

Oscar Yankee



Veteran & Eksperimentalfly · EAA Chapter 655 · 1/2025



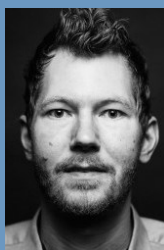
www.eaa655.dk



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



Claus Vad
næstformand, 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 Nørregaard Matzen
kasserer & chef i brændstofselskabet
Nykirkevej 4 • 9520 Skørping
+45 2019 3265
tnm@eaa655.dk



Victoria Mary Maguire Toft
Borgmestervangen 20, 5 tv •
2200 København N
+45 4278 5978
vmt@eaa655.dk



Thomas Bjørn
Blåsebergavägen 9 • 21633 Limhamn
+45 3013 7788
tb@eaa655.dk



Morten Ligaard Kristensen
Bøgevej 37 • 7470 Karup
+45 2214 8115
mlk@eaa655.dk

Oscar Yankee

Veteran & Eksperimentalfly • EAA Chapter 655
ISSN 1603-0494

“Oscar Yankee” - redaktion & lay-out

Palle Jørgen Christensen (ansv. redaktør)
Søbakken 14, 8800 Viborg
+45 2126 3674
pallejrgenchristensen11@gmail.com

Thorbjørn Brunander Sund (lay-out)
Kærvænget 4 • 6971 Spjald
+45 2290 1918
brunander@gmail.com

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:

Danmarks Flymuseum fylder 50 år i år
(foto - Thorbjørn Brunander Sund)

Indhold

- 3 - Bestyrelsens klumme / Generalforsamling
- 4 - Kalender
- 5 - Hængsellinier
- 7 - Klubliv 2025
- 11 - KZ III'ere genopstår
- 13 - Veteranflyklubben Sjælland
- 14 - KZ'ere til Hahnweide / Båre til ambulance-KZ III
- 15 - Danmarks Flymuseum - Flyvedag

Bestyrelsens klumme - Juni 2025

Kære alle

Kan I mærke det? Nu er sommeren her, fuglene synger, og vi ved jo hvorfor de gør det! Jeg er blevet lovet, at netop denne sommer er der CAVOK og favorable vinde hver dag, men virkeligheden viser sig jo nok at være en anden.

Først og fremmest vil jeg og bestyrelsen gerne takke for den meget store tilslutning til vores rundspørge. Det er så fedt at se at så mange af jer medlemmer gerne vil give en hånd med, noget vi i bestyrelsen sætter utrolig stor pris på. Jeres input og tilslutning har medført, at vi nu har oprettet 5 udvalg i klubben:

Udvalget for Klubture

Udvalget for Fly-In's og Hjemmebyggermøde

Udvalget for Web- og Hjemmeside

Udvalget for "Flyv med EAA"

Udvalget for PR & Markedsføring

Det har Claus skrevet meget mere om inde i bladet, og skulle I tænke, at det lyder spændende, så meld jer endelig under fanerne. Vi kan bruge alle kræfter, store som små.

En af årets store hændelser er jo Flymuseet i Staunings 50 års jubilæum, som bl.a. fejres med en flyveopvisning 14. juni. Jeg er sikker på at Lars Søe, Steen LEE og alle de andre er i fuld gang med at planlægge fejringen, så hold øjne og ører åbne for hvad der kommer til at ske.

Og et opråb til alle medlemmer: Hvis I hører om noget der sker

derude, 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.

Vi har også over vinteren afholdt en række kurser, senest et meget succesfuldt Caring for your Gipsy, faktisk så succesfuldt at vi nu har deltagere nok til kursus nummer 2. Kurset var fyldt med detaljer og de små finurligheder ved Gipsy Majoren og ikke mindst dens BTH magneter, samt mere vigtigt tricks til at starte en kold Gipsy Major!

Glæd jer til et spækket OY og stor tak til Redaktør Palle og Thorbjørn for at sætte bladet sammen for os. Og har I lyst til at komme med stof til OY, så rækker i bare ud.

Husk at følge med på <https://eaaportal.dk/social-events>, hvor alle vores aktiviteter gennem året kan ses.

Med ønsket om en sommer fuld af flyvning

Med venlig hilsen

Jan, formand

KZ & Veteranfly Klubben / EAA 655



Indkaldelse til Generalforsamling

I værkstedet ved Danmarks Flymuseum, Lufthavnsvej 1, Stauning, 6900—Skjern (i forbindelse med Danmarks Flymuseums FLYVEDAG)
(Indgang til højre for museets indgang)

Lørdag 14. juni 2025 kl. 16:00

Dagsorden -

- 1) Valg af dirigent.
- 2) Aflæggelse af beretning.
- 3) Fremlæggelse af regnskab.
- 4) Fastsættelse af kontingent.
- 5) Valg af medlemmer til bestyrelsen.
- 6) Valg af revisorer.
Valg af revisor til KZ & Veteranfly Klubbens Restaureringsfonden af 15. juni 1985
- 7) Behandling af indkomne forslag.
Orientering om bogholder til bestyrelsen for at aflaste kassereren
Forslag til vedtægtsændring omkring Oscar Yankee
Forslag fra Hardy Vad - ændring af §16 i vedtægterne (Klubbens opløsning)
- 8) Eventuelt

Kig gerne forbi vores hjemmeside, hvor I kan finde info om eventet

Der vil i år ikke være rally-relaterede aktiviteter på Herning Lufthavn. Arrangementet er også opdateret på klubbens projektportal.

Tilmelding på klubbens portal er stadig ønsket af hensyn til forplejningen.

