril-

let os med, at halehjulet sad i den forkerte ende på de blikspande, som vi plejede at flyve i. Og da det nu trak lidt ud med Lancair'en, og det er så dyrt at leje (osv.osv.) så besluttede vi at kigge efter et veteranfly.

Det endte med, at vi købte OY-EFI, en Auster fra 1944 af Nils Hejlesen og Erik (Bill) Christoffersen. Da den er alt for stor til at være i hjemmebyggerhangaren i Roskilde, fandt vi en plads til den i Holbæk.

Vi opdagede hurtigt, at arbejdet med at få den ud og ind af hangaren var om muligt mere anstrengende end en times hård træning i fitness-centeret. Gulvet i hangaren var betonskærver, og vi skulle først flytte en Cessna 172 før vi kunne få Austeren ud, og derefter sætte den anden på plads igen. Efter sådan et forhindringsløb var pulsen næsten oppe på den røde stoplinie, inden man var klar til at flyve.

Det værste var, at jeg i hvert fald ikke var i stand til at flytte apparaterne alene. Og jeg hader at være afhængige af andre, hvis jeg får lyst til at flyve mig en tur. Hvad gør den kærlige ægtemand så? Han køber naturligvis en traktor til sin kone!

Men en brugt traktor trænger til en kærlig hånd. Klippeværket var på forhånd kasseret, det var næsten rustet væk. Og efter at have adskilt den totalt og fået den glasblæst lokkede han Jens Peter til at medvirke i den gode sags tjeneste. Jens Peter var netop ved at prime og male Chipmunk'en i Avedøre, så han gav lige traktordelene en gang med sprøjten - sølvfarvet, så den passer til Austeren, forstås.

Derefter gav Villi sig til at samle og ju-

stere den - der hvor han syntes der var bedst plads - nemlig i opholdsstuen. Han kunne heller ikke så godt have den i flyværkstedet. Der står Lancair'en jo og fylder op. Han har i øvrigt meget omsorgsfuldt flyttet "sølvet" ca. ½ m væk fra de ægte tæpper, så der ikke kommer fnuller fra tæpperne op i de nysmurte lejer.

Nu mangler der kun nogle småting (ligesom på Lancair'en) inden den kan bruges til sit nye formål: at flytte fly. I mellemtiden bruger børnebørnene den som inden-dørs go-cart.

Se, det var en rigtig historie.....



Klip fra Klubbladet - for 50 år siden (1973)



Med KZ IV OY-DIZ til Tyskland/Schweiz i september 1973

af Ditlev Valbjørn

LAD det være sagt fra en begyndelse af - det var en mægtig god tur - en af den slags, som man gerne tænker tilbage på og gerne igen vil være med til. Vi havde glædet os meget til turen, som efter det tilsendte program så ud til at skulle stille Sverigesturen helt i skyggen. Det var derfor med bange anelser, vi holdt vejret under observation i dagene forud. Afrejsedagen, fredag 7. september, oprandt og fra morgenstunden var Kastrup, vor hjemmebase, faktisk lukket - i hvert fald for VFR trafik. I løbet af formiddagen prøvede vi at få en orientering om mulighederne, hvis vi kunne slippe ud fra Kastrup. Men først umiddelbart før middag fik vi kontakt med Bertel Kring i Flensborg. Han meddelte, at nu startede de første fly med kurs sydpå, og at vejret i Flensborg var ganske godt. I en fart var vi ude i lufthavnen og fik Gypsy motorerne startet, efter at vi havde sikret os, at der var mulighed for en 'speciel VFR' ud. Men vi skulle ikke bryde os om at komme tilbage. Nu er der jo mange muligheder foruden Kastrup. Så vi startede med høj hale og nåede snart underkanten af skyerne ved 500'. Denne højde beholdt vi faktisk til Flensborg, og det var en meget ubehagelig rystetur. Ankommet til Flensborg viste det sig, at den ene magnet på højre motor kun havde lyst til at aktivisere 3 cylindre. Så det blev nødvendigt at skifte et tændrør med assistance af en flink tysk mekaniker, som var meget interesseret i vort gode gamle fly. I Flensborg blev vi indhentet af Karl E. Danielsen i KZ VII, AAU. Han havde skam ikke tid til at vente på os, og han startede derfor igen med en bemærkning om, at nu kunne vi jo ses i Egelsbach. Det gjorde vi også i løbet af aftenen. Men forskellen var blot, at vi ankom pr. fly og fik en stor modtagelse på flyvepladsen med presse og TV, mens vor gamle ven Danilo ankom pr. bus efter at være landet på en svæveflyveplads ved mørkets frembrud. Det var han nu ikke ene om, og snart kom bussen med flere. Jeg skylder nu sandheden at fortælle, at vor hurtige tur direkte Flensborg - Egelsbach på godt 3 timer, i nogen grad skyldtes vor dygtige navigatør, og at vi i Flensborg fik oplyst, at vi blot kunne kontakte Ejder Control, så kunne vi få lov at gå direkte i stedet for via Husum.

