

Oscar Yankee

Veteran & Eksperimentalfly · EAA Chapter 655 · 3 / 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
mlk@eaa655.dk



Claus Vad
teknik- og rallyansvarlig
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: Kaj Hansen i sin Piper Cub OY-TRP
(foto - Thorbjørn Brunander Sund)

Indhold

- 3 - Bestyrelsens klumme
- 4 - Fra redaktøren
- 5 - KZ Rally 2024
- 6 - Fra Piper Cub til KZ VIII - Kaj Hansen fortæller
- 17 - Strut Nordjylland 40 år
- 20 - Jens Toft in memoriam
- 26 - Til minde om Verner Kirkegaard
- 28 - Har du nogensinde set DK fra en Tiger Moth?
- 30 - Cessna Bird Dog tema
- 40 - Nyt fra Danmarks Flymuseum
- 41 - Dansk Landbrugsflyvning - bogomtale
- 42 - Strut Sjælland
- 42 - Skovlunde Flyveplads - bogomtale
- 44 - Historisk luftkamp ved Zeppelin Tønder

Kære alle

Ja, så er det faktisk lige ved at være jul og samtidig tid til at kunne reflektere over året, der er gået. Det har været et godt år for KZ & Veteranfly Klubben på mange måder, men heller ikke uden sine udfordringer.

Vi havde et fantastisk rally i juni, og datoen ligger klar for næste rally **14-16. juni 2024**. Vi har valgt at flytte rallyet en uge, så det ikke falder sammen med Danish Airshow på Flyvestation Aalborg. Det betyder også, at Claus, Morten, Hardy og Katrine har indvilget i at tage en tørn til, og det er vi alle meget taknemmelige for. Vi får stor hjælp af medlemmerne, og som altid er jeres bidrag til rally altid velkomne. Ligeledes hvis I har ideer til aktiviteter, så sig endelig til - men vær klar til at tage fra også. Sæt et stort kryds i kalenderen og lav en tilmelding på portalen, når den er åben.

De fleste har nok set eller hørt om de økonomiske problemer, Van's Aircraft befinder sig i. De har i skrivende stund indgivet Chapter 11, som er beskyttelse mod kreditorer i USA. De seneste nyheder er, at Van's har igangsat deres rekonstruktion. Vi håber, at det lykkes for Van's, da det er super ærgerligt, at en af de største fabrikanten indenfor Experimental fly har bragt sig i en situation, som i yderste konsekvens kan føre til, at firmaet lukker. Jeg vil opfordre til, at Van's byggere herhjemme stikker hovederne sammen og hjælper hinanden. Det kunne jo være, at en af jer netop lige har den stump, en anden står og mangler. For dem, der er interesserede, kan der læses mere på www.vansaircraft.com.

En anden udfordring, KZ & Veteranfly Klubben står overfor, er, at vi desværre i en række tilfælde har oplevet en manglende forståelse for importen og eksporten af Experimental fly til og fra Danmark, da ikke-medlemmer og medlemmer køber/sælger fly uden først at have sat sig ind i reglerne. Det betyder, at de ofte ender med at blive skuffede. Det er ofte betydelige summer, der er involveret, og derfor er det svære beslutninger, som bestyrelsen står overfor, når man må afvise en importsag eller gøre en køber opmærksom på, at KZ & Veteranfly Klubben kun kan administrere fly på dansk register i Danmark.

KZ & Veteranfly Klubben arbejder under en delegation fra TBST for fly i Danmark, og den værner vi om, da det er hele grundlaget for vores virke og tilstedeværelse.

Det betyder også, at man er nødt til at følge de regler, procedurer og checklister, der er fastlagt, for ellers kan et enkelt individ nemt ødelægge det for alle.

Det pålægger også det enkelte medlem, at man læser byggehåndbogen og følger de regler, procedurer og checklister som gælder for os alle.

Husk på, at det kan være en lang proces at fremskaffe den nødvendige dokumentation, og at i nogle tilfælde kan KZ & Veteranfly Klubben blive nødt til at sige nej.

Så før du køber/sælger et fly:

- 1) Læs byggehåndbogen
- 2) Brug checklisterne
- 3) Konsulter KZ & Veteranfly Klubben

Vores benzinselskab Avgas.dk er begyndt at levere UL91/94 til flere flyvepladser. Grundet lovgivningen om begrænset bly i benzinen, der træder i kraft i 2025, haster det nu efterhånden med at finde gode alternativer eller måder at håndtere situationen på. KZ & Veteranfly Klubben følger det nøje, da en del af vores medlemmer skal flyve på 100LL, der står til at blive forbudt, samtidig med at de blyfri alternativer stadig er nogle år ude i fremtiden. Sammen med AOPA, Rådet for Større Flyvesikkerhed og andre interesseorganisationer arbejder vi på at finde en acceptabel løsning, således at vi ikke grunder en stor del af vores fly.

Rådet for større flyvesikkerhed har også en række kurser, se mere på <https://flyvesikkerhed.dk/wp-content/uploads/2022/04/Ra%CC%8Adets-kursuskatalog-2022.pdf> og få din lokale klub eller forening til at arrangere det.

Nu er vi jo kommet ind i den mørke, kolde og våde tid, så måske er det tid til at tage et KZ & V kursus. Tilmeld jer på <https://projects.eaa655.dk/social-events> - selvom der ikke er en dato på kurset, meld jer til alligevel, så vi kan se, at der er interesserede. Der er lige nu 10 tilmeldinger til vedligeholdelseskurset, og vi arbejder på at få en dato i kalenderen i februar 2024. Den endelige dato udmeldes snarest. Husk, at vedligeholdelseskurset er obligatorisk for den, der ikke selv har bygget eller restaureret sit Annex 1 fly.

Som den bedste optakt til juleaften plejer jeg og familien at lytte til "The Shepherd" af Frederick Forsyth. Den gribende beretning om en ensom pilot i hans Vampire kan kun varmt anbefales, så den rette julestemning indfinder sig.

Med de ord vil jeg og bestyrelsen ønske alle vores medlemmer og deres familier en glædelig jul og et godt nytår!

Jan, formand

KZ & Veteranfly Klubben



Fra redaktøren

Kære læsere!

Så blev det natten mellem søndag og mandag før jul 2023.

Endnu et nummer af Oscar Yankee - denne gang et større et af slagsen - er puslet på plads og gives hermed videre til jer i håbet om, at I vil finde det interessant som julelæsning.

Jeg har været i den luksuriøse situation, at jeg ligger inde med stof til næsten et helt ekstra nummer, men da vi har lovet, at bladet kommer ud før jul, sætter jeg punktum her og lægger det resterende stof på køl til 2024.

Fra formanden har jeg modtaget et anonymiseret udtræk af den spørgeskemaundersøgelse, som blev foretaget sidste år. En række medlemmer har givet udtryk for, at de måske gerne vil bidrage til kommende blade. Jeg henvender mig til pr. mail til jer i det nye år og glæder mig til, at vi i fællesskab kan få endnu flere spændende historier samlet i vores klubmagasin.

Og jeg har bestemt ikke glemt jer, der bygger fly derhjemme. I vil få høj prioritet på min interview- og artikelliste for 2024 - både hvis I vælger en skriv-selv løsning eller gerne vil have besøg af en nysgerrig mikrofon/kamera. Tim har givet mig nogle forslag! Jeg glæder mig også til at hilse på en masse gamle og nye flyvebkendte i forbindelse med KZ Rally og andre arrangementer, kurser og begivenheder. Tøv ikke med at give mig et tip om, hvad der foregår, så vi kan gøre Oscar Yankee endnu mere spændende og aktuel.

Forhåbentlig får vi også i 2024 held med at få nyheder og bearbejdede artikler fra andre europæiske EAA-chaptere og moderorganisationen i USA.

Vi er ikke kommet videre med at udvikle en multimedie/webplatform til Oscar Yankee, men jeg kikker på flere forbilleder (Kitplanes og Nordic Gliding), som jeg gerne ville tage idéer fra og tilpasse til vores formål. Desværre har jeg ikke selv ekspertise indenfor web-programmering, så det må vente, til én eller anden kommer med et godt tilbud om hjælp til den side af sagen. Uden at det skal lyde selvsmagende - ja, så er det altså et kæmpe arbejde at samle stof, skrive og lay-oute et blad som næsten soloprojekt (jeg har heldigvis stor opbakning fra min medredaktør Morten og medlemmer af bestyrelsen). Så enhver lille kommentar, hilsen eller idé på mail modtages med tak. Jeg glæder mig meget over dem, der allerede er kommet.

Og i juleferien skal jeg til at kikke på et projekt, der enten bliver til et temanummer af Oscar Yankee eller en hel e-bog - en tysk flyentusiast har stillet et fantastisk materiale til rådighed for os, som han meget gerne ser omsat til dansk. Det arbejder jeg og et par medsammensvorne på en løsning for :-). Stay tuned! Glædelig jul og kom flyvende ind i det nye år!

Venlig hilsen

Thorbjørn

redaktoer@eaa655.dk

+45 2290 1918



VELKOMMEN til nye medlemmer i 2023

Karin Graeser

Benny Kjær Rasmussen

Lars Peter Bøgner

Thorbjørn Brunander Sund

Martin Kirkegaard

Jes Anker Batting

Jakob Matharu

Sigurjón Páll Jónsson

Bjarke Frandsen

Jacob Emil Jacobsen

Morten Toft

Thomas Bjørn

Jesper Kjær Aggerholm

Magnus Gøtzsche Bastrup

Morten Drachmann

Michael Klemar

Mogens Tornby Stender

Steffen Johansen

David Hjelm

Kent Kjær

Claus Lenander Jensen

Tønnes Stray-Pedersen Aspholm





Rally afholdes i forbindelse med Åbent Hus
på Herning Lufthavn (i rammerne af Skinderholm Skunkworks)

14.-16. juni 2024

Vi satser på, at weekenden vil være fyldt med aktiviteter på jorden og i luften, da vi har allieret os med:

- | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| - Flyvevåbnet | - DropZone Denmark | - Herning Modelflyveklub |
| - Midtjysk Flyveklub | - Herning UL Flyveklub | - Rene Amstrup |
| - Herning Motorflyveklub | - Herning Svæveflyveklub | ... og flere kommer til! |

Der arbejdes på at få DK-premiere på første flyvning med Swift Fuel - et CO₂-neutralt flybrændstof uden bly og fremstillet af biomasse.

Betalingen (for gæster over 12 år) giver adgang til -

- * Fredag eftermiddag / aften - Grill-selv (medbring selv kød) med fri drikkevarer
- * Lørdag - Morgenmad, snacks og et festmåltid om aftenen samt øl, vin & vand.
- * Søndag - Brunch

Rally i sig selv er gratis for klubbens medlemmer, da det indgår i kontingentet.

Se mere på klubbens opdaterede hjemmeside www.eaa655.dk

Se mere om flyvepladsen EKHG her: https://aim.naviair.dk/media/files/0uim3eci4kg/EK_AD_2_EKHG_en.pdf

Landingsafgift: 50 DKK for fri operationer hele weekenden og nul opholdsafgift.

Det er ikke tilladt at lave touch-and-go's, og anflyvningerne skal varieres af hensyn til støjbelastning af naboer.

Tilmelding senest 7. juni - <https://projects.eaa655.dk/social-events/rally-2024/signup>

Vi glæder os til at se Jer alle til en hyggelig weekend i flyvningens tegn!

Fra Piper Cub til KZ VIII



- en flyversnak med Kaj Gylling Hansen

Sidste lørdag i oktober er der - traditionen tro - konserveringsdag på Danmarks Flymuseum i Stauning. De flyvedygtige veteranfly gøres klar til sikker vinteropbevaring og vedligehold efter sæsonen. Ved OY-DRR møder vi Povl Toft og Kaj Gylling Hansen, der som flyets piloter har ansvar for klargøring til den stille årstid, hvor flyene hygger sig i hinandens selskab uden publikum. Kaj er som 32-årig én af de yngste frivillige piloter på museet og er gennem de seneste sæsoner avanceret til at operere ét af de mest komplicerede fly – KZ VIII. Efter at de sidste olieslatter er samlet op og alle skruer på plads i cowlingsen, har vi sat ham stævne til en samtale om hans flyvning.