Generalforsamlingen foregår i det gamle værksted (til højre for museets indgang) fra kl. 16.00 til 17.00, hvor der serveres pølser og drikkevarer efterfølgende. Spørgsmål til arrangementet kan stilles tb@eaa655.dk

Som medlem af EAA655 KZ&V klubben får du også gratis adgang til FLYVEDAG ved at nævne dit navn og vise billedlegitimation (Normalpris 100 kr for entre).

Vi sørger for at Danmarks Flymuseum har en opdateret medlemsliste (tjek lige om du har betalt for 2025 i samme anledning).

Bestyrelsen håber, at vi med dette initiativ får lokket nogle flere af vores medlemmer til Stauning, da det jo er "Danmarks Flymuseum" - dvs. vores alle sammens flyvemuseum!

Kalender - sommer 2025

Hjemmebyggermøde 17/5

Generalforsamling 14/6

Tur til Peenemünde 21/6

Jordbær Fly-in Brædstrup 28/6

Tur til Jomfruhummer-festival på Læsø 2-3/8

Vintur til Koblenz 5-7/9

Mere info på <https://eaaportal.dk/social-events>



Flybrændstof og olie til engrospriser!

Er jeres flyveplads interesseret i stabil levering af billigt flybrændstof? Tag kontakt allerede nu! - og undgå at tanken løber tør.

Vi tilstræber altid at få helt fyldte tankbiler til Danmark for at holde prisen i bund, så jo flere flyvepladser vi kan levere til, desto hyppigere kan vi komme forbi med billigst muligt flybrændstof til glæde for alle.

Er dit lokale flyve-fælleskab interesseret i motorolie? Så gå sammen om en bestilling allerede nu, der er stadig motorolie på lager. Inden næste KZ-Rally vil der også være mulighed for bestilling af motorolie, som vil være klar til afhentning i forbindelse med KZ-Rally.

Motorolie type	Pris [DKK/qt]
Victory AW Aviation 20w50	78,45
X/C Aviation 20w50	70,85
X/C Aviation 25w60	70,85
Type A 100 AD Aviation	69,00
Aviation Type M 20w50	69,00
Victory Aviation oil 100AW	65,25
(Så længe lager haves, pris incl. afgifter og moms)	

AVGAS 100LL

AVGAS UL9x



Avgas.dk er ejet af KZ & Veteranflyklubben og drives ved frivillig arbejdskraft.

Avgas.dk

Tlf. 20 19 32 65

Email: info@avgas.dk

Web: <https://www.avgas.dk>

Hængsellinier

af Barnaby Wainfan/Jan D. Johansson

Jeg vil komme med en indrømmelse: Jeg har længe drømt om at skrive en artikel om hængsellinier, og da jeg så så at Barnaby Wainfan (kendt fra Kitplane) at havde talt om netop hængsellinier, kunne jeg ikke lade være med at blive inspireret, så noget af det i læser er mine egne erfaringer og læring, og noget er fra Barnaby Wainfan webinar/tekster.

Indtil fremkomsten af fuldt hydraulisk drevne kontrolsystemer kort efter anden verdenskrig, havde fly manuelle flyvekontrolsystemer. Rorene var forbundet med styrepinden/rattet ved hjælp af mekaniske koblinger, og al kraften til at flytte rorene blev leveret af pilotens muskler, der virkede på pinden og rorpedalerne. Efterhånden som flyene blev større, blev rorene også større. Kombinationen af større ror og større aerodynamiske belastninger som følge af højere flyvehastigheder, stillede designerne over for et problem: De momenter, der krævedes for at flytte rorene, blev så store, at en enkelt pilot ikke var stærk nok til at flytte en simpel flap-type kontrol nok til at kunne flyve flyet. For at løse dette problem var det nødvendigt at lære, hvordan man formede og hængslede ror, så de hængselmomenter, der var nødvendige for at flytte dem, forblev inden for kræfterne af en gennemsnitligt menneskelig pilot. I dagens verden bruger store og højhastighedsfly fuldt drevne kontrolsystemer, så problemet er løst med brutal hydraulisk eller elektrisk kraft. Almindelige flyvemaskiner bruger dog stadig mekaniske kontrolsystemer, og nogle af de aerodynamiske balanceringskoncepter, der oprindeligt blev udviklet til anden verdenskrigs militærflyvemaskiner, kan være ganske nyttige til at skræddersy flyveegenskaberne af de fly, som private piloter bygger og flyver.

Den enkleste form for aerodynamisk balance er den forskudte hængsellinje. I stedet for at være placeret i forkanten af den bevægelige ror, flyttes hængselaksen bagud. Når roret bevæges, vil kraften, der virker på delen af roret foran hængsellinjen skabe et moment som balancerer det moment der opstår ved kræfterne på roret bag hængsellinjen. Ved justering af positionen af hængsellinjen, kan designeren styre rorets tendens til at returnere til neutral stilling (neutral tendens). Positionen af hængsellinjen vil også påvirke rorets tendens til flydning. Flydetendensen er den afledede af hængselmomentkoefficienten med hensyn til angrebsvinklen på roret. Når hængsellinjen bevæger sig agter, reduceres både flydetendensen og neutral tendensen. Derudover bliver momenter der modarbejder flytningen af roret også mindre når roret flyttes, og roret har mindre tendens til at rotere parallelt med luftstrømmen efterhånden som angrebsvinklen ændres. Ved de fleste rorflader med forskudte hængsellinjer, er begge disse virkninger ønskelige, forudsat at de ikke er så ekstreme, at roret bliver ustabil. Forskudte hængsler forsvandt næsten helt med fremkomsten af hydrauliske og elektriske kontrollersystemer på store fly. I de senere år er de dog dukket op igen på aerobaticflyvemaskiner. Roret foran hængsellinjen vil frembringe et moment, der er modsat det, der frembringes af kraften, der virker

bagved hængsellinjen. Ved at justere positionen af hængsellinjen kan designeren kontrollere roret neutral tendens. Placeringen af hængsellinjen vil også påvirke flydetendensen. Når hængsellinjen bevæger sig agterud, falder både flydetendensen og genopretningstendensen. Derudover bliver de momenter, der modarbejder rorudslaget, når den flyttes, mindre, og roret har mindre tendens til at rotere parallelt med luftstrømmen, når rorvinklen ændres.