Modtagelsen i Egelsbach var over alle grænser. I øvrigt traf vi her en af mine venner, der bor i Kastrup, men er ansat i Lufthansa, og i hans Volvo ankom vi hurtigt til Hotel Europa. Efter en hurtig renselsesproces på vores værelser, blev der kaldt til bords. Også her fik vi et behageligt indtryk af det format, festen var lagt op i. En hel okse var stukket på spid og roterede, mens en behagelig duft af mad lod ane, at her var noget for en efterhånden sulten flybesætning! Under indtagelsen af store kødlunser og masser af tysk

øl kommer så pludseligt Lufthansas direktør hen til vores bord. Man havde fundet ud af, at jeg - i Finn Nielsens fravær - var alderspræsident, og jeg skulle derfor drikke først. Stor var min overraskelse, da jeg så hvad jeg skulle drikke af. Det var en pokal på størrelse med en champagnekøler, og min næse lod mig ane, at den indeholdt intet ringere end akvavit fra bunden og til randen. Beroliget af tilsagnet om, at alle tilstedeværende ville få samme chance i aftenens løb, satte jeg pokalen for munden og indtog mit kvantum. Endnu efter midnat var pokalen ikke tom! Hen på de små timer kneb det med at holde øjnene åbne, og det var rart at komme i en god seng efter fem timers flyvning og en tysk 'kammeradschaftsabend'. Der går muntre fraser om, hvad der hændte andre i nattens løb, men det var jeg dog ikke vidne til, og derfor må andre berette herom.

Det tyske morgenbord blev overstået den følgende lørdag, og så gik turen til Frankfurt på sightseeing med Sigge, som vi senere stiftede nærmere bekendtskab med. Det var en oplevelse at se Goethes fødested med mange dejlige gamle sager. Man havde ikke indtryk af, at det hele faktisk havde ligget i ruiner og var rekonstrueret - så godt var det gjort. Frankfurt selv er vel som tyske byer er flest, og Hjallager og jeg foretrak at tilbringe lørdag eftermiddag hos nogle bekendte i bydelen Zeppelinhelm.

Lørdag igen en hyggelig aften, denne gang i selskab med Hanseatischer Fliegerclub. Middagen bød ikke på de store overraskelser; men det må have været en dyr omgang at holde fri bar resten af natten. For os var det en behagelig fornemmelse.

Søndag morgen op til kaffen og yderligere beretninger om, hvad natten havde bragt af spøg og skæmt. Det er en skam, at det tilsyneladende kun er ungdommen, der kan holde til det tempo. Men minderne har man da lov at ha'. Ude på flyvepladsen Egelsbach var der åbent hus søndag formiddag, hvilket ville sige, at tusindvis af gæster invaderede pladsen og vandrede rundt mellem vore fly, så der var noget at passe på. Jeg havde været letsindig nok til at love en flyvetur til nogle journalister m.fl. Vejr et var meget diset. Men jeg satte min lid til, at når jeg havde luftkaptajn Ekels ved min side til højre i cockpittet, skulle det vel nok kunne lade sig gøre at finde omkring. Heldigvis lod jeg falde en bemærkning herom til Ekels, der omgående frabad sig hvervet som navigatør - han var skam ikke vant til disse omgivelser og så i det vejr. Nå, nu var vi jo kommet ud til holding position, så det var snart ved at være for sent at vende om. Så jeg nøjedes med et par pladsrunder i lav højde og endnu tættere dis og med stadig QDM fra de flinke folk i Egelsbach Tower.

Søndag aften var vi overladt til os selv, og vi festede i en nærliggende skovrestaurant. Vi var nær aldrig kommet hjem, da vi var kommet ind på en campingplads, og porten syntes at være låst. Men hjem kom vi da. Endnu en gang tysk mad var forsvundet indenfor vesten.

Mandag morgen - bus til flyvepladsen, hvor der var truffet forberedelser til afgang. Vejret var ikke det bedste, og hvad var værre, længere sydpå så det endnu dårligere ud. Vores betænkeligheder med vejret blev overvundet af Magnus Pedersen, der syntes, at nu skulle vi blot sørge for at komme herfra og et andet sted hen. Vi kom sidst afsted, da det viste sig, at et firma i vor branche boede på Egelsbach, så dem måtte vi først besøge.

En af de yngre piloter var blevet så gode venner med en tysk ung-mø, at han meget indtrængende bad os om at tage hende med til Altenrhein. Hun så meget sød ud, og vi kunne godt bruge lidt ballast, så hun fik lov at komme med. Man bør ikke stå i vejen for den unge lykke. Da vi endelig var startklare, traf vi frk. Börsting, med hvem vi tog en hjertelig afsked. Det vil sige, pludselig blev vi klar over, at hun også gerne ville med. Og det kom hun. Vi havde nu to passagerer, heldigvis letvægts.

