

Nordsjællands Svæveflyveklub

75 ÅRS JUBILÆUM

1943-2018

**Hvad svæve-
flyvning kan føre til**

Fra modelfly i baghaven til Dornier 328 JET

**Fra militært
til civil**

Flyvestation Værløse Svæveflyveklubs historie



BRITISH AIRWAYS

Operated by SUN-AIR of Scandinavia A/S

First Class for Everyone Direkte fra Jylland

- Bergen • Düsseldorf • Göteborg
- London City • Manchester
- Oslo • Stockholm City

Booking 75 33 16 11

Bestil på **ba.com** eller dit rejsebureau



Nordsjællands Svæveflyveklub

75 ÅRS JUBILÆUM

1943-2018

Udgiver

Nordsjællands Svæveflyveklub
Anledning af 75 års jubilæet april 2018

Redaktion

Jens Degner
Anders Løvig

Layout og tryk

Stig Mohr Langborg
Just Graphics

Oplag

500 eksemplarer

© Copyright 2018

Nordsjællands Svæveflyveklub

Der tages forbehold for
faktuelle-, tryk- og tastefejl

Nordsjællands Svæveflyveklub

Kurreholmvej 39, 3330 Gørlose
Telefon 4827 8500, www.glider.dk

Forord - Nordsjællands Svæveflyveklubs 75 års jubilæum	5
En drøm bliver til virkelighed	6
En anderledes flyvetur	12
Hvad svæveflyvning kan føre til	14
Fra K6E til EB29	16
Ung og kvinde i Nordsjællands SFK	18
Nordsjællands Svæveflyveklub 2003 - 2018	22
Klubbens fremtidsudvikling	54
Flyvestation Værløse Svæveflyveklubs historie	56
NF+FVS=NSF	60
En lykkelig fusion	62
Før plastikalderen	64



FORORD

Fra klubbens stiftelse 22. april 1943 under besættelsen og til i dag, 2018, er der sket en kolossal udvikling. Medlemmerne i den nystiftede klub byggede en SG-38 (OY-67) for 3000 kr. og 4000 arbejdstimer. Klubben optog et lån på 2400 kr. og købte et byggesæt til en Grunau Baby II A (OY-76). Økonomien var anstrengt, så derfor byggede man endnu en SG-38 (OY-77) med salg for øje. Tre nybygninger inden for to år, men ingen flyveplads, ingen hangar, intet klubhus. Christian Lund var med på den stiftende generalforsamling 22. april 1943, og blev på GF i 1944 valgt ind i bestyrelsen. Christian Lund var formand i klubben i 1958 – 1954 og i 1957 – 1964. I dag er Christians søn, Kaj Lund, formand i klubben.

Klubbens historie fra 1943 til 2003 er detaljeret beskrevet i "Nordsjællands Flyveklub 50 år 1943-1993" og i "Nordsjællands Flyveklub 60 år 1943-2003". Begge skrifter findes sammen med dette Jubilæumsskrift på klubbens hjemmeside: www.glider.dk.

Jubilæumsskriftet beskæftiger sig mest med årene 2003 til 2018, med et nostalgisk tilbageblik på klubbens fly før plasticderen. Flyvestation Værløse Svæveflyveklubs historie og sammenlægningen af de to klubber er også med i dette skrift. Statestikken for de enkelte år er fra DSVU's arkiv, som dækker flyvning med alle fly tilknyttet klubben, også flyvning fra fremmede pladser. Tekst og billeder er ikke altid i kronologisk orden, ligesom det ikke har været muligt at skaffe originale billeder af alle klubbens fly.

Stor tak til annoncørerne, som har gjort det økonomisk muligt at udgive jubilæumsskriftet: Jonker Sailplanes, British Airways/Sun-Air, Arbejdernes Landsbank, Give Stålspær, Inter-Hannover, Forsikringsmæglerne på Roskilde Lufthavn og Just Graphics.

Tak til alle, der har bidraget med faktuelle oplysninger, artikler, fotos og gode ideer.

Jens Degner



En drøm bliver til virkelighed

af Jan Walther Andersen

Jan fortæller om en af hans helt store svæveflyveoplevelser under et opholdi sommeren 1989 hos et af Birkerød Flyveklubs gamle medlemmer, Max Skovgaard – som flyttede til Nevada i USA.