Interview og fotos - Thorbjørn Brunander Sund

Kaj, hvor kommer din flyveinteresse fra?

Den har jeg fra min far, der har fløjet al den tid, jeg kan huske. Jeg har været med ham ude at flyve i hans KZ III (OY-DAB), siden jeg var en lille dreng. Vi startede fra hans egen bane på Endelave, hvor jeg er født og opvokset. Vi har fløjet rigtig mange gange rundt om øen, og jeg fik tidligt lov til at håndstyre med det store Y-stick. De første år kunne jeg ikke nå på pedalerne, så det var mest ligeud-flyvning. Da jeg blev større og kunne bruge siderorene, lærte jeg også at

dreje koordineret. Det gik langsomt, men den var meget velflyvende.

Da jeg kom i 10. klasse på efterskolen, skulle jeg jo til at finde ud af, hvilken videre uddannelse jeg ville vælge. Jeg har altid været meget mekanik interesseret, og gået af skruet i motorcykler, crossere og havetraktorer. Automekaniker ville være et oplagt valg, men fangede mig ikke helt. En aften slog det mig pludselig, at jeg kunne blive flymekaniker. Så var det jo bare at finde en læreplads og komme i gang. Det blev Benair i Stauning.

Hvordan fik du dit flycertifikat?

Da jeg havde været lærling et lille års tid, startede der et teorihold op med Henning Andersen i Herning Flyveklub. Det meldte jeg mig til, men jeg boede i Stauning og havde ikke noget kørekort på det tidspunkt. Så det var lidt bøvlet at komme frem og tilbage. Jeg snakkede lidt med Jakob Møller, om det ikke også var på tide, at han skulle have sit flycertifikat. Han var et år yngre end mig og gik på gymnasiet, men hans far synes da egentlig, det var en god idé, at



OY-DAB på Endelave (foto - Allan Jensen 2010)

Jakob kom i gang. Jens Toft snakkede med Carsten Larsen, der var AFISmand og meget aktiv faldskærmsudspringer på Stauning Lufthavn. Det kunne også være fint for ham at have et certifikat. Så var der jo pludselig mulighed for samkørsel, og vi tre kørte til teoriaftener hver onsdag i Herning hen over en vinter. Vi havde lidt problemer med at finde en instruktør, der kunne og ville flyve fra Stauning, men det lykkedes at stykke et program sammen. Jeg skolefløj på Cessna 172 og AA1. Til sidst brugte jeg 13 flyvetimer i en sommerferie hos Billund Air Center på Piper Tomahawk for at blive færdig.



Du har aldrig været forbi idéen om at blive pilot i Flyvevåbnet eller erhvervs-/trafikpilot?

Drømmen har de fleste raske drenge vel, men jeg synes måske ikke lige, jeg havde mod på at bruge en million på et certifikat og så risikere at stå uden arbejde bagefter. Nu kender jeg jo en del erhvervspiloter efterhånden, og dem har jeg ikke lyst til at bytte med.

En af de første gange, jeg mødte dig, var på Nørholm Gods en sommerdag i 2011. Den dag tog du et stort spring ...

Det er jo det gode ved at være ung. Så tænker man sig ikke altid så grundigt om, før man gør noget.

Jeg havde nogle gange lejet Carstens Cessna 172 (OY-BUR), men det var jo dyrt, når man er på lærlingeløn. Min far hav-

de snakket med Jens Toft om, at jeg skulle have fundet et eller andet billigt at flyve i. Så ringede han ned til Karl Nielsen på Nørholm, der havde Cessna 180 (OY-SIG) og en Piper Cub (OY-TRP) på det tidspunkt. Cub'en var egentlig ikke til salg, men jeg fløj med min far ned til Nørholm i OY-BUR og kikkede på den. Vi kikkede lidt på den, og den så fornuftig ud. Det blev tid til at snakke pris, og Karl ville gerne have 180.000 kr for den. Det begyndte min far så at forhandle med ham om. Men dem, der kender Karl, ved, at han er rigtig vestjyde. "Er det dig eller Kaj, der skal købe flyver?", spurgte han min far. Ja, det var jo Kaj. "Så synes jeg, at det er mig og Kaj, der skal aftale prisen". Og det kunne vi bare lige snakkes ved om i telefonen.

Så fløj vi hjem igen, og jeg ringede til Karl og sagde, at den





ville jeg gerne købe. Vi fik forhandlet pris, og jeg kunne godt få lidt rabat, fordi jeg var et ungt menneske, og han ville gerne hjælpe mig i gang med at flyve. Der var flere af mine kolleger hos Benair, der måske ikke synes, at det var en super smart handel, jeg havde lavet der, for det krævede noget arbejde at få den på vingerne igen. Men hvor der er en vilje, er der en vej. Det var et projekt, man kunne gå og ordne nogle ting på den, flyve lidt og ordne nogle flere ting.

Jeg har overhålet motor på den i samarbejde med Vamdrup Air Service. Og ja, der er skiftet mange dele på den. Det eneste, jeg ikke har rørt ved, er lærredsbeklædningen, for den var udskiftet i 1995.

Hvad har du så lært ved at flyve Piper Cub?

Det er en simpel og langsom flyver. At flyve med åben dør om sommeren er jo fantastisk. Det, at man bare kan trække

den ud af hangaren og hive i propellen - så er man af sted. Det går ikke så hurtigt, men det er jo billig flyvning for mig, fordi jeg selv kan vedligeholde den. Jeg skal bare hælde benzin på.

Hvad giver det dig at flyve?

Jamen, jeg bliver glad af det. Lige så træls, det kan være at flyve en dag med turbulens, hvor det er hopper og danser – lige så fantastisk er det jo en sommeraften, hvor man bare tøffer af sted rundt om Ringkøbing Fjord – eller en tur ned i Tyskland. Og så er det et godt fællespunkt at mødes om med en masse mennesker.

Hvor har du været henne i OY-TRP?

Jakob har jeg har været i Tyskland 3-4 gange, hvor vi har fløjet i hver vores Piper Cub. Det har været spontane flyvninger i den forstand, at vi ikke havde sat en slutdestination hjemmefra, men fløj til en tysk flyveplads og snakkede med nogle lokale om, hvor det ville være godt at flyve hen. På den konto har vi bl.a. været på den lille ø, Juist, i Vadehavet ovre ved den hollandske grænse.

Vi har været i Hahnweide i Sydtysskland to gange til store veteran fly-ins. Det går jo ikke så hurtigt i en CUB, så det blev til 15 -16 flyvetimer på en forlænget weekend.

Det kan et eller andet!

Og jeg vil sige, at det er helt klart sjovt at være en ung person, der kommer ud med et veteranfly. Alle folk vil snakke med en og synes, det er fedt at høre om, hvor man kommer fra. Man møder en fantastisk masse gæstfrihed.

Foto - Hans Gregersen - 9. juni 2012

Kongeskibet besøger Endelave





Ud fra min erfaring med veteranflyvning i Danmark og udlandet, står der en stor fed label på alt med titlen DYRT - forstået som, at jeg skal være glad, hvis jeg har råd til at flyve en halv time tre gange om året.

Hvis du skulle give unge mennesker med lyst til at flyve, et godt råd om, hvordan de kan komme i gang uden at tjene en millionærløn - hvordan knækker de så koden?
 Prioritering – ren og skær prioritering, fordi man tjener de penge, man tjener. Og flyvning – som enhver anden hobby - koster det, det koster. Benzin og forsikring er megadyr, og der findes ikke rigtig nogen alternativer. Nu holder jeg heldigvis til i Stauning, hvor hangarlejen ikke er så stor en post, som hvis man fx holdt til på andre danske flyvepladser.

Hvor meget flyver du om året?

Normalt flyver jeg nok omkring 20-25 timer. Nu, hvor jeg flyver en del for Danmarks Flymuseum, er det begrænset,

hvor meget min egen Piper Cub bliver rørt. Den er måske på vingerne 13 -15 timer om året.

Har du sat dig ned og regnet på, hvad din timepris bliver? Eller er det bare noget, man skal lade være med?

For et par år siden prøvede jeg at regne løseligt på det, og jeg kom aldrig helt frem til et facit, for det ville blive for deprimerende.

Forsikring giver jeg 7.500 for om året. Hangarleje koster 7.000. Hvis man fordeler det på 13 -15 timer – og lægger benzinudgiften oveni – er det allerede uoverskueligt. Jeg hælder benzin i tanken og betaler de øvrige regninger, når de kommer.

Man kan tage et LSA-certifikat, hvor man kun skal flyve 35 timer mod de normale 45 timer ved et PPL. Det er selvfølgelig billigere, men jeg tror ikke, der findes måder at gøre det ekstremt billigt. Jeg prioriterer at have en sjov interesse, der gør mig glad.

Har du gjort noget for at udbygge dit flyvecertifikat?

Jeg har sammen med Jakob Møller taget en acro-rating efter nogle timers kunstflyvningstræning. Det kom sig af, at Jakobs far, Egon Møller, havde købt en Citabria til en fornuftig pris. Den var godkendt til kunstflyvning, og vi begyndte at flyve lidt i den. Vi var enige om, at det kunne være fedt at videreudvikle på det her. Undervejs blev det også et lovkrav, at man skulle have en speciel rating i forhold til at flyve kunstflyvning.

Jeg, Jakob og Troels Juhl Kristensen - der fløj en RV-8 i Brædstrup - blev enige om, at vi ville have sådan en rating.





Det var lidt dyrt at flyve til Sjælland for at tage den, så vi fik RST Flyveklub til at invitere to instruktører med deres fly til Stauning for at holde et teori kurs. Der var fin opbakning til arrangementet med 12 deltagere til teorikurset lørdag formiddag. Om eftermiddagen begyndte vi tre at flyve, og det var meningen, at skulle afslutte det inden weekendens udløb. Vi skulle flyve 15 timer i alt. Der var to instruktører og en tredje mand til at hive os ud af flyet efter hver lektion og tanke brændstof. Det kørte rigtig intensivt, og jeg fik også fløjet mig selv syg flere gange. Men jeg var ikke den, der havde det værst. Søndag middag måtte instruktørerne kaste håndklædet i ringen og erkende, at de ikke kunne flyve mere. Jeg og Jakob manglede en lektion hver, og Troels var færdig. Lennart Wahl løste problemet ved at invitere os med på en træningslejr på Höganäs, hvor vi kunne få de sidste timer. Jeg og Jakob er altid friske på en god tur, så det var en perfekt tur i Citabriaen.

Man bliver jo ikke verdensmester af 5 kunstflyvningstimer. Man lærer det grundlæggende og kan gøre sig sine erfaringer derudfra.

Desværre blev Citabriaen solgt og vores kunstflyvning holdt derfor en pause, da en Piper Cub ligesom ikke egner sig til det formål.

Du er kommet en del på Flymuseet gennem tiden ...

Ja, det var faktisk lige fra starten af min læretid hos Benair, hvor Povl Toft inviterede mig med hen og hjælpe med me-



kanikerarbejde. Jeg blev sat til at afmontere tændrør og rense dem. Og så tog det ene det andet.

Dengang havde man et timekrav på halehjulserfaring, før man måtte flyve museets fly. Jeg er ret sikker på, at det blev lavet om på grund af mig og Jakob. Vi har haft en parallel erfaring med samme typer og cirka lige mange flyvetimer. På museet synes man, at det var en god idé, hvis vi begyndte at deltage i sommerens flyvetræningsaftener med vores egne Piper Cubs.

Derfra kom vi begge til at flyve Auster og fik nogle gode timer i den, selvom det ikke er verdens sjoveste fly. Den flyver på sin måde, vil jeg sige, og så er det sagt pænt. Den har både gode og dårlige flyveegenskaber. Jeg ville aldrig selv købe en, hvis jeg havde frit valg. Den flyver ikke særligt





godt - og som jeg har hørt det, gælder det en del engelske fly i den størrelse. Men man bliver helt klart også en bedre pilot af at flyve den. Den er jo lidt mere strømlinet end en Piper Cub og har heller ikke flaps, så man skal overholde sine anbefalede hastigheder under anflyvning og landing. Ellers havner man bare 200 -300 meter inde af banen, før man overhovedet får den landet. Den dribler bare derhen af.