Roret på denne Giles 200 viser den tilbagesatte hængselakse og en mellemliggende næseform. Bemærk, hvor langt hængslerne er overhængt agter for hovedbjælken.

Ulemper

Forskudte hængsellinjer har nogle ulemper som skal løses. Den første er, at hængselsystemet bliver mere komplekst. Hængslerne skal være overhængt tilbage fra den faste del af den flyvende overflade (vingen, etc), og både hængslerne selv, og den struktur, de er forankret til, skal være stærk nok til at modstå det moment, der forårsages af dette overhæng. Den anden ulempe er, at rorets forkant, for at fungere korrekt, skal kunne bevæges op og ned i forhold til den faste overflade, som roret er fastgjort til. Dette nødvendiggør en vis spalte ved styrefladens forkant og betyder, at spalteforsegling ikke er mulig. Der vil være en vis aerodynamisk straf for dette. Et kendetegn ved den forskudte hængsellinje er, at den kan indføre betydelig ikke linearitet i rorets hængselmomenter. Hængselmomenterne på et almindelig ror ændres jævnt, efterhånden som roret flyttes. Hvis hængsellinjen er forskudt, kan momenterne ændre sig pludseligt ved en vis flytning, eller hastigheden af stigningen af momentet med stigende flytning kan ændre sig over rorets bevægelsesområde. Denne ikke-linearitet er ikke altid uønsket. På et kunstflyvningsfly kan det bruges til at skræddersy kræfterne, således at den indledende "stick" kraft for de første par graders flytning er tung nok til at tillade præcis kon-

trol, og til at flyet ikke føles "twitchy", samtidig med at den kraft, der kræves for at lave en stor rorbevægelse til hurtige rulninger, holdes let nok til at tillade piloten at manøvrere aggressivt. Hvis det gøres forkert, kan ikke-lineariteten i "stick" kraft imidlertid blive et problem, hvis det får piloten til at mærke kontrolkræfter, som ikke varierer jævnt med ændringer i flyvemaskinens kontrolposition og flyvetilstand. En sådan ikke-linearitet kan gøre flyet vanskeligt at kontrollere eller ubehageligt at flyve. Pludselige ændringer i "stick"-kraften eller "stick"-kraft-reversal, der får ror til at forsøge at flytte sig selv, er aldrig gode. Ikke-lineariteten opstår ved, at næsen af roret er skærmet af den faste overflade foran den, når rorvinklen er lille. Efterhånden som rorvinklen øges, bevæger næsen af roret sig ud i den frie luftstrøm, og nye aerodynamiske kræfter begynder at blive genereret af den øgede flyvehastighed over næsen.

Hvis forkanten på roret er afrundet, vil luften, der strømmer over forkanten, frembringe et lavtryksområde, og dette løft vil frembringe et moment, som har en tendens til at øge rorvinklen. Dette moment modvirkes af det moment, der frembringes af løft på den del af roret, der ligger bag ved hængselinjen. Løftet på den agterste del af roret ændrer sig relativt lineært med skiftende rorvinkel, men løftet på rorets næse kan ændre sig pludseligt når næsen først stikker ud i luftstrømmen og ved højere rorvinkler når roret staller.

I årenes løb har designere udviklet en række ror-næseformer, der bruges på afbalancerede ror.

Blunt Nose Balance

"Blunt" næsebalance giver den største reduktion af neutral tendens og dermed den største reduktion i "stick"-kraft. Desværre producerer den også den mest ikke-lineære variation af hængselmoment med rorudslag. Når næsen på roret bevæger sig ud fra bagsiden af den faste overflade, begynder luften at strømme hen over den stærkt buede forkant på roret. Dette giver et lavtryksområde på næsen af roret, som udvikler sig i takt med at rorvinklen øges. Dette løft på rorets forkant hjælper med at reducere rorets hængselmoment, men det varierer meget, efterhånden som rorvinklen ændres. I området med små rorvinkler er rorets næse skærmet bag den faste del af vingen eller elevatoren, og der er meget lidt næseløft. Når rorets næse kommer ud bagved den faste overflade, vil næseløftet begynde at udvikle sig. Dette vil kun mærkes af piloten som en reduktion i den "stick"kraft, der kræves for at flytte roret. En fuldstændig stump rornæse frigøres fra skærmning af den foranliggende struktur ved meget små rorvinkler, så ikke-lineariteten mærkes næsten øjeblikkeligt, når roret bevæges. Ved en større rorvinkel vil næsen af roret stalle. Dette vil forårsage en brat ændring i både hængselmomentet og effektiviteten af roret. Stall af ror med forskudt hængsel er farligt og kan føre til tab af kontrol over flyet. Rorvinklen bør begrænses for at forhindre ror stall, selv selv med fuldt udslag af styregrejerne.