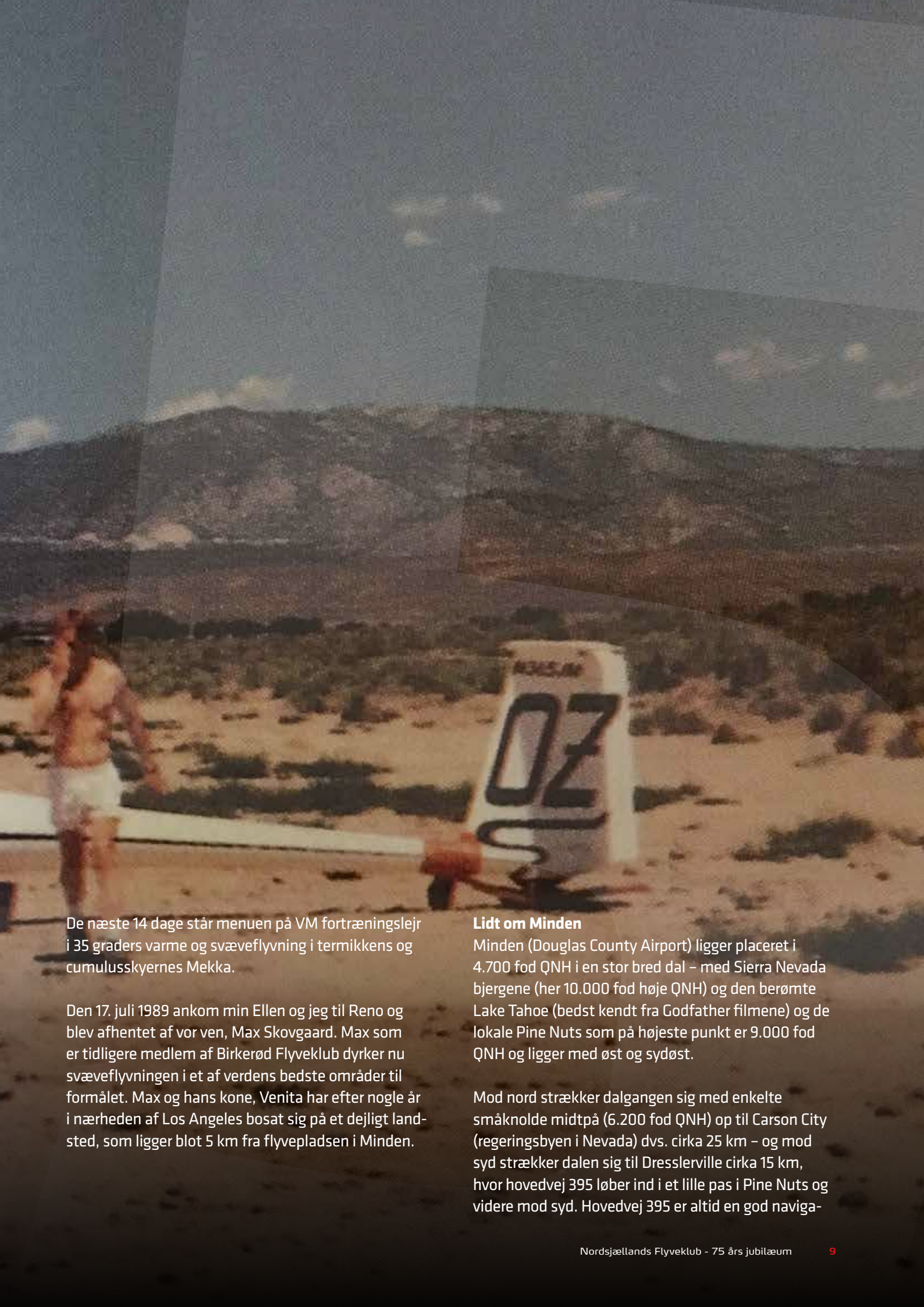
Jeg er ude på en 1.000 km opgave og ligger under en skygade i 4.000 meters højde med 200 km/t. Jeg flyver over øde ørkenområder, og sigten er nærmest ubegrænset. Da jeg nærmer mig 2.500 meters højde flyver jeg "ind" under en kæmpe cumulus, som nærmest ser helt eksplosiv ud. Skyen ligger meget højt over mig, og med høj fart nærmer jeg mig centrum af skyen med den kulsorte kerne.

Pludselig kommer turbulensen med et brag ! Jord og

ICAO kort, kuglepenne, tegnebog – alle løse genstande hvirvles rundt i cockpittet, og jeg trækker svæveflyet – som føles som en del af mig selv – rundt i en bred 8 meter bobbel, så flyets vinger er spændt som en flitsbue.