Hvordan vil du beskrive miljøet på museet?

Jeg har haft certifikat i 13 år og fløjet for museet i 8 år. Ja, men jeg synes jo, det er rigtig hyggeligt at være her. De dage, hvor vi konserverer (sidst i oktober) og afkonserverer (først i maj), møder man en masse mennesker og spiser røde pølser til frokost. Det er meget lavpraktisk. De to dage om året er dog ikke helt nok til at holde sådan nogle gamle fly på vingerne, så vi mødes også nogle andre dage og skruer på dem.

Nu er du så kollega med Povl Toft til daglig – og jeg kan høre, at der bliver snakket i øjenhøjde, mand til mand. Og selvfølgelig er du som den unge stadigvæk i en læreproces, men alligevel kan jeg høre, at han har respekt for dig som kollega.

Jeg tror, det er meget gensidigt.

Er det kendetegnende for museet, at du som ung får betroet ansvar, og så stoler man på dig?

Ja, det synes jeg. Det er helt old-school, at man skal bevise sit værd, inden man bliver lukket helt ind. Der gik også nogle år, hvor jeg mest gik og skruede og kom med på en enkelt flyvetur, inden jeg blev tilbudt at blive pilot på et museums-

fly. Men så synes jeg også, man bliver taget seriøst, når man har noget at sige.

Så kom chancen for at flyve KZ VIII. Er det noget, du selv havde lagt billet ind på?

Nej, overhovedet ikke. Jeg havde faktisk aldrig tænkt, at det ville komme på tale, så det kom lidt ud af den blå luft, om jeg så må sige.

En gang, hvor der skulle males gulv i hal 1, måtte nogle af flyene flyttes hen på lufthavnen. Povl Toft var rimeligt frisk og bad mig om at taxie KZ VIII'eren derhen. Så jeg hoppede i den, og vi fik den startet og kørte derhen. Ved samme lejlighed kunne jeg jo lige køre lidt frem tilbage på banen og taxie rundt i den. Det var jo ikke alle og enhver, der fik lov til det. Det var ret fedt, hvilket jeg også fik sagt til Povl. Senere skulle flyet til et arrangement, hvor de faste piloter - Povl og Hardy – begge var forhindret. Jeg kunne forestille, at Povl havde lagt et godt ord ind for mig hos flyvechefen, for jeg fik budet.

Hvordan bliver man omskolet til et en-sædet fly?

Jeg kunne selvfølgelig have trænet på KZ II og Chipmunk, men Povl og Hardy konstaterede, at det ville være lidt omsonst, da KZ VIII slet ikke flyver på samme måde. Så jeg begyndte at læse manual og pilothåndbog og fik en indgående snak med de to piloter om deres erfaringer. En dag var der en ideel vind lige ned ad banen, og så skulle det jo prøves.

Og hvad er så de tricky ting ved den?

Den flyver jo en hel del hurtigere end en Piper Cub eller den Bellanca, jeg havde taget acro-rating på. Men jeg vil ikke direkte sige, at der er noget helt vildt tricky ved den.



Man skal bruge små rorbevægelser under startløbet, da den ikke har nogen halehjulsstyring. Af samme grund er landinger i sidevind noget, man skal være ekstra opmærksom på. Jeg har ikke oplevet nogen problemer med det endnu, men jeg respekterer den på det punkt.

Selvom den er bygget til kunstflyvning - kan man så flyve almindeligt i den? Eller er den så levende og agil, så den næsten indbyder til, at man ikke flyver straight'n'level?

Den er forholdsvis levende og meget velflyvende. Den har ikke en helt symmetrisk profil, men flyver bedst med hjulene nede. Den skal have en ret høj indfaldsvinkel, når man flyver på hovedet i den. Den er relativt stabil at flyve i, men rorene er særdeles effektive, så der kræves kun små bevægelser.

Og den har et forholdsvis kraftoverskud?

Ja, meget balanceret vil jeg sige. Det er jo et let fly med 150 HKs motor.

Hvordan bygger du manøvrer på i et "ukendt" fly?

Man starter jo med loops og rul. På acro-kurset havde jeg lært nogle flere manøvrer, og jeg brugte denne viden og erfaring kombineret med de anbefalede hastigheder i flymanualen. Jeg prøvede at spinne lidt og lave langsomflyvning samt gøre mig erfaringer med forskellige rorvirkninger.

Du har ikke været derude, hvor du tænkte, at det skal jeg ud af en fart?

Nej, men den HAR lavet ting med mig, hvor jeg tænkte - Hvad skete der lige der?

Den opfører sig lidt underligt ved hammerhead-manøvren. Det har jeg ikke knækket koden til endnu. Den dropper bare næsen. Andre piloter har gjort samme erfaring.

Det er jo et hurtigt fly, så den trækker lynhurtig G. Jeg har jo ikke været vant til at trække 4,5 – 5G. Der sidder man ret godt i sædet. Hvis man ikke har vant til det, så kan man meget hurtigt få det dårligt.

Når man flyver på hovedet, trækker den jo negative G. Hvordan er det?

Ikke særlig rart! Man får det meget hurtigt lidt varmt. Men det er stadigvæk sjovt.

Den har jo vundet nogle verdensmesterskaber i kunstflyvning. Så den må jo virkelig kunne noget i forhold til andre og mere komplicerede kunstflyvningsfly?! Helt klart. Men du skal jo tænke på, at det er mange år tilbage. Det var helt andre fly, der ikke umiddelbart kan sammenlignes med de typer, der flyver i dag. Jeg tror, at man skal betragte den som et veteranfly, der kan lidt mere end de fleste.





Nu har du jo så haft din debut som airshow pilot. Havde du sommerfugle i maven?

Ja, meget! Jeg holdt intensiv 14 dages træningslejr op til Roskilde Airshow 2023, for jeg ville ikke være unødigt begrænset af vejrforhold. Jeg lavede en backupplan, hvis der var lav skyhøjde, og jeg ikke kunne komme til at lave de planlagte manøvrer. Jeg har trods alt kun ca. 20 flyvetimer på den for nærværende, så jeg laver ikke noget aerobatic display under 2000 fod.

Har du lavet dit eget program?

Ja, det gjorde jeg til Roskilde Airshow. Når jeg flyver rundt omkring Stauning, er det bare for sjov. Så kæder man forskellige manøvrer sammen, som man er i humør til.

Og hvordan er bevidstheden om, at der står 8000 mennesker dernede og kikker på?

Det har jeg ikke tid eller mentalt overskud til hverken at se eller tænke på, mens jeg flyver deroppe. Måske kommer det med nogle års erfaring.

Men når du taxier hen forbi publikum, synes jeg på billederne at man kan se, at mundvigene er lidt højt oppe ...

Det gør man hver gang, uanset om der er mennesker eller ej! Man har et stort smil på, når man kommer og lander i den. For den flyver bare fænomenalt godt. Det eneste, der



er galt med den, er, at det er en et-sædet flyver, så man kan ikke tage nogen med ud og vise, hvor godt den flyver. Den flyver bare megagodt – og den er forholdsvis godmodig med stall-speed.

Har du fået nogle tilbagemeldinger på din flyvning?

Ja, jeg har hørt et par rosende ord ... Men KZ VIII er jo en gammel kunstflyver – og må ikke sammenlignes med en rendyrket Pitts eller Extra eller noget i den stil. Den skal flyves med måde og behandles ordentligt.



Har det givet dig blod på tanden til at tage et skridt videre inden for kunstflyvning, hvis du på et tidspunkt fik adgang til noget mere heftigt?

Ja, jeg synes, det er helt vildt sjovt. Man presser sig selv en lille smule mere hver gang. Ja, men nu kommer vi jo tilbage til den økonomiske begrænsning.

Piper Cub vil altid have første prioritet. Jeg har svært ved at se mig selv uden den. Og kunne jeg en dag finde en landejendom med jord nok til en græsbane, flytter den nok også med.

Hvad siger familien? Nu er han ude og lavet noget farligt ...

Jeg tror, at de har så meget tiltro til, at jeg tænker mig om, inden jeg gør noget. Det har aldrig givet problemer.

Er du nået til grænsen for, hvad du kan og vil med KZ VIII?

Nej, slet slet ikke. Man kan jo bare sammenligne Hardy Vads og min flyvning. Se, hvad han kan lave i den - og hvad jeg ikke kan endnu. Flyet har potentiale til meget mere. Jeg kan huske, at da Karsten Knudsen spurgte mig, om jeg ville flyve den til Roskilde Airshow, var jeg ikke meget for det.



Kaj Hansen og Povl Toft vinterklargør OY-DRR på Danmarks Flymuseum



Hvilke høje forventninger ville de have til mit program, som jeg ikke kunne indfri?

Karsten sagde, at museet var godt tilfreds, hvis jeg ville vise et loop og rul. Man var tilfreds med, at jeg gjorde det bedste, jeg kunne

Jeg fornemmer jo, når jeg ser dig "forsvinde" ned i cockpittet, at det er et fly, man tager på. I en Cessna 172 er der jo albuenum, men i en KZ VIII er du ret låst til alle sider. Og du er tvunget til at flyve med lukket cockpit ...

Ja, det kan godt blive lidt indelukket.

Man skal hjemmefra planlægge det, man skal bruge undervejs og få det anbragt strategisk i lommen ved siden af sædet. Der skal man også have sine kort og frekvensliste. Og så er det jo bare afsted.

Hvad er brændstofforbruget?

Det kommer lidt an på, hvordan man flyver. Når jeg flyver aerobatic, bruger den godt 40 liter i timen, mens den kan nøjes med små 30 liter ved cruise. Det kommer lidt an på flyvehøjden, og hvor meget man leaner den.

Den cruiser med ca. 225 km/t (120 knob). Og det er jo helt ikke meget i forhold til en Cirrus eller Bonanza, men når man kommer fra en Auster og en Piper Cub, er det hurtigt.

Hvad stiller den af krav til start eller landing?

Det kommer an på, hvem der flyver den. Jeg har helt klart højere krav end de andre piloter. Povl og Hardy starter ofte fra museets bane, men det kommer der til at gå lang tid, før jeg bliver fortrolig med.

Hvilken typisk start- og landingsdistance er du komfortabel med?

Hvis man skal lande på mindre end 500 meter, så skal man tænke sig lidt om. Flyet kan godt, men begrænsningen er, hvad piloten føler sig tryk ved.

Men den er relativt hurtigt i luften, ikke?

Jo, det er den. Den har jo en relativt grov fixed-pitch træpropel. Så det er jo ikke nogen decideret raket, når man

skubber gashåndtaget frem. De første sekunder tænker man: Der sker godt nok ikke meget her. Det er først, når den går i luften ved omkring 80 km/t, at den for alvor begynder at accelerere.

Er der siderorsstyring med det samme, flyet sætter sig i bevægelse?

Nej, flyet skal op i fart, før man får rorvirkning.

Det punkt, hvorfra rorvirkning ophører, til bremserne er kraftige nok til at holde den, er et vindue på 10 -15 km. i timen, det er der man for alvor skal være over den, for at den ikke kører sine egne veje.

Hvor meget sidevind må man lande i?

Den flyver på standardluftdygtighedsbevis, fordi den er i stand til at flyve kunsthøjvning, mens de øvrige museumsfly på experimental har en begrænsning på 10 knobs sidevind. Alligevel ville jeg nok ikke byde den mere end det. Det er jo et fly, der kun findes dette ene flyvedygtige eksemplar af. Der er ikke nogen, der står og klapper, hvis man kører af banen eller rammer et banelys. Det er sjældent, man får ros for den slags. Man aftvinger nok mere respekt ved at sige,



at jeg flyver ikke i aften, fordi vejret er udenfor min og flyets fælles komfortzone.

Det skal man altid tænke over, uanset hvad man flyver i. Det er for dumt at tage chancer og lave uheld, som kunne være undgået.