Vi var ikke kommet ret langt fra Egelsbach, før vi blev klar over, at vejret ikke var det bedste. Heldigvis havde jeg fløjet strækningen til Basel før, så jeg gjorde høfligst navigatøren opmærksom på, at hans hverv ville blive lettet betydeligt, hvis vi fulgte autobahnen. Allerede før Karlsruhe så vi flere fly, der lignede KZ III til forveksling nede på en mindre plads. Og vi skulle senere erfare, at også de fleste andre havde foretrukket at få kontakt med Moder Jord. Før Karlsruhe skulle vi ind over et højere område, og her traf vi vor beslutning om at følge den alternative rute langs Rhinen. Det skulle senere vise sig, at vi var ret ene herom. Vi fik kontakt med Lahr Control og fik lov til at flyve gennem hans område langs autobahnen, og samtidig fik vi oplyst, at han havde fem miles visibility. Det lattede lidt på begreberne, og da vi stadig kunne skimte lys fra bilerne på autobahnen, fortsatte vi gennem silende regn, så motorerne snart gik mere som dampmaskiner. Endelig lysnede det forude og med et farvel til Lahr Control "and thank you for your co-operation", skiftede vi til Basel Control, der cleared os i 1000 fod langs Rhinen. Denne clearance bragte os på sightseeing i Basel. Normalt foregår sightseeing på the main street. Vi fik nærmere indtrykket af, at vi fulgte "the mainstream" gennem byen. Det var en oplevelse at følge Rhinen med alle dens krumninger. Vi fik set Rhinfaldene ved Schaffhausen fra en helt anden synsvinkel.

Oplevelserne må have været for store for den ene af de tyske piger, for hun faldt helt enkelt i søvn. Men vandfaldene skulle hun nu se, så hun blev brutalt vækket med nogle højkantsving. Umidelbart før Bodensøen blev vejret igen dårligt, men det lykkedes os at følge den sydlige bred. Og da vi nu var kommet til Schweiz, ville vi også nå helt til Altenrhein. Lige før jeg skulle til at trykke mikrofonknappen for at kalde Altenrhein, blev lufthavnen kaldt af en KZ VII (DMJ), og vor glæde var stor, da vi erfarede, at vi i hvert fald ikke var de eneste, der var ved at nå igennem. Fem minutter senere var også vi og vort gode fly nede på schweizisk jord og fik en varm modtagelse af festkomitéen, der bestod af 1 mand. Vi spurgte straks efter Lufthansas kollega, Swissair, men der var desværre ingen repræsentant til stede, og hurtigt blev vi klar over, at

nu måtte vi selv til at tage initiativet. Vi satte os til at vente, men ventetiden blev af længere varighed. Vores tyske veninde ventede endnu mere end vi og var faktisk utrøstelig, da vi senere erfarede, at næste fly (og den eneste der slap igennem den dag) var folkevognsrugbrødet med alle de øvrige bagage. Vi ventede hele eftermiddagen ved veldækkede borde, og først ved fem-tiden opgav vi håbet for den dag og trak os tilbage til hotellet.

Her lykkedes det Jens Toft at finde os pr. telefon, og vi fik lidt at vide om alle de mere eller mindre eventyrlige oplevelser, de øvrige deltagere havde været ude for på hin for mange uforglemmelige dag. Vi syntes, det var et fortræffeligt arrangement at sende os alene til Schweiz med de to tyske unge damer, men de lod os ikke være i tvivl om, at det nu ikke lige netop var den måde, de havde tænkt sig at opleve endnu en aftens samvær med danske flyvere på. Det var måske ikke veteranerne, de var mest interesseret i.

Heldigvis klarede vejret op om tirsdagen, og i løbet af den tidlige eftermiddag begyndte det øvrige selskab at indfinde sig i Altenrhein med hver sin eventyrlige beretning - selvfølgelig om, hvad de andre havde lavet. Der var tilsyneladende ikke nogen, der ikke havde haft i hvert fald en spændende dag. Der var dog kommet lidt samling på tropperne inden aften.

Hjallager og jeg måtte nu forlade selskabet, da vi skulle til Stuttgart til en kongres. Sådan noget skal jo også passes. Vor veninde fra baren i Egelsbach skulle hjem og passe sine studier til jurist, så hende tog vi med til Stuttgart og satte i det første tog til Frankfurt efter en hjertelig afsked.

Således endte den tur, havde jeg nær sagt. Det vil sige, at vi fik endnu et glimt af de gode gamle fly på vor vej fra Stuttgart til Hannover den følgende lørdag. Pludselig ca. 20 minutter før Hannover fik jeg øje på tre - eller var det fire - stolte KZ fly, måske var den ene en Auster, som passerede et stykke forude på vej til Hildesheim og krydsende vor kurs.

Vi mellemlandede i Hannover og var hjemme i Kastrup lørdag d. 15.9. kl. 17. Vi vil gerne begge sige tak for en dejlig tur, en hyggelig tur sammen med veteraner af begge køn. Det er hyggeligt, at der også findes veteranpiger, der kan sætte lidt kulør på vores ellers så triste tilværelse.

Ditlev F. Valbjørn (1913-2005)





OY-SLV - MH1521 Broussard - Jakob Møller

Roskilde Airshow 2023

Fotos - Thorbjørn Brunander Sund

N450D - Boeing PT-13D Kaydet - 46 Aviation
Wingwalker Danielle Del Buono