I 4.500 meters højde rettes ud, og jeg accelererer dyret op med fuld negativ flaps setting....

Pludselig vågner jeg op, og stewardessen spørger mig, om jeg ønsker kylling eller mørbrad til middag. Jeg svarer lidt forstumlet og konstaterer skuffet, at jeg sidder i en DC-10 på økonomiklasse og er på vej til Minden – Nevada.



De næste 14 dage står menuen på VM fortræningslejr i 35 graders varme og svæveflyvning i termikkens og cumuluskyernes Mekka.

Den 17. juli 1989 ankom min Ellen og jeg til Reno og blev afhentet af vor ven, Max Skovgaard. Max som er tidligere medlem af Birkerød Flyveklub dyrker nu svæveflyvningen i et af verdens bedste områder til formålet. Max og hans kone, Venita har efter nogle år i nærheden af Los Angeles bosat sig på et dejligt landsted, som ligger blot 5 km fra flyvepladsen i Minden.

Lidt om Minden

Minden (Douglas County Airport) ligger placeret i 4.700 fod QNH i en stor bred dal – med Sierra Nevada bjergene (her 10.000 fod høje QNH) og den berømte Lake Tahoe (bedst kendt fra Godfather filmene) og de lokale Pine Nuts som på højeste punkt er 9.000 fod QNH og ligger med øst og sydøst.

Mod nord strækker dalgangen sig med enkelte småknolde midtpå (6.200 fod QNH) op til Carson City (regeringsbyen i Nevada) dvs. cirka 25 km – og mod syd strækker dalen sig til Dresslerville cirka 15 km, hvor hovedvej 395 løber ind i et lille pas i Pine Nuts og videre mod syd. Hovedvej 395 er altid en god naviga-



tionshjælp, idét den fortsætter helt ned til nær Los Angeles, cirka 550 miles. Sigtheden i Mindendalen – og i øvrigt – er normalt fantastisk og over 100 km.

Landskabet giver indtryk af en barsk natur – ja nærmest gold steppe. Det er fuldstændig, som man kender det fra Westernfilmene. Udelandingsmulighederne er som regel rimelige – om end flere strækninger i det område man overflyver kræver et par kommentarer.

Det er meget populært at flyve mod syd ned til Owens Valley (Bishop f.eks. 225 km mod syd) med White Mountains mod øst (13-14.000 fod QNH) og Sierra Nevadas mod vest (også 13-14.000 fod QNH). Fra Minden og sydover gennemflyver man et ørkenområde ved Mono Lake på cirka 50-70 km, hvor udelandinger frarådes – da hjemhentninger er særdeles vanskelige (1 uge angives som en risiko) vel at bemærke, uden at man nødvendigvis havarerer. Dette skyldes simpelthen uvejsomt terræn. Flyvepladser er talrige og angivet på kortet og ligger relativt tæt med 30-50 km mellemrum.

1.000 drømmen bliver til virkelighed. Mit primære formål med træningslejren var at rekognoscere i hele det kommende VM konkurrenceområde (VM 1991 var planlagt til at foregå fra Minden – men blev efterfølgende flyttet til Uvalde, Texas). At vejret i Minden så blev så fantastisk, som det blev – var alt for fristende. Onsdag den 19/7 havde jeg reserveret en ASW-20 hos High Country Soaring – den lokale flyveklub. Vejrud-

sigten var nogenlunde med risiko for overudvikling sent på eftermiddagen. Dagen før havde jeg fløjet 2 ½ time i 20`eren – så jeg kendte flyet og de lokale forhold – så hvorfor ikke prøve noget vildt – en 1.000 km opgave ?

Efter at have rådført mig hos nogle lokale folk blev jeg rådet til at forsøge en 4-kan bane (såkaldt YOYO) hvor jeg udnyttede en 160 km strækning på White Mountains 3 gange dvs:

Ben 1 : 350 km mod Syd

Ben 2 : 150 km mod Nord

Ben 3 : 160 km mod Syd

Ben 4 : 354 km mod Nord hjem til Minden.

Alle på flyvepladsen mente, at jeg var lidt jubeloptimist – ja nærmest rablende skør – og det skulle vise sig, at ingen lokale fløj stræk denne dag.

Nå – men hvad – jeg havde rejst med Ellen det halve af jordkloden rundt – og ingen flyvetræning kunne vel være bedre end en lang og sej opgave. Efter at være blevet opholdt og forsinket af snakkelystne flyvekammerater blev klokken 11.45 – og flyet var endnu ikke på startstedet. Ellen tog fat i mig med besked om, at så er der afgang makker – snakken må vente til i aften.