Du er efterhånden en ret erfaren flymekaniker. Hvordan er den at skrue på?

Den er ikke kompliceret. Det er jo et rent træfly, så ved eftersyn går man meget op i at tjekke limninger. Og så er den jo forsynet med en gammel engelsk motor fra en Chipmunk. Den er ligesom alle andre gamle engelske flymotorer - de kører, når de kører. De har deres charme, når først de er i gang.

Til Roskilde Airshow havde jeg lidt bøvvl med, at den lange taxi-tid og tomgangskørsel er noget, den ikke kan lide. Den har jo hængende cylindere, så de bruger en del olie, og tændrørene kokser let til. Lørdag lige før museets display med KZ IV og VIII måtte jeg kalde op til tårnet og sige, at jeg ikke kunne deltage, for den gik ikke godt på den ene magnet. To tændrør var kokset til på den ene magnet, så den gik kun på to cylindre. Så kan man ikke flyve. Det er jo der, man skal træffe den svære beslutning og aflyse. Selvom der står et stort publikum med forventninger, skal man prioritere flysikkerheden højest.

Hvordan er det at komme tilbage i en Piper Cub, når du lige har fløjet KZ VIII? Det hele står stille ...

Det føler man jo uanset hvad, hvis man flyver i modvind langs med en motorvej og ser bilerne passerer forbi. Hvis man ikke kan leve med det, skal man jo købe en anden fly-

ver. Den lavere hastighed har jo sine fordele ved, at man kan lande på i mark rundt omkring.

Hvis du en dag vinder den helt store lottogevinst, hvad vil du så gerne have til at stå i din hangar - drengedrømmen? Ja, så skal det være en Messerschmitt Bf 109 med Daimler Benz motor. Det ville ikke være det værste at have stående. Jeg er faktisk større fan af den end både Mustang og Spitfire. Det er et virkelig råt fly, der har vist, hvad det duer til.

Tænker du, at du ville kunne lære at magte sådan en?

Ja, det er et spørgsmål om træning.

Men jeg tror rent realistisk, at hvis jeg skulle købe et ekstra fly og tjente bare lidt mere end i dag, ville det blive en Saab Safir D-model magen til den, Jens Anton Madsen havde fløjt med fra Spjald - den har jeg altid haft en svaghed for.

Jeg synes, den er rigtig cool. Man kan flyve langture i den, cruiser forholdsvis hurtigt og er i stand til lidt kunstflyvning. Den har sit karakteristiske udseende og en god lyd.

Set fra et mekanikersynspunkt ville jeg vælge en Lycoming-motor med McCauley propel i stedet for de seks-cylindrede Continental, hvis propeller er svære at få reservedele til.

Laver du andet i din fritid end at flyve?

Ja, ud over den tid, jeg bruger sammen med min kæreste, sejler jeg kapsejls sammen med Mikkel Larsen fra Tarm. Det er også en sjov hobby med fart over feltet.



Mikkel Larsen og Kaj Hansen på deres sejlbåd



Strut Nordjylland fylder 40 år

Strut Nordjylland blev stiftet af en gruppe entusiaster 25/10-1983. Nu er der ca. 35 medlemmer. Vi samles normalt tirsdage og torsdage kl. 10 - 14 i vores hangar på Aalborg Lufthavn.

Bestyrelse -

Steen Lee Christensen (formand)

Kræn Hjortlund (næstformand)

Kai Thomsen (kasserer)

Jan Johansson

Michael Lygum Olesen

Strut Nordjylland råder over følgende fly:

OY-ATM - KZ VII

OY-DZE - KZ III

Desuden arbejdes der på restaurering af

OY-AZR - Piper PA-18 Super Cub

OY-DLF - Meta Sokol (for brødrene Søre-Jensen)

Vi har indtil for nylig vedligeholdt og opereret en DHC-1 Chipmunk

OY-DHJ for Danmarks Flymuseum - nu videresolgt til privat.



Vi tegner et par rids af Strut Nordjyllands historie gennem tidligere indlæg fra Bent Lund, der har været med helt fra starten.

Fotos er fra Thorbjørn Brunander Sund, Willy Jørgensen, Per Thorup Pedersen og Strut'ets Facebookside.

Artikel fra 2009 -

Nu siger navnet Strut Nordjylland faktisk, hvor vi er henne i Danmark, og i denne ende af vores land er man ikke særligt fokuseret på formaliteter og titler.

Vi er faktisk den ældste og mest aktive af samtlige underafdelinger af KZ og Veteranfly Klubben, og medlemmerne har arbejdet med restaurerings- og hjemmebyggerprojekter i stor stil i de foregående 25 år. Ud over 14 års restaureringsarbejde på Chipmunk, udførte delarbejder på museets fly KZ IV, KZ X og KZ III, restaurering af KZ II T og 2 stk. Cessna 140 samt 2 Austere. Hjemmebygning af Turbulenter, Jodel, Pulsar, RV 4, 6 og 8 og drift af flere veteranfly for eksempel Yak-52, KZ VII'ere m.fl.

Strut'en har gennem alle de 26 år, den har eksisteret, haft ugentlige møder med et rimeligt fremmøde af medlemmerne. Det er alt sammen foregået uden store armbevægelser og påkaldelse af opmærksomhed fra aviser, TV og andet "djævelskab", for vi har gjort det for vores egen fornøjelses skyld.

Poul Horsdal har kvit og frit lagt mødelokale og værksted til, og hangarejere og andre har stillet plads til rådighed.

Når så pludselig klubbens generalforsamling falder i benovelse over, at vi nu har fået en bestyrelse med alle dertil hørende fine titler, tør jeg godt røbe, at det ikke var et krav fra nordjyske veteranflyentusiaster. Men da vi lagde billet ind på Flyvevåbnets Historiske Samlings KZ VII, var det et krav for at komme i betragtning, at der var en formel bestyrelse i en anerkendt organisation. Vi er nu de heldige brugere af den eneste af Flyvevåbnets Historiske Samlings KZ VIIere, der er luftdygtig. Her er den i de bedste

hænder, der kan samles. Pilotgruppen består af 3 flyvemekanikere (en pensioneret teknisk chef for svensk flyambulance, en leder af et flyværksted og en kontrollant fra KZ&V), en flyingeniør, en flyveinstruktør, en KZ&V instruktør i lærredsarbejde og en flyvelæge. Det er ikke sikkert, at klubbens underafdelinger er afhængige af stor bestyrelsesorganisering. For selv om Strut Nordjylland bare er en flok knoldesparkere derfra, hvor jydekrogen er obligatorisk og moms'en ikke er slået helt igennem, stod der da en Chipmunk, ændret fra vagt til flyvedygtigt fly på rækken i Stau-ning. Afdelingen har hidtil virket uden bestyrelsesposter og titler, og der har ikke engang været noget krav om honorar og husleje.

Artikel fra 2013 -

Fredag 25. oktober 2013 var det 30 år siden, det første møde i Strut Nordjylland blev afholdt. Det blev markeret med Åbent Hus Lørdag 26. i hangaren i Aalborg lufthavn. Når det foregår inden for hegnet i en international lufthavn, er det ikke så lige til at lave et offentligt arrangement. Gæsterne skal eskorteres fra porten og ind til hangaren. Indbydelsen var formidlet ud til de nordjyske klubber – og så lige på KZ & Veteranfly Klubbens Facebook. Det taget i betragtning synes vi, det var flot, at 35 personer var kommet i fly og mere jordbundne transportmidler. Efter at gæsterne havde set sig lidt om mellem vore egne og nabohangarernes fly, var der kaffebord med hjemmebagt kage. Formand Poul Horsdal fortalte om, hvad der var sket gennem de 30 år. Ud over arbejdet på de konkrete flyprojekter har der været afholdt mange kaffe-/snakke-komsammen - ikke mindst gennem mange år i slyngelstuen i formandens forhenværende kostald på gården ved Støvring. Bent Vinter Olsen fra Hjørring, der har doneret et pænt beløb til restaureringen af KZ VII'eren, blev udnævnt til æresmedlem og fik et fint diplom på titlen. Bagefter forsøgte Bent ved hjælp af en tavle at gøre det lidt overskueligt, hvad de mange organisationer, der arbejder med varetagelse af gamle fly, hver især står for. Der



var vistnok enkelte garvede flyfolk, der sagde: "Nå sådan!" Da kagefadene var tømt, blev der lavet lodtrækning om en tur i OY-DHJ- Chipmunk. Turen blev vundet af en UL-pilot, der så fik prøvet en RIGTIG flyvemaskine i en halv time over Nordjylland. Det blev et par hyggelige timer (sagde vore gæster), hvor flyene blev nærstuderet, og meget kloge ting blev vekslet, og venner genså hinanden.

Artikel fra 2017 -

I 1980'erne var klubbens aktiviteter hovedsageligt hos Poul Horsdal i Gravlev. Auster OY-DNO havde stået i Klim hos Lars Vestergaard, hvor alle syninger i vingerne var bidt over af mus. Flyet blev adskilt og flyttet til Poul Horsdal i Gravlev. Der blev lagt nyt lærred på vingerne, og kroppen fik trukket stafferingerne op og malet tern på sideror. KZ II OY-FAT blev restaureret af Knud Johansson og en gruppe medlemmer. KZ III OY-DZA blev på museet i 1983 bemalet med registrering og flag på over/underside af vinge + registrering og Røde Kors-mærker og flag på flykrop. I haleplanet til KZ IV var midtersektionen knust og blev for museet genopbygget hos Poul Horsdal og nyt lærred på. Haleplanet blev leveret i Stauning i påsken 1989. For museet blev bagkrop, haleplan/højderor/krængror og vingeribber til SG 38 skoleglider restaureret hos Bent Lund og nye hovedbjælker bygget hos Poul Horsdal. Flyet færdiggjort af Svæveflyhistorisk Forening. Poul Horsdal byggede på sin Turbulent, og Kræn Hjortlund byggede en Turbulent færdig. Der var ugentlige møder i klublokalet hos Poul Horsdal i Gravlev.

1990erne -

I 1990 havde Kræns Turbulent 1. flyvning. Tommy og Lars Henrik arbejdede på en Cozy i Mejlby. Brian Frederiksen restaurerede en Cessna 140 i Aars. Og Lasse Lykke byggede Pulsar. En halvfærdig Jodel 112D OY-CMO blev i 1990 købt af en gruppe medlemmer. Vingen blev hentet på Kirstinesminde kort før nedrivning af hangaren der. Arbejdet blev lavet hos Lars Henrik i Mejlby og flyet færdig til prøveflyvning i 94. Flyet blev solgt til Sverige i 2005. Klubbens medlemmer byggede klubhuset på flyvepladsen i Års og stiftede motorflyveklubben "Himmerland". I 1994 blev Chipmunk OY-DHJ hentet på museet i Stauning af en gruppe på 9



af klubbens medlemmer der påtog sig at restaurere den. De første år arbejdedes der hos Lars Henrik i Mejlby. Senere blev der flyttet til Poul i Gravlev, og omkring 2004 til Hangaren på Aalborg. KZ IIT, Pouls Auster og Jodel'en blev vist på diverse stævner.

2000erne -

Arbejdet på OY-DHJ (Chipmunk) var nok mere tidskrævende end forudset, og arbejdet var først færdigt i 2008. Flytningen af arbejdet på DHJ til hangaren på Aalborg medførte at klubben byggede mødelokale i hangaren. Flyvevåbnets Historiske Samling overlod KZ VII, OY-ATM (0-619) til klubben. Flyet havarede i 2011 og blev genopbygget i løbet af halvandet år. Samtidig blev der arbejdet med vedligehold af klubbens og de privatejede fly + opgaver for museet. Knuds Cessna 140 OY-BYW blev sat i stand og solgt. Kræn færdiggjorde bygningen af sin Van's RV 8. Klubben påtog sig at bygge et udstillingsfly af de havarede vinger fra 0-619 og kroppen af 0-622 + diverse dele fra Karup. Flyet blev afleveret til Forsvars- og Garnisonsmuseet i Aalborg 2015. Der er siden 2013 arbejdet på restaurering af KZ II OY-FAT. Vingerne er her i 2015 afrenset repareret og pålagt ceconite.