Sharp Nose Balance

Den anden type ror næseform er den skarpe næse. Et godt eksempel på denne type balance er roret på B-29 bombeflyet. Den skarpe næse giver mindre balancerende effekt end den stumpe

næse, men har den fordel, at dens variation af hængsel



B-29 roret har en skarp næseform og et forskudt hængsel. Den store mængde forskydning var nødvendig, så denne meget store overflade kunne flyttes af benene på en enkelt pilot uden power assist. Den medfølgende vinkel på rorets forkant er valgt således, at rorets skarpe forkant ikke går fri af den faste del sig ved maksimal rorvinkel.



Roret på Consolidated PB4Y-2 Privateer (Naval patruljeversion af B-24 Liberator) har en blanding af næseformer. Den nederste halvdel har en mere afrundet form, mens den øverste del er skarpkantet. Kombinationen af de to gjorde det muligt at skræddersy rorhængselmomentet ved at variere spændvidden af de skarpe og afrundede segmenter af forkanten.

moment med rorvinkel er ret lineært over alle rorvinkler, før roret ikke længere er i skygge af den faste struktur. Dette område af rorvinkler bestemmes af kilevinklen på næsen af roret. Ulempen ved den skarpe næse er, at roret vil stoppe brat, når rorets næse kommer frem fra bagsiden af den faste overflade. Et ror, der anvender en skarp næse, bør begrænses i rorvinkel, så næsen aldrig vil stikke længere ud end den faste del af ror montagen og dermed undgår at roret staller.

Intermediate Nose Balance

Den tredje type ror næseform er et kompromis mellem den stumpe næse og den skarpe næse. Som man kunne forvente, er dens egenskaber et sted mellem de to andre formers egenskaber. Kompromisnæsen giver mere aflastning af hængselmomentet end den skarpe næse, men mindre end den helt stumpe næse. Den har mere lineære hængselmomentegenskaber end den helt stumpe næse og er mindre tilbøjelig til pludselig at stalle end den skarpe rornæse. Som et resultat er kompromisnæseform et godt valg til

rorflader, der bruger forskudt hængsellinje. Alle disse næseformer er med succes blevet brugt på flyvende flyvemaskiner for at mindske hængselmoment og flydetendens. Hvilket der er det bedste valg afhænger af tre faktorer:

1. Hvor meget hængselmomentaflastning der kræves.
 2. Hvor meget hængselmoment-ikke- linearitet med rorvinkel kan tolereres
 3. Hvor meget styrekraft er påkrævet.
- Den helt stumpe næse giver mere hængselmomentaflastning end

de to andre former, men har de mest ikke-lineære hængselmomentegenskaber. Den skarpe næse giver den mest lineære variation af hængselmomentet, men reducerer hængselmomenterne mindre end den stumpe næse. Den skarpe næse har også den laveste samlede styrekraft for et givet rorareal på grund af dens skarpe stall, når ror næsen kommer ud i fri luftstrøm. Den mellem-liggende næseform tilbyder et kompromis mellem disse to sæt egenskaber.

Klubliv 2025

af Claus Vad

Tilbage i november var bestyrelsen samlet på Odense Lufthavn. Formålet var at følge op på aktiviteterne fra strategiseminaret fra 2021, hvor en del initiativer blev sat i søen.

For at nævne et par eksempler, var der medlemsengagement i bl.a. Rally, hvor det blev indført at Rally er betalt gennem kontingentet, i stedet for at være brugerbetalt. Der blev også fundet et lidt anderledes format for Rally, da det blev slået sammen med Åbent Hus på Herning Lufthavn. Markedsføringen blev også intensiveret, så Fly-In delen af arrangementet blev sendt ud til alle landets "flyvende grupper" på Facebook, og invitationer blev sendt til EAA-chapters i nabolandene samt "gamle venner" af rallyet og klubben.

Alt sammen for at lave et stærkere flyvende fællesskab. Bestræbelserne gav da også pote, for i 2022 fik vi bl.a. besøg helt fra Biggin Hill i England, hvor "Cobby's Cloth Air Force", gæstede Rallyet som de så ofte har gjort tilbage i 90'erne.

Vejret var fantastisk, og alle hyggede sig. Se billede af Mel Luck, Cobby og Jens Toft på forpladsen til Rally i Herning.



På mødet i Odense blev det besluttet at gøre mere for at facilitere et gode klubliv, og en større spørgeskema-undersøgelse blev sat i værk og kørte fra midt december til midt Januar. Formålet var at afdække medlemmernes interesseområder og finde de fællesskaber hvor medlemmerne kan samle sig indenfor samme interesseområde.

Heldigvis har der været stor deltagelse og rigtig mange konstruktive svar på spørgeskemaet, og det gav os som bestyrelse noget at arbejde videre med.

På de næste sider ses et anonymiseret overblik over nogle af tilbagemeldingerne.

I kølvandet på spørgeskemaet er der blevet dannet en række udvalg, der vil arbejde med forskellige områder af foreningen, for at understøtte klublivet. Det drejer sig bl.a. om:

Udvalget for Klubture

Udvalget for Fly-In's og Hjemmebyggermøde

Udvalget for Web- og Hjemmeside

Udvalget for "Flyv med EAA"

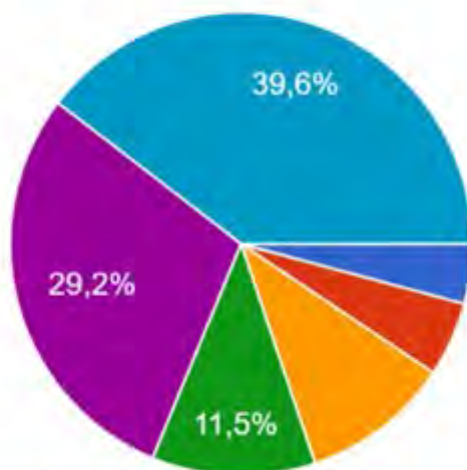
Udvalget for PR & Markedsføring

Udvalgenes medlemmer er listet op på side 10.