Kl 12.20 rullede jeg i en fuldtlastet – gammel og halvnusset ASW-20 "OZ" hen ad banen i en ulidelig hede og tænkte : "At starte på en 1.000 km opgave kl 12.30 – du må være sindssyg". Udkobling i 7.200 fod QNH – en hurtig markering til barografen og så en 3m/s bobbel til 10.000 fod – netop nok til at humpe sig til Pine Nuts sydøst for Minden.



KW", ASW-20 er en over 40 gammel konstruktion, men stadigvæk i topform. 905 stk. produceret (765 hos Schleicher og 140 hos Centrair). Glidetæl 43

Jeg gav en hurtig radiobesked til Max og Ellen om at jeg forlod Minden og gik ud på opgaven. I starten gik det rigtig langsomt og samtidig skulle jeg være forsigtig med ikke at komme lavt over ørkenområdet syd for Pine Nuts. Først 100 km ude skete der noget – jeg fik fat i dagens første "boomer" – en 6 m/s bobbel som bar mig og "OZ" op til 16.500 fod QNH – så medens jeg sad i boblen var det på med iltmasken.

Efter at have fløjet under en skygade 50 km i 17.000 fod ankom jeg noget forsinket til "The Whites" – disse enorme hvide bjerge, som strækker sig 150 km mod syd i Owens Valley. Min bjergflyvningstræning kunne påbegyndes – og gammel erfaring blive pudset lidt af. Klokken var 14.30 og jeg havde kun tilbagelagt 210 km – rigtig håbløst.

Nå – et blik på de skyformationer der var over "The Whites" kunne forføre enhver og gav mig blod på tanden. Kort tid efter var jeg ankommet for foden af "The Whites" og lån snart i en 8 m/s bobbel og klatrede op langs de rå klipper i 13.000 fod medens "QZ" knagede gevaldigt i fugerne. Jeg rettede ud i 17.000 fod og så fik "The Wizard of OZ" tæv.

55 minutter senere var 160 km tilbagelagt – og hovedvejsudfletningen KEELER i Californiens ørken blev vendt i 13.000 fod. Atter 50 km senere var endnu 170 km tilbagelagt – så jeg indhentede en del tid – konstaterede jeg tørt medens jeg drejede over det nordlige vendepunkt Basalt lige nord for "The Whites".

Tilbage til "The Whites" og op til 18.000 fod (som er øverste grænse for svæveflyvning i USA aht. Den

kommercielle lufttrafik). Hør – hvad var nu det ? Min vejtrækning syntes anderledes, og den karakteristiske syrlige smag af oxygen var borte : Amatøren havde allerede spist al ilten – så nu var der krisemøde i cockpittet.

Jeg besluttede mig for indtil videre at gå til max. 14.000 fod og tilbagelagde herefter de næste 170 km på 1 time. Sidste vendepunkt blev således vendt kl 17:15 og nu var der så kun 354 km hjem – Oh Boy !

Jeg red igen på "The Whites" og havde flere steder indikeret 8 m/s, som jeg lige tog et par omgange i – medens fodhøjdemåleren snurrede som var den betalt herfor.

Kl 18.10 var jeg kommet de 160 km mod nord, hvor "The Whites" ender og jeg forlod mine "gamle venner" med et "tak for i dag" i 13.000 fod med kurs mod en CB ude over ørkenen ved Mono Lake (=dårlige udelandingsmuligheder). CB'en fik tilsyneladende lidt ny næring i vindsiden, idet man selv på afstand kunne betragte små cu'er poppe op på CB'ens vindside.

I 9.000 fod QNH og med bankene hjerte gennemfløj jeg CB'ens første regndråber (jeg var nervøs for at jeg kunne blive nødt til at afbryde og returnere til sidste flyveplads før ørkenen bag mig cirka 30 km – og min grænse for at træffe denne beslutning gik ved 8.000 fod QNH). Endelig kom jeg fri af nedbøren – og ud på vindsiden og jeg gennemfløj nu turbulens og kom herefter ind i en ukonstant 2 m/s bobbel, som snart udviklede sig til en stabil 3 m/s. Puhha – en sand lykke



Bankdirekrøren Jan Walther Andersen

– og herved blev det. Klokken var 18.25 og termikken var klart svagere. Dagen var ved at rinde ud – og termikken døende. Dette var det formentligt "sidste tog" hjem til Minden. Jeg måtte til at regne lidt – for udover at jeg havde lidt over 120 km hjem så var ilten opbrugt. Jeg vidste at jeg havde brug for maksimal loftshøjde – og jeg vidste, at jeg kunne tillade mig at gå højt – hvis jeg kunne begrænse det til 15-20 minutter. Klokken 18.40 var jeg i 16.500 fod QNH og satte kursen mod nord under en uddøende skygade, hvor jeg med 130 km/t lige akkurat kunne holde højden. Ja nu var det blevet andre tider...