I 2017 er aktiviteterne i "Strut Nordjylland" -

Drift af:

Chipmunk (OY-DHJ), der ejes af Danmarks Flymuseum (tosædet træningsfly fra 1952)

KZ VII (OY-ATM), som er udstationeret fra Flyvevåbnets Historiske Samling (firesædet lærredsbeklædt danskbygget fly fra 1948)

Der påregnes at afslutte restaurering/genopbygning af:

KZ II (OY-FAT) i 2017 (tosædet danskbygget træningsfly fra 1946)

KZ III (OY-DZE) i 2018 (tosædet danskbygget lærredsbeklædt fly fra 1947)

Aktiviteterne foregår i hangaren på Aalborg Lufthavn. Der betales p.t. kun månedlig hangarleje for de to driftsaktive fly, der føres separat regnskab for. Hangarleje for 2 fly er i øvrigt ikke nok til at dække udgifterne til grundleje i lufthavnen, så et tredje fly skal snarest inddrages for ikke at dræne klubbens kassebeholdning. Herudover ejer foreningen et restaureringsprojekt - en KZ III (OY-AAT) der påregnes opbygget til udstillingsbrug på Garnisonsmuseet i Aalborg.

Foreningen står også som ejer af et Piper observationsfly fra Hærens Flyvetropper (udstationeret fra Flyvevåbnets Historiske Samling). Dette fly er p.t. stationeret på Herning flyveplads, hvor en gruppe af tidligere piloter i hæren vil stå for renovering under styring og vejledning af Veteranflyklub Strut Nordjylland.

Diverse møder/generalforsamling har været afholdt i Eldresagens lokaler på Nørresundby Torv.





Jens Toft in memoriam

8. november 2022 gik maskinhandler Jens Toft bort i en alder af 95 år - en pionér inden for dansk privatflyvning.

Én af familien Tofts yngre, tyske venner – journalist Christina Scheunemann - skrev dette personlige mindeord til det tyske tidskrift *Fliegermagazin*, som vi har fået lov til at bringe.

Tekst - Christina Scheunemann

Fotos - Christina Scheunemann, Povl Toft, Stig Olaf Sund, Thorbjørn Brunander Sund

Ligesom jeg har mange tyske piloter og deres passagerer nok mødt Jens Toft som "far" til flyvepladsen på Endelave.

I 2009 landede jeg på den danske Kattegat-ø med min kollega Martin Naß i hans Eurofox for at lave en artikel til *Fliegermagazin* om Jens og hans flyveplads. Næppe var vi steget ud af UL-flyet, før den høje, slanke mand stod foran os og strålede af iver for at vise os sit sted og øen.

Hvem havde troet, at der var så meget at se på den lille, uanselige ø? Vi udforskede gården ved flyvepladsen, som familien Toft bruger som sommerhus.

Med hurtige skridt, men alligevel helt afslappet, viste Jens os hele området - fra stranden i den ene ende til den gamle svinestald fuld af udlejningscykler og til nøddelunden, der strækker sig op til landingsbanens østlige afgrænsning. Derefter kørte vi sammen med hans hustru, Karin, indfødt Flensborger, rundt på øen i en Ford A fra 1929. Her kendte alle Jens, og Jens kendte alle.

Besøget sluttede med et interview med "æblekage og kaffe" på terrassen bag huset - og en indtrængende anmodning om at gøre ordentlig reklame blandt de tyske piloter for flyvepladsen og den smukke ø.



Efter vores besøg på Endelave fulgte mange møder på øen eller på flyvepladsen i Stauning ved Ringkøbing Fjord med det tilstødende flymuseum, hvor Jens Toft var en af grundlæggerne. Når der var planer i redaktionen om at besøge disse steder, tøvede Jens aldrig med tage imod os. Han var altid skuffet, når vi kun havde en halv dag til rådighed.

Det er nok kun få forundt at leve et så langt og farverigt liv som pilot, landmand, maskinforhandler, flyentusiast og meget mere - næsten en legende på Endelave og i hans hjemby Højmark på Jyllands vestkyst såvel som han faktisk var i hele Danmarks flyververden.

Og som mange tyskere også kendte.

Jens Toft blev født 11. juni 1927 i Højmark.

Han voksede op som den ældste søn af en landmand.

Oprindeligt skulle han overtage gården, men efter et ophold på en gård i USA i 1952/53 ændrede hans interesser sig: Han havde ikke længere lyst til at malke køer.

Til sidst grundlagde han firmaet Højmark Maskinforretning og solgte maskiner af alle slags hele sit liv, især til landbruget.

Han havde ofte haft kontakt til flyververdenen i sine unge år. Efteråret 1962 blev det konkret: Jens var på vej hjem fra købet af en Ford T Coupe fra 1926 og stoppede ved Esbjerg lufthavn. Medlemmer af flyveklubben fortalte, at der snart ville blive etableret et flyvehold.

I januar 1963 begyndte det, og 21. december fik han sit PPL. Han havde allerede om sommeren købt OY-DRA – en Auster Autocrat fra 1946.





Jens blev nemt grebet af entusiasme for en idé.

Derudover havde han en enkel måde at begejstre andre og få dem med på sine gode ideer. Der var ikke langt fra tanke til handling.

Dette blev også bevidnet i hans e-mails, med hvilke han holdt kontakten med sin omverden, også ud over landegrænserne.

For mig blev et professionelt bekendtskab hurtigt til venskab, som involverede hele familien.

Under mine ferier i Danmark var et besøg i Højmark obligatorisk.

På Endelave har jeg flere gange lejet et sommerhus, og vi tilbragte dage sammen med Jens og hans datter Helle på flyvepladsen.

Intet besøg fandt sted uden ture på de røde cykler, traktorkørsel med Massey Ferguson'en til stranden eller en tur i den gamle Ford.

Selv beskæring af træer på flyvepladsen var en utrolig sjov oplevelse med Jens.

I hjertet forblev han trods alder og modenhed altid et nysgerrigt legende barn. Et opslag på hans kontor med påskriften "Bliv ikke voksen, det er en fælde" passer utrolig godt.

Sin passion for at skrive omsatte han i tre bøger om sit liv:

"Maskinerne og jeg"

"Lav dit eget krudt og andre historier"

"Veteranflyverne og jeg".

Ud fra sine beskrivelser af krudtfremstilling, omgang med skydevåben og hurtige køretøjer, hjemmelavet dykkerudstyr og fiskeri med dynamit virker det som et mirakel, at Jens stadig havde alle ti fingre.

Jens Toft var aldrig typen, der klagede over sit helbred. Selv da hans bevægeapparat og hørelse ikke længere var i topform, forblev han aktiv.

Han arbejdede stadig i sit værksted indtil 70 års alderen sammen med sine 5-6 medarbejdere. Som pensionist tilbragte han meget tid sammen med Karin og børnebørnene. Alle hans fem børn har flycertifikat, ligesom tre af hans børnebørn.

Oftest fløj han til Endelave. Efter at Jens havde opgivet aktiv flyvning som 87-årig, fik han et flyvende lift med medlemmer af familien.

Historien om købet af en gård på Endelave for mere end 50 år siden siger meget om Jens' forretningsmæssige talent. På det tidspunkt havde han nogle mejetærskere på lager, som var svære at sælge. Da han hørte, at en bonde havde en gård til salg på Endelave, foreslog han simpelthen en byttehandel med maskinerne. Da aftalen var på plads, begyndte de straks at anlægge en landingsbane bag svinestalden. Siden da har familien fløjet utallige gange mellem Stauning og Endelave.

Der var altid et fly til rådighed, for Jens' største passion var flyvning.

I løbet af sit liv ejede han utrolige 137 fly! Han viste mig engang stolt en femsiders håndskreven liste over de fly, han havde haft - alle med modelbetegnelse og registreringsnummer.

Hans yndlingsfly var to modeller fra den danske producent Kramme & Zeuthen: KZ III og KZ VII. Han fløj i dem i hundredvis af timer.

Da Stauning Lufthavn blev bygget i 1965, var Jens naturligvis med.

Ligesom da man grundlagde KZ & Veteranfly Klubben i 1969, som han i 25 år var næstformand for.

Efter flere klubture til udlandet med besøg på forskellige flymuseer kom ideen til, at der også skulle være et flymuseum i Danmark i stil med Shuttleworth Collection i Old Warden, England - med fly, der regelmæssigt også kunne vises i luften. Man diskuterede intensivt, hvor hangaren med samlingen skulle placeres. Billund i nærheden af Legoland blev foretrukket med mange besøgende lige uden for døren.



Men Hans Jørgen Eriksen, lufthavnschefen i Stauning, foreslog at bygge museet på en del af sin lufthavnsgrund - gratis. Det var naturligvis billigere end grund og jord i Billund.

Arkitekt Herluf Rasmussen, sekretær for KZ & Veteranfly Klubben lovede at udarbejde planerne for en museumsbygning, og så begyndte man at samle penge. Da grundstykket, hvor museet skulle opføres, delvist bestod af marker, delvist af bakket hede og krat, medbragte Jens Toft to Fordson Major-traktorer, én med planerskovl og én med harve. Frivillige hjælpere samt Tofts sønner, Erik og Povl, arbejdede nogle weekender der, og til sidst blev området godkendt og sået til med græs. En græsbane blev anlagt lige ved siden af bygningen, og halvdelen af flyverfamilien Toft deltog i oprettelsen af museet.

I sin bog "Veteranflyene og mig" skrev Jens: "Vores hus har altid været åbent for ligesindede. Det var et privilegium for min kone Karin at beværte de mange, der kom og gik. Nogle efterlod kun deres underskrift i gæstebogen. Andre blev en så naturlig del af vores liv, at de næsten følte

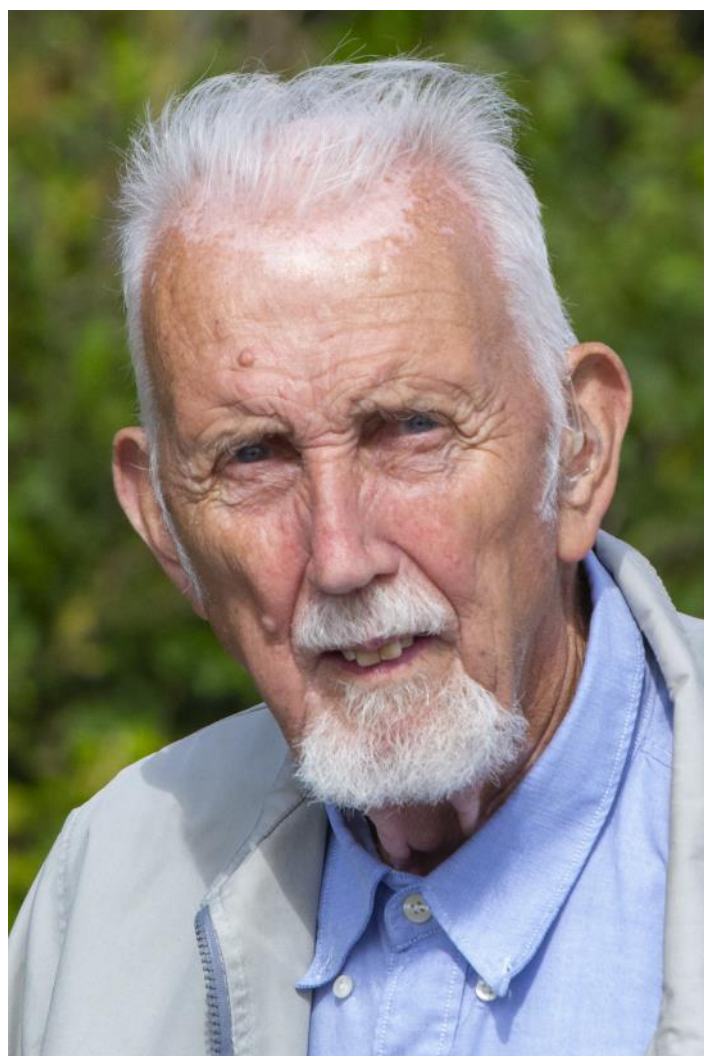
sig som en del af familien." Denne åbenhed har mange piloter haft mulighed for at lære at kende på Endelave.