Derudover er der udvist stor interesse for klubbens kursus- og kontrollantvirksomhed, samt bestyrelsesarbejde og hjælp til Rally. Der er frigivet nogle rammebudgetter til udvalgene, så aktiviteterne i større eller mindre grad kan blive støttet finansielt af klubben, og vi kan få klubbens midler gjort til gavn for medlemmerne. Nåede du ikke at få svaret på spørgeskemaet, men er interesseret i at deltage i nogen af ovenstående udvalg, så kontakt bestyrelsen. Så hjælper vi med at få dig med i grupperne.

Hvor længe har du været medlem af KZ & Veteranfly Klubben?

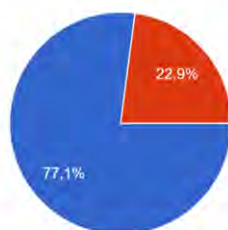
96 svar



- Under 1 år
- Mellem 1 og 2 år
- Mellem 2 og 5 år
- Mellem 5 og 10 år
- Mellem 10 og 20 år
- Over 20 år

Er du projektansvarlig, eller ejer af et fly, der drives gennem KZ&V projektportalen?

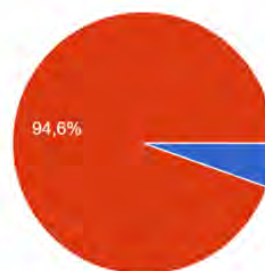
96 svar



- Ja
- Nej

Er du selv VK-Kontrollant på flyet?

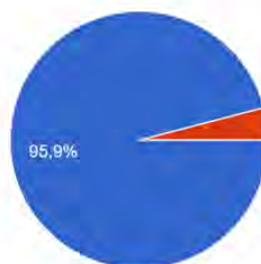
74 svar



- Ja
- Nej

Har du modtaget hjælp fra frivillige, som fx VK-kontrollanter og i Chaptersekretariatet for tilsyn og sagsbehandling på flyet?

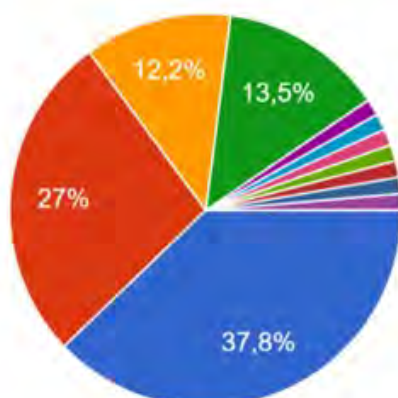
74 svar



- Ja
- Nej

Hvilken type sag er flyet?

74 svar

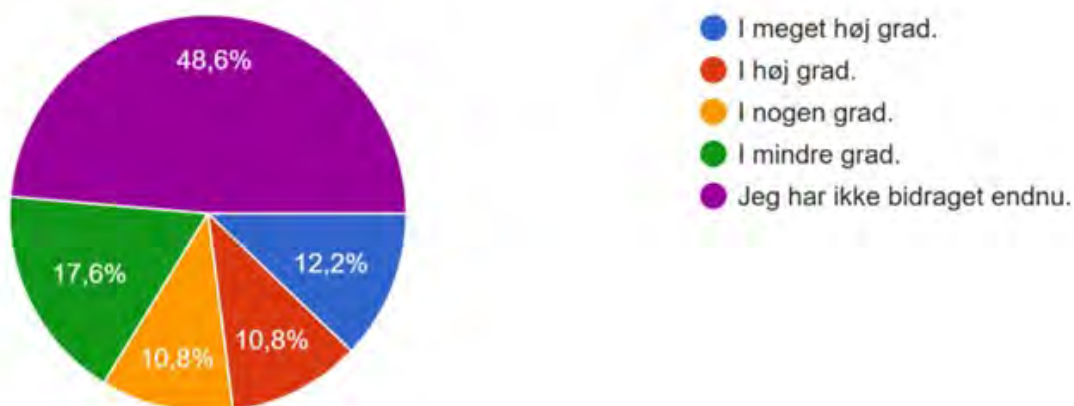


- Byggesag
- Restaureringssag
- Importsag
- Statuskonvertering
- Statuskonvering og to byggesager
- Konvertering experimental
- Jeg har købt et eksperimental fly - so...
- Klubfly Experimental 3 - 6 klubfly