Da jeg var 70 km ude var jeg i 14.000 fod QNH dvs. cirka 9.300 fod QFE Minden – så trods 15 knob modvind så var de 1.000 km hjemme. Jeg kunne nu sidde og nyde udsigten over solnedgangen over Sierra Nevada bjergkæden mod vest og fundere lidt over tilværelsen. Alt gik planmæssigt – bortset fra at jeg løb tør for batteri – og derved ikke kunne få kontakt til holdet eller flyveledelsen.

Kl 19.15 tærsklede jeg hjem – 6 timer og 45 minutter efter udkobling dvs med en gennemsnitshastighed på 150 kmt – og efter en flyveoplevelse, som jeg aldrig glemmer.

Da jeg kom ind på kontoret hos High Country Soaring var jeg godt beskidt – da mange års støv og jord fra "OZ's" bund og hjulbrønd havde stået ud i cockpittet som kaskader under min turbulente flyvning langs



Jan Walther Andersen og svæveflyveren

"The Whites" De lokale klubmedlemmer vidste intet om at jeg have gennemført opgaven – og spurgte nysgerrigt til, hvor langt ud på opgaven jeg havde vovet mig. Da jeg svarede "I made the 1.000 k" kiggede alle på hinanden – hvorefter de brød ud i jubel.

I samme øjeblik kom Max og Ellen ind i klubhuset – og som var blevet ringet op med besked om min landing. Herefter blev champagne hentet frem og den store dag blev fejret.

Rapporter, som løb ind fra Bishop (kendt svæveflyveplads som ligger i dalen ud for "The Whites" gik på at man ikke rigtig havde fløjet nogen store opgaver – da vejret ikke rigtig var helt godt. Dette har jeg aldrig rigtig fattet efterfølgende.

Efter nogle andre rekordflyvninger – og herlige feriedage sad Ellen og jeg igen i en DC10 på vej hjem mod København. Denne gang var det ikke dagdrømmeri – men mine tanker vandrede tilbage til nogle fabelagtige timer under Nevadas drømmehimmel sammen med "The Wizard of OZ" – ægte trolddom.

I de senere år – hvor Rasmus har købt KW – en ASW 20 – fuldstændig magen til "OZ" tænker jeg tit på, hvor meget glæde selv ældre fly kan give os alle – når blot vejret arter sig godt – og vi er parat til at udnytte det og tror på at vi skal lykkes.

Danskernes foretrukne bank de sidste 9 år i træk

- ønsker Nordsjællands Svæveflyveklub
tillykke med de **75 år**



Voxmeter, januar 2018



Arbejdernes Landsbank

Ring og få en uforpligtende snak på tlf.: **38 48 49 02**
Besøg www.al-bank.dk/danskernes-bank

En anderledes flyvetur

Af Klaus Degner

Sidst i juli 2009 forlod Jesper Rasmussen og undertegnede samt vores DG Gørløse med Bayreuth som destination. Formålet var 14 dages svæveflyveferie i det Sydtyske, forventningerne til vejret var i top hos hele NSF delegationen. Udover Jesper og jeg deltog Familien Skjold med Duo Discus, Jan Faldgren med Discus 2ct samt Klaus Thorsen ligeledes med Discus 2Ct.

Som altid snød vejret lidt i starten men efter 3-4 dage blev det gradvis bedre og bedre svæveflyvejr. Den sidste uge af ferien gik alle virkelig til makronerne med lange og flotte præstationer til følge.

Jesper og jeg fløj skiftevis hver anden dag i vores DG hvilket resulterede i 52 timer og 4400 km fordelt på 9 starter. Jesper havde 2 rigtig gode dage med omkring 700km pr dag, jeg selv havde en flyvning på 828 km som bedste resultat.