17. november 2022 viste vi Jens den sidste ære i Højmark. Den lille kirke var fyldt med 170 mennesker: familie, venner, rejsefæller, landsbyboere og flyvere. Efter mindegudstjenesten mødtes man i landsbyens forsamlingshus. Her blev historier og anekdoter fra Jens' liv kærligt udvekslet, og som det er tradition i Danmark, blev der sunget meget. "Desværre måtte vores formationsflyvning til hans ære aflyses," sagde en ven fra KZ & Veteranfly Klubben til mig. "Jens bestilte simpelthen for meget vind til sin afrejse". Med 22 knobs sidevind ville ingen komme på vingerne. "Men vi indhenter det forsømte senere." Jeg er sikker på, Jens vil kunne lide det.

Vi vil savne ham!









Til minde om Verner Kirkegaard

af Thorbjørn Brunander Sund

10. maj 1951 - 5. november 1923

Verner er fløjet - for good - men helt sikkert med to sæt vinger ... Jeg mødte Verner Kirkegaard, No første gang i Stauning i 2002, da han sammen med Egon Møller havde erhvervet et stort russisk biplan - en Antonov An-2. Og rigtig mange af de efterfølgende fælles oplevelser knytter sig til en hel del ture med det store fly, som Verner gavmildt delte ud af - lokalture, Randers, Viborg, Endelave, Egeskov, Tønder, Peenemünde, Weser-Wümme, Flensburg, Lemvig. Der var god plads til 12 mennesker og bagage bagi + kineser-motorcyklen.

Højdepunktet var selvfølgelig Verner og Lailas bryllup på Lemvig Flyveplads og den efterfølgende fest på Stauning Lufthavn.



Senere mødtes vi tit på Danmarks Flymuseum, hvor Verner fløj KZ II Kupé, Auster, KZ X og Tiger Moth.

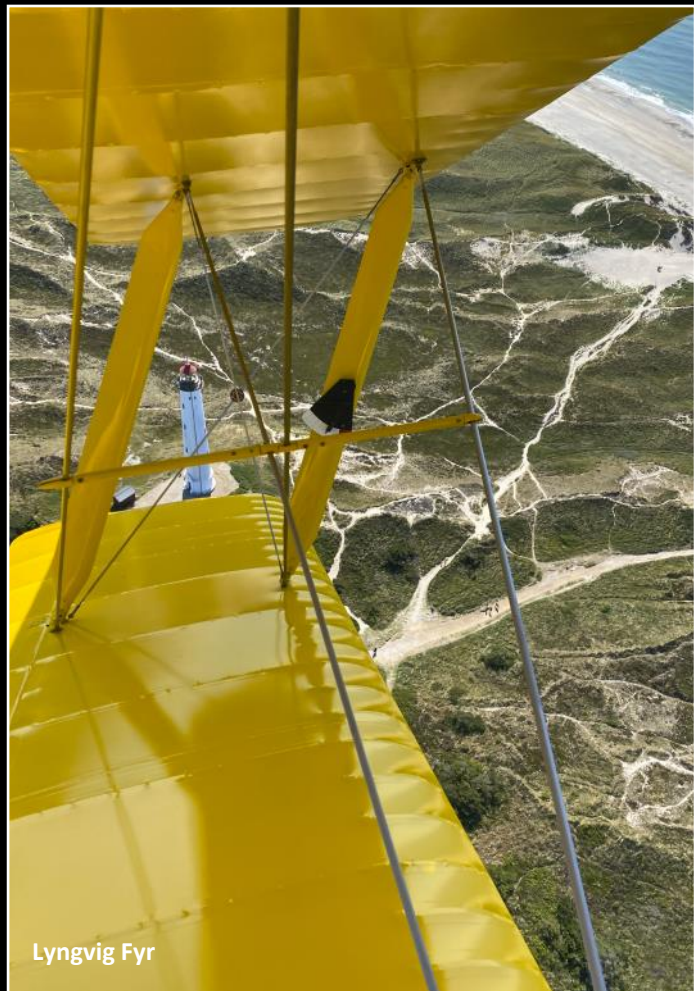
Verner var et stilfærdigt og beskedent menneske - lidt reserveret og kamerasky, indtil man lærte ham at kende, men generøs i alt og med et fast håndtryk - og mange gode røverhistorier fra det virkelige liv ud på de små timer.

Ved Verners bisættelse stod der en fin lille model af en An-2 i LY-AET farver oven på den hvide kiste. Efter den smukke ceremoni var vi nogle stykker, der drak kaffe i flyveklubben i Stauning og udvekslede minder om Verner som mekaniker, tankstationsejer, småentreprenør, flybesidder, hangarejer og autocamper-pilot.

Æret være Verners minde - det har været et privilegium at kende ham og hans familie.







Lyngvig Fyr



Søndervig



Freya Bech Olesen (15 år) var en aften ude at flyve med sin far, Martin, i familiens Piper L-4 (OY-ECS) i formation med Allan Jensens Tiger Moth (OY-ALN) langs Ringkøbing Fjord. Hun var vaks med sin mobiltelefon og tog dette utroligt flotte billede.

Har du nogensinde set DANMARK fra en TIGER MOTH ?

(frit omskrevet efter Peter Bellis DC-9 over København)

tekst & fotos - Jeannette Moff Winding

Når vi flyver, har jeg altid æren af at sidde i forsædet på den smukke Tiger Moth OY-ALN. Imens sidder Allan altid på bagsædet, hvorfra han styrer.

Fra forsædet har jeg en fantastisk udsigt til Danmark under mig. Masser af frisk luft og naturens dufte når altid helt op i cockpittet - f.eks. når rapsmarkerne blomstrer.

Dette giver mig mange muligheder for at tage billeder af det smukke Danmark. At flyve Tiger Moth og se Danmark fra oven er noget helt særligt, fordi der aldrig er glas i mellem, men man får hele oplevelsen med direkte.

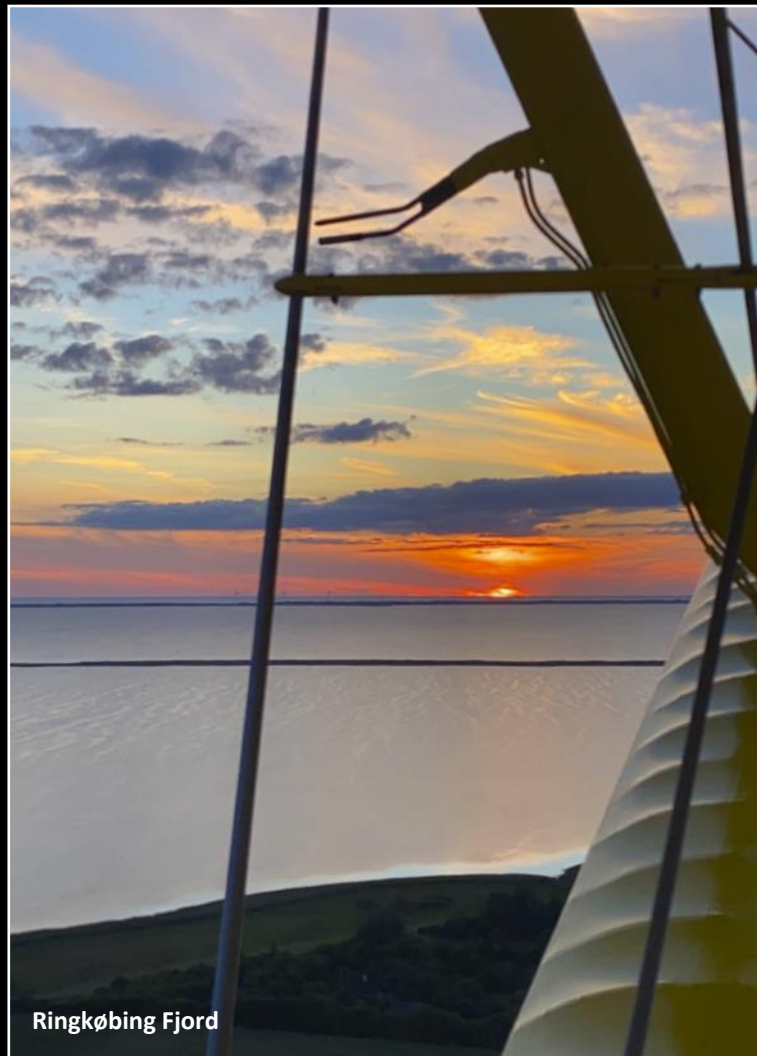
Vinger og barduner skaber nogle flotte rammer, når man tager billeder.



Jeanette



Lem Station



Ringkøbing Fjord



Ringkøbing Fjord



Nord for Søndervig



Verdens berømteste Bird Dog flyvning

29. april 1975 stjal den sydvietnamesiske flyvevåbensmajor Buang-Ly en Cessna Bird Dog. Han hjalp sin kone og deres fem børn i alderen 14 måneder til 6 år ind på og bagved bagsædet, før han entrede pilotsædet. De lettede og fløj ud over havet. Deres lille fly var robust bygget og meget manøvreduktigt, men rækkevidden var begrænset til lidt over 500 miles ved fuld tank - og Buangs brændstoftank var ikke fuld.

De manglede sofistikeret navigationsudstyr, redningsveste og havde ingen rutine i nødlandinger på skibsdæk. Radioen virkede ikke, fordi Buang ikke havde kunnet medbringe et headset.

Hangarskibet USS Midway havde 10 dage før forladt Filippinerne med kurs mod Saigon for at hjælpe med at evakuere cirka 5.000 amerikanere, herunder diplomater, CIA-agenter, entreprenører og en håndfuld marine-soldater samt så mange venligtsindede vietnamesere som muligt. Midway var under kommando af kaptajn Lawrence Chambers. "Et hangarskibsdæk er en farlig arbejdsplads selv under normale forhold. Og når man ser små børn og mødre, der holder små babyer, og fly og helikoptere letter og lander, holder man vejret bare lidt."

Vejrforholdene var ikke ideelle - regn fra en 500-fods skybase, 15 knobs vind over dækket og 5 miles sigtbarhed. Men havet forblev relativt roligt, og dækket var stabilt.

Sidst på eftermiddagen så spottere på hangarskibet et lille Cessna fly komme til syne. Gennem kikkerter talte de mindst fire personer i flyet med sydvietnamesiske markeringer. Bird Dog'en begyndte at cirkle over hangarskibet med landingslysene tændt. Fra tid til anden vippede piloten med flyets vinger. En helikopter blev sendt ud for at kaste reddere i vandet og hente besætningen op, når de nødlandede på vandet.

Imidlertid kunne Bird Dog'en med faste vinger ikke som en helikopter holde i hover for at sætte passagererne af, og dens faste landingsstel ville få flyet til at vælte om på ryggen, så snart hjulene rørte vandet. Kun et veltrænet besætningsmedlem, ordentligt spændt fast, ville overleve. Hvis flyet blev nødlandet, havde de øvrige ombordværende næsten ingen chance.

Mens Bird Dog'en cirklede, kastede piloten tre papirlapper ud af flyet, men de blæste over bord. Ved næste overflyvning stak han en fjerde seddel ned i sin pistols læderhylster for at give den tyngde, og søfolk



skyndte sig at gribe den lille pakke, da den ramte dækket. De læste en kradset besked skrevet på et krøllet kort over Sydvietnam: *Kan I flytte de parkerede helikoptere til den anden side, for jeg kan lande på jeres runway. Jeg har brændstof til en time mere. Red os venligst. Major Buang, kone og 5 børn.*

Chambers besluttede at gøre alt, hvad der var nødvendigt for at lade Bird Dog'en lande, selvom det betød, at de måtte kaste udstyr over bord for millioner af dollars. Han beordrede sin cheffingeniør til at lade skibet gå med 25 knob (29 mph) op mod vinden.