1/2 ▼

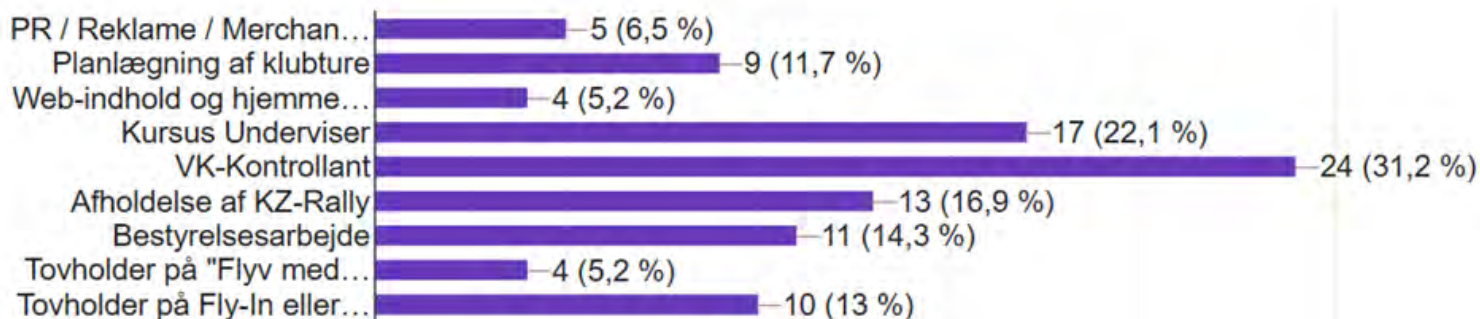
I hvilken grad har du i din medlemsperiode selv bidraget med frivilligt arbejde for klubben?

74 svar



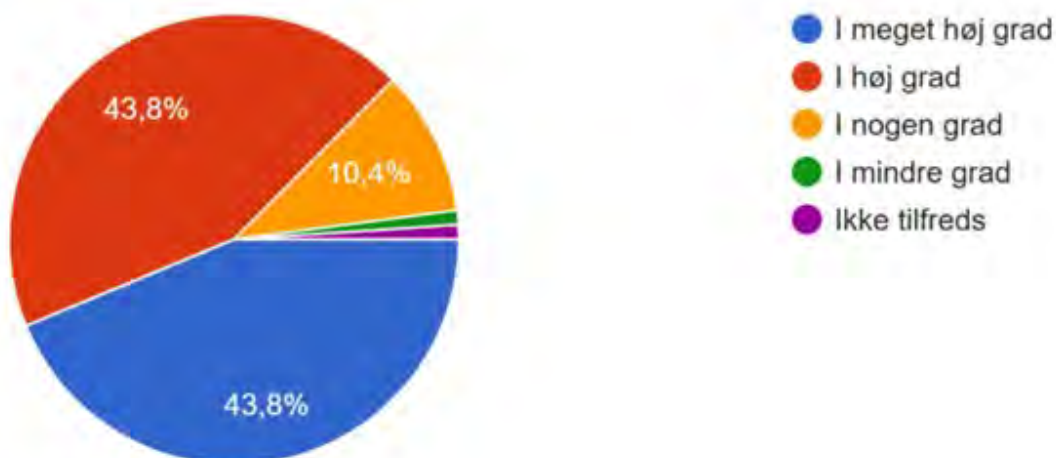
Hvilke af nedenstående områder kunne du have interesse i at bidrage med til klubben i 2025?

77 svar



I hvilken grad er du tilfreds med dit medlemsskab af KZ & Veteranfly Klubben?

96 svar



Mens vi venter på at sæsonen, og udendørsaktiviteterne for alvor kommer i gang, er her et par stemningsbilleder fra sidste års klubtur til Wyk auf Föhr:



Der er lagt i kakkellovnen til en spændende sæson 2025 på klublivsfronten! Vi ses derude!

Udvalget for Klubture

Arne Bæk

Anders-Søe Jensen

Gert Dalgaard

Lars Najbjerg

Rob Mus

Morten Michael Pedersen

Michael Lygum Olesen

Morten Bech Christensen

Katrine Bæk

Udvalget for Markedsføring

Niels Kristian Kjær

Andreas Kauders

Thorbjørn Sund

Torben Kristiansen

Udvalg for Web- og Hjemmeside

Morten Bech Kristensen

Andreas Kauders

Alf Døj

Udvalg for Flyv med EAA

Zdzislaw Ciborowski

Andreas Kauders

Mogens Limkilde Cederskjold

Torben Kristiansen

Udvalg for Fly-In og Hjemmebyggermøde

Luis Budtz Madsen

Gert Dalgaard

Jens Lindegaard Kristensen

Johnny Jensen

John Kirkegaard

Lars Borup

Niels Kristian Kjær

Daniel Mortensen

Iver Mathisen Hansen



OY-DEJ ejergruppen fra Holbæk

KZ-III'ere genopstår

af Morten Munkesø

Over de sidste par år er der kommet en del flere KZ-III ere i luftrummet over Holbæk.

En af de drivende kræfter i dette arbejde er Boye Sass som startede med at erhverve OY-DKO, som hurtigt blev sat i stand og konverteret til BL-2.2 i henhold gældende regler for konvertering til Experimental.

DKO er meget velflyvende og den bliver anvendt i stor stil og flyver jævnligt fra pladsen i Holbæk.

Ambulanceflyet, OY-DYZ og Zone redningskorpsets venner blev atter genforenet i 2024.

Sidste år blev Zonens Ambulancefly, OY-DYZ, igen ejet af Zonen Redningskorpsets Venner efter mange års fravær i foreningen. Flyet er på 10. år stationeret på Oplevelsescentret Nyvang. Ændringen har gjort at flyet er blevet mere operativt, i det man i foreningen, Veteranflynklubben Sjælland nu har mulighed for at leje flyet til privatflyvning, vel at mærke udenfor Oplevelsescentret Nyvangs åbningstider.

OY-DEJ flyver til Sjælland.