Sidste ferie dag fløj Jesper 9:25 og 660 km alt imens jeg gik og



På vej nordover fra Bayreuth

sparkede græstuer på pladsen. Svæveflyvevejret for næste dag lød besnærende men vi skulle jo bare sidde 12 timer i en bil med DG'en slæb. Men hvorfor nu det?? Det var jo min tur til flyve så hvorfor ikke forsøge at flyve til Gørløse?

Blev straks fanget af tanken og begyndte at planlægge turen.

Troede ikke helt på at jeg kunne flyve hele vejen hjem til Gørløse så derfor havde jeg Rostock Laage som mål i første omgang. Laage er en militær flyveplads som også



DG-808C med 1500 timer i logbogen på 10 år

civile fly kan anvende, ringede derfor til vagthavende Officer for at få tilladelse til at lande for derefter at sætte flyet i trailer og forsætte hjemturen ad landevejen.

Sendte også en ATC flyveplan i det tilfælde det var muligt at flyve de sidste 200 km til Gørløse (en ATC plan er nødvendig ved krydsning af landegrænser).

Da Jesper var landet efter hans Marathon tur blev han briefet om mine planer for morgendagen, hvilket for ham betød at han skulle køre alene mod Danmark for så evt at hente "ekvipagen" på en eller anden flyveplads mellem Bayreuth og Gørløse.

Alt var nu klappet og klart til dagen efter.

I luften kl 10:00, første boble bar til 4500 fod med super vejr mod nord så langt øjet rakte. Pinden frem i kontoret og så afsted. Efter 1:30 blev vejret svagere for at ende op i ren tør termik til ca 3500

fod AGL. Det lykkedes mig inden for de næste par timer at inkassere et par "parkerings bøder", helt min egen skyld da jeg pressede for meget på. Gradvis blev vejret atter bedre så jeg atter kunne holde omkring 115 km/t i snit.

Nærmede mig Rostock fra syd og kaldte derfor Laage approach, jeg var velkommen men de havde dog en enkelt Airbus i landingsrunden men det fandt vi jo nok ud af. Termikken var atter blevet dårligere men dog stadig brugbar omend der lå en tyk mørk pølse af skyer nord for flyvepladsen. Overfløj Laage for lige at checke vejret nord for den sorte pølsesky. Kom fri af det mørke skydække lidt øst for Rostock by i små 3000fod og kunne se Gedser ude i horisonten.

Bad Laage om at aktivere min ATC flyveplan, passerede stranden nord for Rostock i 2000 fod. Blev bedt om at skifte til Bremen Radar som straks udstedte en transponder kode.

Bad Bremen om at stige til 10.000 fod hvilket blev tilladt. Ud med motor og med 140 km/t steg fly og besætning til tilladt højde, ind med motor og så et laaaangt glid i smørluft mod Nordsjælland.

Ruten hjem til Gørløse gik via Gera, Halle, Magdeburg, vest om Berlin, Schwerin, Rostock, direkte Gørløse.

Landede i Gørløse efter 665km og en flyvetid på 6:25, Jesper og transportvogn ankom til Gørløse klokken 00:30 om natten, tak Jesper!

Udover en del radiosnak undervejs var det en pragtfuld og anderledes tur som jeg tit tænker tilbage på som en af mine bedste svæveflyveoplevelser.

Hvad svæveflyvning kan føre til

Af Niels Sundberg

Som stor dreng fløj min far og jeg med modelfly i Dyrehaven, og en dag i slutning af halvtredserne, kom vi forbi Sandholm Eksercerplads, hvor Birkerød Flyveklub hørte til. Min far fik en tur i en 2-G, men jeg var for lille! Interessen for flyvning var imidlertid vakt, og som fjortenårig meldte jeg mig ind i Københavns Flyveklub, der holdt til på Roskilde Eksercerplads. Fløj solo på Skinderholm under en sommerlejr. Senere meldte jeg mig ind i Birkerød Flyveklub, hvor jeg fløj mit Sølv-stræk i en K-8. Gennem svæveflyvningen lærte jeg andre unge svæveflyvere at kende, Ole Arndt, Jan Schmeltz, Ole Petersen, Jens og Klaus Degner, Ejner "Bobby" Grum-Schwensen og Mogens Hansen. Alle nogle få år ældre end jeg.

Ole, Jan og Bobby kom i Flyvevåbnet, Ole P. i Sterling, Klaus i Mærsk Air og Jens og Mogens i SAS. Jeg ville også være pilot, men uddannelsen var ret kostbar, så jeg havde flere jobs samtidig

for at tjene penge til uddannelsen. Hos AVIS i Kastrup, hvor klokken ofte havde passeret midnat, inden jeg kunne gå hjem, og altmuligmand hos Den Danske Flyveskole, der dengang var hjemmehørende i Kastrup Syd. Det førte til A-certifikat og senere til B-certifikat (privat og professionelt certifikat).