Da Bird Dog'en ikke havde en halekrog, fjernede søfolk de fire landingskabler, der normalt strakte sig over landingsbanen. Andre besætningsmedlemmer kastede tre Huey'er og en Chinook over bord. Man tændte det grønne lys som signal til landingsgodkendelse. Buang lavede to prøveanflyvninger til skibet for at få en fornemmelse af approachen, mens tolke - på engelsk og vietnamesisk - forsøgte at advare ham om den farlige downdraft, der naturligt opstår bag skibets agterstavn. Uden svar kunne besætningen kun se og håbe på, at han ville have tilstrækkelig motor-kraft til at flyve igennem den turbulens.

Buang sænkede Bird Dog'ens flaps og nærmede sig i en svag descent med en hastighed på 60 knob. Den syntes at vakle et øjeblik lige over dækket, hønsede en enkelt gang i landingsområdet og rullede smukt til en standsning midt på banen.

En broget flok af besætningsmedlemmer tyngede flyet ned med deres kroppe, mens Buang og hans kone, der bar deres yngste barn, kravlede ud af cockpittet. Han trak sædet frem, og de andre fire børn væltede ud.

Der lød jubel, og søfolkene klappede, mens familien gik ud på dækket.

Den Bird Dog, som Buang-Ly fløj den dag, hænger nu på National Naval Aviation Museum i Pensacola, Florida. Chambers beholdt sit job som hangarskibets kaptajn og blev senere forfremmet til kontraadmiral. Ingen blev retsforfulgt for den anslåede tab på 10 millioner dollars ved de helikoptere, som Chambers befalede kastet over bord.

Midways besætning indsamlede penge for at hjælpe med at lette fremtiden for Buang-familien, der blev syv af de anslåede 130.000 flygtninge fra Vietnamkrigen, der til sidst bosatte sig i USA. Alle er nu amerikanske statsborgere.

(oversat og bearbejdet fra EAA Warbirds of America Newsletter)



Cessna L-19 / O-1A Bird Dog



- historien om et verdensberømt forbindelses- og observationsfly

tekst - Morten Munkesø / fotos - Thorbjørn Brunander Sund

Den amerikanske hær ledte efter et nyt fly, der kunne flyve over fjendens lokationer for at indsamle information relateret til artilleribeskydning og målplaceringer og -afstande, samt udføre forbindelsesopgaver. Det skulle helst være helt konstrueret i metal, da de lærredsbeklædte forbindelsesfly under 2. Verdenskrig (primært Stinson- og Piper-fly) havde korte levetider i felten.

Efter at specifikationen for et tosædet forbindelses- og observationsmonoplan var udstedt, indsendte Cessna Aircraft Company et forslag - Model 305A - en udvikling af Cessna 170 til et højvinget fly med konventionelt landingsstel. Prototypen blev benævnt 305. Den største forskel fra Cessna 170 var, at 305 kun havde to sæder i tandem-konfiguration med vinklede sideruder for at forbedre udsynet fra luften. Andre forskelle omfattede en nydesignet bagkrop

med bagrude, der gav udsigt direkte bagud. Der var gennemsigtige paneler i vingernes midtersektion over cockpittet svarende til de, der findes på Cessna 140, som gjorde det muligt for piloten at se direkte op over hovedet. En bredere dør blev også monteret for at kunne give adgang til en bære.

Cessna fik ordre på 418 stk L-19A Bird Dog. Prototypen Cessna 305 (registrering N41694) fløj første gang 14. december 1949. Første fly blev leveret i 1950, og flyene var snart i brug og kæmpede deres første krig i Korea fra 1950 til 1953.

USMC udstedte et krav om en større og hurtigere version, hvilket fik Cessna til at tilpasse Cessna 180-vinger og en kraftigere 260 HK Continental O-470 motor til flyet, som blev betegnet som OE-2. Cessna producerede 3.431 fly af typen - også bygget på licens af Fuji i Japan.





L-19 fik navnet Bird Dog som resultat af en navnekonkurrence afholdt blandt Cessna-ansatte. Det vindende bidrag (indsendt af industrifotografen Jack A. Swayze) blev udvalgt, fordi hærens nye flys rolle var at finde fjenden og kredse henover, indtil artilleri eller angrebsfly kunne bringes i kamp mod fjenden.

Flybetegnelsen blev i 1962 omgjort til O-1 Bird Dog, og typen gik snart efter ind i Vietnam-krigen. På grund af dens kort-start- og landings-egenskaber (STOL) fandt O-1 også senere vej ind i USAF-tjenesten som et Forward Air Controller (FAC)-fly til vektorisering af hurtigere jager- og angrebsfly og understøttelse af kampsøgning- og redningsoperationer, der bjærgede nedskudte flybesætninger. Ved at supplere O-1 og derefter gradvist erstatte den skiftede USAF til Cessna O-2 Skymaster og North American OV-10 Bronco, mens US Marine Corps modtog OV-10'ere for at erstatte deres aldrende O-1'er. Begge var hurtige tomotorede fly - OV-10 endda et turbopropfly. Alligevel beholdt US Army Bird Dog'en under hele

krigen med op til 11 rekognoscerings-eskadriller indsat til at dække hele Sydvietnam, den Vietnamesiske Demilitariserede Zone (DMZ) og sydlige udkant af Nordvietnam. Under Vietnam-krigen gik 469 O-1 Bird Dogs tabt.

Bird Dog'ens støjsvage fremfærd, lavere hastighed, manøvreduktighed, kortbaneegenskaber og bedre sigtbarhed (selv bagud) gjorde den højt værdsat af de jordenheder, den støttede og var frygtet af fjendens enheder, den fløj over. Den sidste U.S. Army O-1 Bird Dog blev officielt pensioneret i 1974.

Da USAF udfasede O-1 til fordel for O-2 og OV-10, blev mange O-1'er i USA solgt som overskud. I løbet af 1970'erne og 1980'erne genfremstillede Ector Aircraft mange som Ector Mountaineer med deres originale motorer og som Ector Super Mountaineer med Lycoming O-540-A4B5.

Det siges, at man stadigvæk kan købe en ny Bird Dog fra 1974 i en kasse frisk fra fabrikken ...



Cessna Skymaster



North American OV-10 Bronco



OY-WIL

– den første danskregistrerede Bird Dog



foto - Thorbjørn Brunander Sund

tekst og fotos - Morten Munkesø

Casper Jee Wilken er forholdsvis ny indenfor flyvning. Han har haft PPL i 2 år og har allerede fløjet 300 timer.

Casper er den lykkelige ejer af OY-WIL – en Cessna Bird Dog L-19 med serienummer 0004 fra 1961.

Casper har købt en dejlig opvarmet hangar på EKRK, hvor han også har en superflot Cessna 182 stående. Om kort tid ankommer det næste fly i rækken – en Piper PA-500 Meridian.

Casper og hans onkel Allan (fra Tårnet i EKRK) forsøger at få stablet et veteranunivers på benene og er begge med i den nye Veteranflyklub Sjælland, som vi håber mange vil støtte op omkring.

Casper taler om, at det kunne være skægt at købe en T-28 Trojan, så vi kan få noget med stjernemotor - lækkert!

Cessna Bird Dog'en, OY-WIL, boede indtil 2022 i Italien som I-EIAV, hvor den har en historie tilbage til 1961 - leveret fra USA fra ny.

Her indgik den som træner i det italienske forsvar igennem en årrække. Efter ca. 10 år i forsvaret forsvandt Bird Dog flyene ud i de italienske flyveklubber og er bl.a. blevet anvendt til svæveflyvslæb, bannerslæb etc. OY-WIL har stadig monteret en trækkrog til dette formål. Flyet har fløjet beskedne 4500 timer.

Flyhandlen med OY-WIL blev afsluttet i Schweiz, hvor der blev aftalt møde imellem den tidligere ejer og Casper.

Casper fløj til en fin lille plads i Locarno, og den italienske ejer fløj Cessnaen over bjergene og landede samme sted. Derefter stod den på halehjulstræning, og selvom Cessna L-19 er et forholdsvis stort fly, er den ikke altid helt nem at komme ned med. Der ikke er ret meget siderorsvirkning at gøre godt med, så man har ikke de



Den stolte ejer af OY-WIL er Casper Wilken.

Casper er kun 47 år og trækker derfor gennemsnitsalderen i KZ & V væsentlig ned. Casper er WILD med veteranfly – heldigvis for os, der også synes, det er spændende.



Dokumentationen skal være i orden. Casper udfylder Bird Dog'ens log-bog.



store muligheder for at rette op på en halvdårlig landing, hvis uheldet er ude. Det blev i øvrigt et krav fra det amerikanske militær, at det næste observationsfly efter Bird Dog'en skulle have tre-punkts understel, da det gav færre ulykker ved start og landing. Efter nogle træningsdage i Lócaro, hvor Casper blev fortrolig med flyet, gik det hjemad i roligt tempo over bjergene, som omkranser den lille schweiziske by.

Efter hjemkomsten til Danmark har Casper's Bird Dog gennemgået en større renovering og heloplakering hos GA Service, så den står super skarp.

Igennem Bird Dog Pilot's Group har Casper fået fingre i et sæt dummy-raketter, som ligner de, der blev anvendt under Vietnam-

krigen. Det ser rigtig smart ud, men tager nok lidt af topfarten. Det er Bird Dog gruppen, som selv fremstiller deres raketter - efter sigende et medlem fra Spanien.

Der er et kraftig træk i den store O-470 Continental motor, og den lyder pragtfuldt, når den kører. Der er heldigvis slet ingen lydisolering i flyet. På cruise med 95 kts. summer den skønt afsted, og brændstofforbruget ligger på ca. 10 gal/time, hvilket er rimeligt for en 6-cylindret 7,5 liters Continental motor.

Der findes et Cessna L-19 Society (International Bird Dog Association) - se mere på www.cessnabirddog.org.

Nu bliver det være sjovt at se, om nogen kunne tænke sig at købe en Cessna O-2 Skymaster, som var efterfølgeren til Bird Dog'en.

foto - Thorbjørn Brunander Sund





OY-WIL display ved Roskilde Airshow 2023 - fotos: Kim Toft Jørgensen & Thorbjørn Brunander Sund





Flyet står i en opvarmet hangar, og det er den rigtig glad for. Det er meget fine forhold som Casper Wilken giver sit klassiske fly – Noget bedre end hvad flyene blev budt i bush'en under Vietnamkrigen. Der er et fremragende udsyn fra cockpittet hele vejen rundt – selv lige opad kan man kigge ud ad et vindue.



Et medlem fra Bird Dog klubben har fremstillet dummyraketterne til Cessna'en. Casper har fået en særlig tilladelse til at flyve med dem, hvis han lover at de ikke er armeret.



Én af den få dage i november med flot vejr nåede vi at få en tur i den lækre Bird Dog.



Man bliver overrasket over, hvor lidt udslag der er til rådighed på sideroret, som i sig selv heller ikke er særligt stort.

En senere version fik et større sideror fra en Cessna 180.



Man skal tage sig i agt, hvis man anflyver med fulde 60 gr. flaps. De giver en kraftig spoiler virkning, og man skal huske at støtte med motoren ved fulde flaps.



Kraftige sager - Bird Dog throttle



Klassisk cockpit layout



Kraftige trækstænger mellem de to throttle håndtag



Flot profil. Læg mærke til det gode udsyn hele vejen rundt – helt nødvendig forsikring, når fjenden neden under lå på lur med Sam-8 missiler. Det var dog kun 3 ud af 469, der gik tabt som følge af missilangreb i Vietnamkrigen. Ofte var det håndvåben, som blev Bird Dog'ens skæbne.



Fuel valve og benzinmåler



Circuit breakers a la Bird Dog





Fra OY-WILs besøg på Svæveflyvecenter Arnborg 21-05-2023 - fotos: Thorbjørn Brunander Sund





Nyt fra Danmarks Flymuseum



Når man går gennem de 3 haller på Danmarks Flymuseum, slår det én, at nu kan der snart ikke være plads til ét eneste luftfartøj mere - kort sagt: Akut pladsmangel.