Sidste skud på stammen er, at en lille gruppe piloter har købt Jens Tofts legendariske OY-DEJ, som nu er flyvende og konverteret til BL-2.2 efter en lang vinters istandsættelse. Forskellige dele på flyet måtte udskiftes, efter en nærmere gennemgang af flyet. Hoveddele som er blevet skiftet ud og renoveret:



Opdatering af panel

Renovering af haleplan, med udskiftning af beklædning og efterfølgende lakering.

Rorhorn i vinger er skiftet ud, hvor de er blevet vurderet til at være for ringe til at flyve med.

Nye fjedre i understel er installeret.

Gennemgang af Cirrus Minor motor, og grundig rengøring af motorrum.

Udskiftning af Radio til Trigg model, og installation af Trigg transponder med ADSB.

OY-DEJ er netop blevet prøvefløjet, efter at være blevet poleret og vasket grundigt, og alt er fundet i orden, er den blevet frigivet til flyvning. Tak til de drivende kræfter, som har lagt timer til at holde de gamle KZ-fly i luften.

OY-DEJ Tilknyttes en flyvegruppe

OY-DEJ blev købt af en flyvegruppe på 4 personer, som gerne ville eje et fly sammen, idet man hver især ikke kan flyve de ca. 100 timer om året, som er tallet man gerne skal ramme for, så det årlige eftersyn til at ligge ved de obligatoriske 100 timer. Nu er det lykkedes at komme i luften og vi ser frem til at se OY-DEJ i luften ofte igennem 2025.

OY-DUI genopstår

Det siges, at endnu et KZ-III fly er på vej i luften over Holbæk området. OY-DUI er indkøbt af Veteranflyklubben Sjælland og skal have den store tur i værkstedet. Det er et godt projekt at samles om, og vi ser frem til at komme i gang med arbejdet.

Beklædning og lakering af højderor



Nyt højderor monteret



Opdatering af interiør



Montering af motor og propel



Veteranflyklubben Sjælland

Veteranfly.dk



Hvem er vi

Veteranflyklubben Sjælland blev dannet i sommeren 2023 som en udløber af salget af OY-DYZ til Zone-Redningskorpsets venner. Vi var nogle piloter der synes vil ville lave en forening der bestod af piloter, teknikere og andre med interesse for at flyve og vedligeholde, i første omgang, OY-DYZ.

Vi har derfor indgået samarbejder med Zone-redningskorpsets venner og Oplevelsescenter Nyvang, som sørger for driftsomkostninger til vedligehold og flyvetimer (i Nyvangs Regi). Medlemmer af foreningen har så mulighed for at leje flyet og flyve. Vi har den holdning at også gamle flyvemaskiner har godt af at blive fløjet og vi kan jo selv servicere.

Ambitionen var og er videre, at udvide 'stalden' med flere KZ-fly og også andre interessante maskiner.

En gruppe af klubbens medlemmer har trænet vinteren over i at gøre OY-DEJ, som gruppen erhvervede i efteråret 2024, flyveklar. Der er også blevet arbejdet på at servicere og renovere lidt på OY-DEA, sådan at den kan fremstå præsentabel i Værløse. Og selvfølgelig er OY-DYZ klargjort og serviceret til flyvesæsonen på Oplevelsescenter Nyvang.

Hvad vil vi

Foreningen arbejder for at udbrede kendskabet til det stykke dansk industrihistorie KZ-flyene er og til veteranfly generelt. Der er brug for at bevare viden og kundskab om vedligehold, samt historien bag flyene.

Vi ønsker at medvirke til at afholde kurser i tekniske discipliner som lærredsbeklædning, fly og motor vedligehold og i det hele taget flyvning. Vi er tilknyttet KZ&V / EAA655 og vil samarbejde om kurser og formidling.

Vi har et stort ønske om at få bygget en værkstedshangar hvor vi kan foretage reparationer, restaureringer og totale genopbygninger. Flere af medlemmerne har projekter som klubben kan være behjælpelig med at realisere. Vi arbejder intenst på at finde finansiering til dette ønske.

Det er klart at disse ønsker kræver økonomi og foreningen består for nuværende af kun 25 medlemmer, så vi arbejder på at kunne tiltrække flere interesserede. Vi arbejder i 2025 på at skaffe finansiering til at påbegynde bygning af hangarværksted på Holbæk flyveplads. Vi mener at vi har et værdigt formål at søge støtte på.

Aktuelt

Klubben har i sidste sæson deltaget i forskellige arrangementer som KZ-Rally, Timewinder, Blokhuis fly-in, Grønhøj, Panzermuseum East Military days og flere andre.

I 2025 vil klubben igen gøre sig anstrengelser for at sætte KZ-Fly/Veteranfly på landkortet. Et af årets store arrangementer er Oldtimer Treffen 25 i Hahnweide i september, hvor klubben er repræsenteret med 4 fly sammen med 7 andre danske veteranfly.

For at tiltrække flere medlemmer har klubben besluttet at købe en KZ3 som restaurerings projekt, som vil give alle medlemmer mulighed for at være med til at få gjort OY-DUI flyvedygtig igen samt at opbygge kompetencer i klubben. De medlemmer der er certificeret til at flyve en KZ3 eller kan omskoles dertil vil derefter få mulighed for at leje flyet til en pris der blot dækker omkostningerne.

Indtil klubben kan bygge et værksted, låner klubben værkstedsplads hos et af medlemmerne og et andet medlem har meget venligt stillet plads i en hangar til rådighed.