Næste skridt var ansættelse i Bel-Air, der opererede med to-motors Piper Aztec og Piper Navajo og havde agenturet for Britten-Norman. Her fik jeg lov til det hele, masser af flyvning, administration og flysalg. En lærerig periode. Af mangel på tid, lagde jeg svæveflyvningen på hylden. I 1972 måtte Bel-Air af forskellige årsager lukke forretninger.

Købte en Rally-100, som bl.a. blev anvendt til luftfoto opgaver. Det lille fritidsfirma skulle have et navn, og det blev Sun-Air. I arbejdstiden solgte jeg skolebygninger over hele Danmark – der var mode i at bygge nye skoler i disse

år. Lidt flyhandel blev der også tid til. I 1975 blev jeg udstationeret i Beirut for at sælge skolebyggeri i Jordan og Irak. Mellemøsten var også et uroligt område den gang, og en tidlig maj morgen måtte jeg nærmest flygte over hals og hoved med et MEA-fly til København. Hjemme igen og uden job.

Et tilfældigt træf med Kaj Damgaard (Ege Tæpper), der stod for majoriteten i Business Jet Flight Center, løste det problem. BJFC



Captain Niels Sundberg, "SUN"



En glad Niels i DG-1000T

havde en afdeling i Stockholm med agenturerne for Cessna og Lear Jet. Jeg blev afdelingschef i Stockholm, solgte mange fly, og senere overført til BJFC's afdeling i Billund.

I 1977 blev BJFC afviklet. Sun-Air blev hevet ud af mølposen og med velvillig støtte fra Mads Eg Damgaard og Godtfred Kirk Kristiansen, fik jeg to år til at føre forretningen videre under navnet Sun-Air. Det lykkedes og blev starten på Sun-Air of Scandinavian, som i dag, sammen med tilknyttede selskaber, driver rute-flyvning, charter- og ambulance-flyvning, flyvedligehold, flysalg og meget andet.

Nå, tilbage til svæveflyvningen. Gammel kærlighed rustet ikke. Som halvtredsårig fik jeg lyst til at svæveflyve igen. Meldte mig ind i Billund Flyveklub og måtte starte forfra med teori, skoling og certifikatprøve. Så snart jeg fik mit S-certifikat, købte jeg en DG-400, som jeg har fløjet mange



Sun-Air Dornier 328JET



Sun-Air Hawker 4000



Sun-Air Hawker 800

dejlige timer i. Konkurrence-flyvning vakte min interesse og sammen med Mogens Hansen fra NSF, startede vi Sun-Air cup på Arnborg for år tilbage og som Mogens, med stor autoritet, har været chef for lige siden. Senere blev det flyvning i DG-1000 og andre typer. Lige nu mest i Nimbus 4 og Jonker typer.

For et par år siden blev jeg opfordret til at blive bestyrelsesformand i Jonker Sailplanes i Sydafrika. Fantastisk spændende at være med i udviklingen af nogle af verdens bedste svævefly.

Det var svæveflyvningen, der var katalysator for år tilbage, og efter en lang pause er svæveflyvning stadig en passion.

Niels Sundberg (SUN) har bekostet en meget omfattende restaurering af en Kranich II, bygget i 1943. Flyet er nu registreret OY-XWL og stillet til rådighed for DaSK (Dansk Svæveflyvehistorisk Klub). SUN ejer en SHK-1, som DaSK også disponerer over.

Fra K6E til EB29

40 år i Nordsjællands Svæveflyveklub

af Jan Walther Andersen

Da jeg lærte at flyve stræk i klubben i 1976 var det altid i K6CR – som klubben på daværende tidspunkt havde 2 af – og vejret viste sig fra sin allerbedste side i august 1976, hvor jeg sammen med et helt hold af strækflyvere fra NF weekend efter weekend fløj opgaver på 150 til 200 km på Sjælland. Glasfibalderen var jo begyndt for alvor i anden halvdel af 1960`erne og i klubben i 1976 fløj vi i K6`ere sammen med glasflyene Standard Libelle/Club Libelle samt Astir – som alle var klubfly på daværende tidspunkt. Altid spændende at ligge kl 16.30 over Holbæk i en K6 under den sidste cumulus inden de 35 km hjem til Gørlose gennem den stabile søbrise luft. Du vidste, at med 0 i sidevindskomponent skulle du minimum have 4.700 fod. Når søbrisen trak længere ned på Sjælland var min i K6 ”doomed” – og manganen en gang har Erik Jensen og andre klubkammerater hentet mig ved Skibby når ”glidetæl 29 ved 78 kmt ikke mere slog til.