Der er derfor gang i en seriøs idéfase om design af en fjerde udstillingsbygning på næsten 3000 m². Projektet forventes at koste i omegnen af 28 mill. kr., som man skal i gang med at søge hos relevante fonde.

Bygningen er tiltænkt primært at fortælle dansk trafikflyvnings historie. Til dette formål kan bl.a. anvendes den relativt ny-ankomne forsektion til en ex-DAT MD-80, en tidligere dansk Embraer Bandeirante, den restaurerede DH Dove, DC-7 sektionen, den fra North Flying udlånte Corvette bizjet og den fine Piper Apache, som ankom ad luftvejen til museet i sommer fra Roskilde.

Om det projekterede nybyggeri skriver arkitekterne:

Udtrykket fra den eksisterende udstillingsbygning er videreført og luftfartsarkitekturen går igen. Store porte giver adgang til de imponerende flyvemaskiner og danner paralleller til hangarer, mens store ovenlys og vinduespartier giver et smukt lysindfald. Indenfor er materialeholdningen simpel, og enorme limtræsdragere spænder fra væg til væg. Den lille mellembgning binder den nye

udstillingsbygning sammen med de eksisterende udstillingsbygninger og sikre et godt flow gennem de forskellige udstillinger. Udover at skabe forbindelse mellem bygningerne indeholder mellembgningen også en teknikgård, der skal fremtidssikre museets muligheder for grønne energitiltag. Et nyt tag bygger bro mellem den nye store udstillingsbygning og den eksisterende. Taget understøttes af store søjler, og tilsammen danner de et nyt uderum med mulighed for udstilling af kunst, flyvemaskiner og andre luftfartsrelaterede objekter. Tagformen leder tankerne hen på vinger og bidrager yderligere til det arkitektoniske udtryk. Den nye tilbygning, det nye tag og søjlerne bliver det første, der møder de besøgende, når de ankommer til museet og giver et signifikant førstehåndsindtryk for Danmarks Flymuseum.

Takket være hårdt arbejde fra bestyrelsen og dygtigt samarbejde med lokale politikere i Folketinget er det også lykkedes over de næste 4 år at få en fast årlig bevilling på Finansloven, som kan anvendes til ansættelse af en daglig leder - samt ekstra midler til udvikling af formidlingen i de eksisterende udstillinger.

Desuden vil man satse på markedsføring af museet, så det nuværende besøgstal på 25.-28.000 gæster om året kan hæves til mellem 30.-35.000 og dermed sikre større billetindtægter.

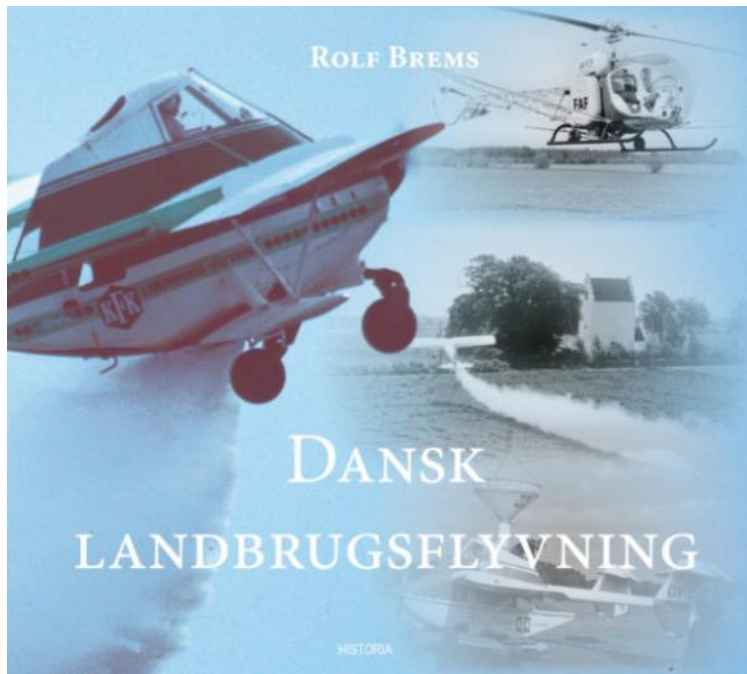


Lokalstationen TV Vestjylland har lavet to halv-times programmer om Danmarks Flymuseum med fokus på de senest ankomne fly og planerne for fremtiden. Næstformand Lars Søe Jensen fortæller engageret.

Udsendelserne kan ses her:

<http://tvvestjylland.dk/nye-fly-og-nye-planer-hos-danmarks-flymuseum/>





Rolf Brems: Dansk landbrugsflyvning (2023)

Dansk Landbrugsflyvning fortæller om en vigtig periode i dansk luftfartshistorie, der strakte sig fra 1947 til 2014, hvor det officielt blev forbudt at udlede fra luften. Vi får historien om piloterne og deres luftfartøjer, om teknikken, de vanskelige forhold og de mange havarier. Piloterne gik for at være fandenivoldske, men de skulle fra naturens side være rolige og velovervejede – for når man fløj 50 cm over afgrøderne med 150 km/t og under luftledninger, var succesen afhængig af et godt øjemål, 100 % koncentration og kendskab til luftfartøjet.

Flere tidligere sprøjtepiloter fortæller om deres egne oplevelser med det krævende arbejde og den politiske modstand mod faget, men også hvilke eventyr og oplevelser deres arbejde gav dem.

Rolf Brems:

Dansk landbrugsflyvning
220 sider, ill. hæftet

Forord af professor
emeritus Niels Egelund.

Bogen kan købes
hos forlaget Historia og en
række internetboghandler
- just Google it :-)



Rolf Brems har en faglig uddannelse fra DTU og blev i 1986 uddannet som AFIS-operatør, som er betegnelsen for personalet, der arbejder i tårnene ved de mindre kommunale lufthavne. Brems har været pilot siden 1984 og arbejder i dag bl.a. som driftsordinator ved bybusserne i Odense.

Bogen er velresearchet, velskrevet og velillustreret af en forfatter, som har stor indsigt i sit stof.

Den bør have højeste prioritet for veteranflyentusiaster med interesse for Piper Pawnee, Piper Super Cub, Airtruk og KZ III samt diverse Bell og Hughes helikoptere.

Historierne er både teknisk og anekdotisk spændende med stor fokus på menneskene bag styrepinden.

Rolf har etableret en Facebook-gruppe "Dansk Landbrugsflyvning", som jævnligt popper op med spændende arkivbilleder og filmklip fra medlemmerne - absolut værd at følge. Flere fotos på denne side stammer fra gruppen (fotos - Lene Jensen, Bent Aaskoven, Rigsarkivet m.fl.)



Fly sat ind mod insekter og ukrudt: Fascinerende historie om luftens cowboys, der i lav højde sprøjtede danske marker og skove



Veteranflyklubben Sjælland

På Holbæk flyveplads har der igennem de seneste år samlet sig et antal veteranfly, KZ maskiner og Cubs. I en periode var AAA's fly også udstationeret her, men blev desværre flyttet til Ringsted.

En del af piloterne her har igennem en årrække været frivillige 'displaypiloter' i Oplevelsescenter Nyvang (Andelslandsbyen), hvor Zonen KZ3 Ambulanceflyet OY-DYZ er stationeret (www.oplevelsescenternyvang.dk)

Aftalen imellem AAA og Nyvang / Zonen om udstationering udløber ved årets udgang, og AAA havde udtrykt ønske om at afhænde maskinen til Zonen for videreførelse af udstilling, drift og vedligehold. Da det så ikke længere vil være AAA, der har ansvaret for vedligehold, var vi en gruppe af piloter og godtfolk, der mente, at det var på sin plads at etablere et "strut" til at tage sig kært af OY-DYZ.

Så 27. august 2023 blev "Veteranflyklubben Sjælland" dannet. Klubben er således en supportgruppe for OY-DYZ, men har også på sigt en intention om at få flere veteranfly i "stald", hvor vi ved selvvedligehold under BL-2.2 vil kunne tilbyde billige flyvetimer til glæde for medlemmerne.

Det er Veteranflyklubben Sjællands målsætning at udvide faciliteterne på EKHK, og tanken er - hen ad vejen - at etablere et 'kraftcenter', et flyvende museum, for flyvning med veteran- og experimental fly på EKHK / Nyvang.

Ikke i opposition til KZ & Veteranfly Klubben og AAA, men som et supplement.

Veteranflyklubben indbyder alle - piloter, mekanikere og almindeligt interesserede - til at blive medlem. Kontingentet er 400 kr/år.

Find tilmelding på www.veteranfly.dk

Velkommen til!

Anders Jørgensen, formand



Skovlunde Flyveplads

Boganmeldelse - Morten Munkesø

Ved et tilfælde kom jeg til at læse om en udstilling på Ballerup Museum i Pederstrup, hvor man kunne se billeder fra Skovlunde Flyveplads fra etableringen i 1946, til den blev nedlagt ved udgangen af 1980. Jeg tog derud og så den lille udstilling, hvor man også kunne købe bogen om Skovlunde Flyveplads.

Min far startede i Sportsflyveklubben i starten af 70'erne, og familien fløj Danmark tyndt i løbet af de næste 10 år. Det er sjovt se, at det er de samme fly, vi flyver i 55 år efter, så bogen er en "walking down the memory lane" for os, som besøgte flyvepladsen ofte.

Skovlunde Flyveplads havde flere flyveskoler beliggende på det store areal - f.eks. Copenhagen Air-taxi, Morian Hansens Flyveskole, Stjernquist Luftfart, DANOP samt Sportsflyveklubben, som senere blev til Roskilde Flyveklub. På et tidspunkt flyttede Morian Hansen sin flyveskole til Tune Nordmark, da han mente, at der ville blive problemer med driften og de nybyggede parcelhuse, som blev etableret op ad flyvepladsen. Det fik han ret i. Der var en operationel vejrtjeneste stationeret på flyvepladsen i perioden 1961-1976, og "Vejrmagisteren" var meget vellidt i Skovlunde. Flyvepladsen havde naturligvis et rigtigt kontroltårn, men varemærket var nok den store buede træhangar.

I starten af 1970'erne begyndte arbejdet med at bygge Roskilde Lufthavn, og indvielsen fandt sted den 1. april 1973. Langsomt blev de fleste fly-aktiviteter fra Skovlunde flyttet til Roskilde. En epoke i dansk GA-flyvning sluttede 31. dec. 1980.

Bogen med alle de gode billeder fra flyvepladsen igennem tiden kan anbefales.



Der var meget aktivitet på Skovlunde Flyveplads - her set oven fra Ballerup Boulevard



Alle Zonens fly samlet i Skovlunde - læg mærke til de 2 KZ-IV og Monospar



Historisk luftkamp ved Zeppelin Tønder



Foto - Kim Toft Jørgensen, Sønderborg

Søndag 6. august 2023 dannede Zeppelin- og Garnisonsmuseet i Soldaterskoven ved Tønder rammen om et actionmættet special effects-show, hvor verdenshistoriens første luftangreb fra hangarskib med britiske fly - the Tondern Raid - på luftskibsbasen blev genskabt. Danmarks Flymuseums Tiger Moth fingerede bombenedkastning mod Zeppelinbasen, mens svenske Mikael Carlson i sin Fokker DR-1 Triplane gik til luftkamp mod det fjendtlige fly. Området omkring Soldaterskoven nord for Tønder var under 1. verdenskrig hjemsted for en tysk luftskibsbasis, hvorfra man foretog rekognosceringsflyvninger over Nordsøen og England. Basen var bemannet med over 500 tyske soldater og rummede op til fire luftskibe af næsten 200 meters længde. De tilhørende hangarer var nogle af Nordeuropas største bygninger. Under forudsætning af hjemtagne fondsmidler på 350 millioner kr. vil Zeppelin Tønder udvikle sig til et nyt oplevelses- og formidlingscenter af gigantiske dimensioner (op til 5000 m²). Der budgetteres ned op til 300.000 årlige besøgende, og centeret skal stå klar til indvielse i 2028.



Mikael Carlson med sin Fokker DR-1 Triplane





Møller Fly-In Stauning

- september 2022