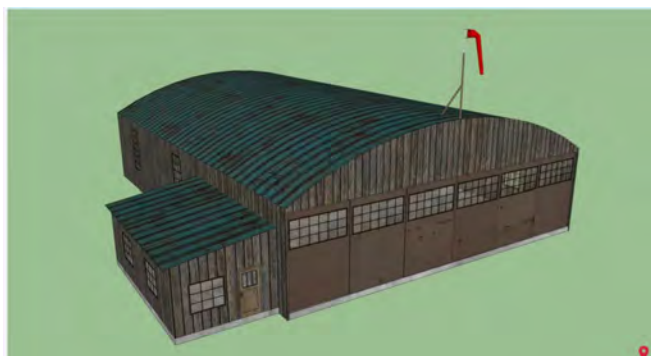
Vi har adskillige projekter i støbeskeen, som nævnt en KZ3, men også en KZ7, en KZ2-kupé (ældste eksisterende KZ-fly) og endnu flere KZ3 projekter.

Et andet initiativ Veteranflyklubben Sjælland har taget er at arrangere 80 års fødselsdag for alle de mange KZ fly, der blev bygget i 1946 (alle andre KZ og veteranfly i Danmark er selvfølgelig også inviteret).

Træffet vil foregå d. 22-23 august 2026 på Endelave flyveplads.

Mere information vil tilflyde frem til arrangementet løber af stablen.

Her en skitse af hangarerne som vi forestiller os dem opstillet på Holbæk Flyveplads.



SAI KZ-maskiner tager til Hahnweide 2025

Syretesten for de istandsatte KZ-maskiner bliver når de skal flyve til Hahnweide (nær Stuttgart) sammen med de andre danske fly.

Følgende KZ-IIIere flyver til Hahnweide i år:

OY-DKO, OY-DEJ, OY-DSB (KZ-VII) og tilmed OY-FAT (KZ-II) med KZ & V's formand.

I alt 12 dansk registrerede fly tager turen til Hahnweide. Det bliver et større tilløbsstykke.

Det bliver spændende at se alle de gamle fly i luften i Tyskland.

314	PIPER PA-12	OY-ALC	1947	Joachim Bührmann	EDAZ	
315	Stampe SV4B	OY-DBC	1955	Povl Toft	EKVJ Stauning	
316	SAI KZ III-U1	OY-DEJ	1946	Anders Jørgensen	EKKH (Holbæk Denmark)	
317	S.A.I. KZ III U2	OY-DKO	1946	Boye Sass	Holbæk. EKKH	
318	Kramme & Zeuthen KZVII	OY-DSB	1947	Michael Bo Jensen	EKKH Holbaek Dänemark	
319	Piper L-4 Grasshopper	OY-ECS	1945	Martin Olesen	EKVD	
320	Piper Cub J3	OY-ECT	1946	Victoria Toft	EKVJ Stauning	
321	Piper Grasshopper L-4	OY-ECV	1942	Morten Munkesoe	EKRK Roskilde	
322	SAI KZ IIT	OY-FAT	1946	Jan Dorn Johansson	EKYT Aalborg, Denmark	
323	Piper L4	OY-JGM	1942	Jakob møller	EKVJ	
324	Sirocco MJ5	OY-OIV	1995	Arne Baek	EKEM	
325	Piper j3 L4-H	Oy-trp	1944	Kaj Hansen	Ekvj Stauning	

Fremstilling af flyve-båre til ambulanceflyet OY-DYZ

af Morten Munkesø

Vi har i lang tid talt om at lave en bære til ambulanceflyet, OY-DYZ og nu er der endelig ved at ske noget i sagen. Årsagen er, at vi i Oplevelsescentret Nyvang kun har gamle billeder til rådighed, når vi skal vise, hvordan det så ud, når man transporterede liggende patienter i et KZ-III fly. Mange gæster i Oplevelsescentret spørger til, hvordan man kom ned at ligge i flyet.

Vi har i Zonen redningskorpsets venner modtaget 15 tusinde til, at fremstille en bære som den så ud, da alle Zonens 1 motorede KZ-III fly fløj omkring i Danmark. Det er ikke tanken, at flyet skal have installeret børen i luftdygtig stand. Det er mere muligheden for at vise hvordan det så ud, når folk, som havde brug for lægehjælp og flytransport, blev lagt ind i KZ-III flyet.

Orla Kragh Jensen har lavet tegningerne, og Medlemmer af Zonen har svejst stellet sammen. Systuen i Nyvang har assisteret med at lave madrassen til børen, så der er mange frivillige folk som har hjulpet til. Nu mangler vi blot apteringen af flyet, idet der skal etableres noget indvendig beklædning med støtte stivere, hvor patienten har ligget under fly-transporten.

Vi har fremstillet 2 bærer, eftersom AAA i Avedøre også har et ambulance fly hængende, som skal have en bære mage til.



Her er Bodil forsøgskanin for båretest :-)



Danmarks Flymuseum præsenterer

FLYVEDAG *for hele familien*



Entré -

Voksne - 100 kr

Børn (7-14 år) - 50 kr

Billetter -

Billetexpressen

Mobilepay

Kontant / Kort

Gratis parkering

Pølser og is sælges

Stauning Lufthavn

Lørdag 14. juni 2025

10:30 - 15:30

(portene åbnes kl. 09:00)



KOM OG OPLEV

F16 solo-display / EH-101 redningshelikopter

RVators displayteam m. røg / RV-8 solo-display

Boeing Stearman

Veteranfly fra Danmarks Flymuseum

... og mange flere

Ret til programændringer forbeholdes



Flyvedag i Stauning

Lufthavnsvej 1 - Stauning - 6900 Skjern

Sponsorer - Shell Aviation - Kulturpuljen Ringkøbing - Skjern Kommune