K6E, forbedret udgave af Ka6CR. 388 stk. bygget.

I 1977 hentede jeg stolt mit første svævefly – der var tale om en K6E – en skønhed fra selveste Schleicher og en videreudvikling af den hæderkronede K6CR, som var bygget siden slutningen af 1950`erne.

Min K6E – som hed OY-VHX havde konkurrencenummer 33 – var cirka 10 gammel og et særdeles velholdt eksemplar som ØSF havde passet godt på.

Jeg deltog i K6E – og vandt mit første DM i klubklasse i 1977 – og det var reelt dette DM der lagde grundstenen til de mange konkurrenceoplevelser jeg efterfølgende har haft.

I K6E var det ikke ualmindeligt at flyve 300 km opgaver i Jylland i godt vejr – så måske skal vi til at kalibrere lidt i opfattelsen af, hvad der burde kunne lade sig gøre i dag med de moderne fly.



K6 E

Glidetotal 33 v/80 kmt

Glidetotal 17 v/150 kmt

ASK 23

Glidetotal 35 v/85 kmt

Glidetotal 21 v/150 kmt

EB 29

Glidetotal 68 v/115 kmt

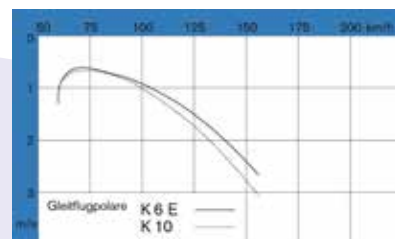
Glidetotal 46 v/150 kmt

Tænk bare hvilken udvikling der har fundet sted igennem årene. Hvis du i en K6E skal have 4.700 fod over Holbæk for at glide hjem til Gørlose i søbrisen – så kan du med samme højde i en EB29 allerede gå på slutglid over Kaldred – eller syd for Slaglille.

Læren for os alle må være, at uanset hvilken flytype vi råder over – så kan vi med det materiel vi har i klubben flyve rundt over hele Sjælland, tage på skønne flyveferier og i det hele taget få ”en på opleveren”.

Skulle man lande ude – så er det faktisk en rigtig dejlig oplevel-

se i sig selv – og endnu er ingen blevet ude på marken. Uanset om du bedst kan lide lokalflyvning, strækflyvning eller konkurrenceflyvning – så lad klubbens 75 års jubilæum være skelsættende for at vi får endnu mere fokus på at udnytte sommervejret og få mange dejlige oplevelser og minder med hjem. Lad os ”snyde” statistikkerne og sætte helt nye rekorder for aktivitetsniveauet i Nordsjællands



Svæveflyveklub. Og husk – at du behøver slet ikke en EB 29 for at få kæmpe oplevelser – disse er skam lige så store i en K6E – eller ASK 23. Og udsigten er altid lige skøn.



EB-29. Glidetotal 68. Et af verdens bedste svævefly

Ung og kvinde i Nordsjællands SFK

Af Trine Varmer, S-pilot

Som en del af et klart mindretal blandt svæveflyvere, bliver jeg ofte spurgt hvad der skal til for at tiltrække flere kvinder til sporten. Sporten appellerer nok mere til mænd end kvinder. Langt fra alle kvinder drømmer om at tilbringe hele dage på en kold flyveplads med lang ventetid og arbejde som kræver snavs på fingrene, blot for at få mulighed for at komme op under skyerne og flyve rundt i små cirkler. Det var en unuanceret beskrivelse af hvad svæveflyvning kan være, men det er selvfølgelig også meget mere end det!

Noget af det som har fanget min interesse ved sporten er den intensitet og fokus det kræver. I en flyvning arbejder alle kroppens celler på flyvningen og der er ikke tid eller overskud i kroppens depoter til at fokusere på andet. Kroppen fokuserer 120% på en god og sikker flyvning. At jeg bruger træningen der sidder på ryggen gør at jeg glemmer alt det tankemylder vi alle møder



Som ung tøs i en flyveverden kræver det selvfølgelig også sine selfies. Her er vi i 2014 og jeg venter utålmodigt i forsædet på min instruktør vil komme og flyve med mig.

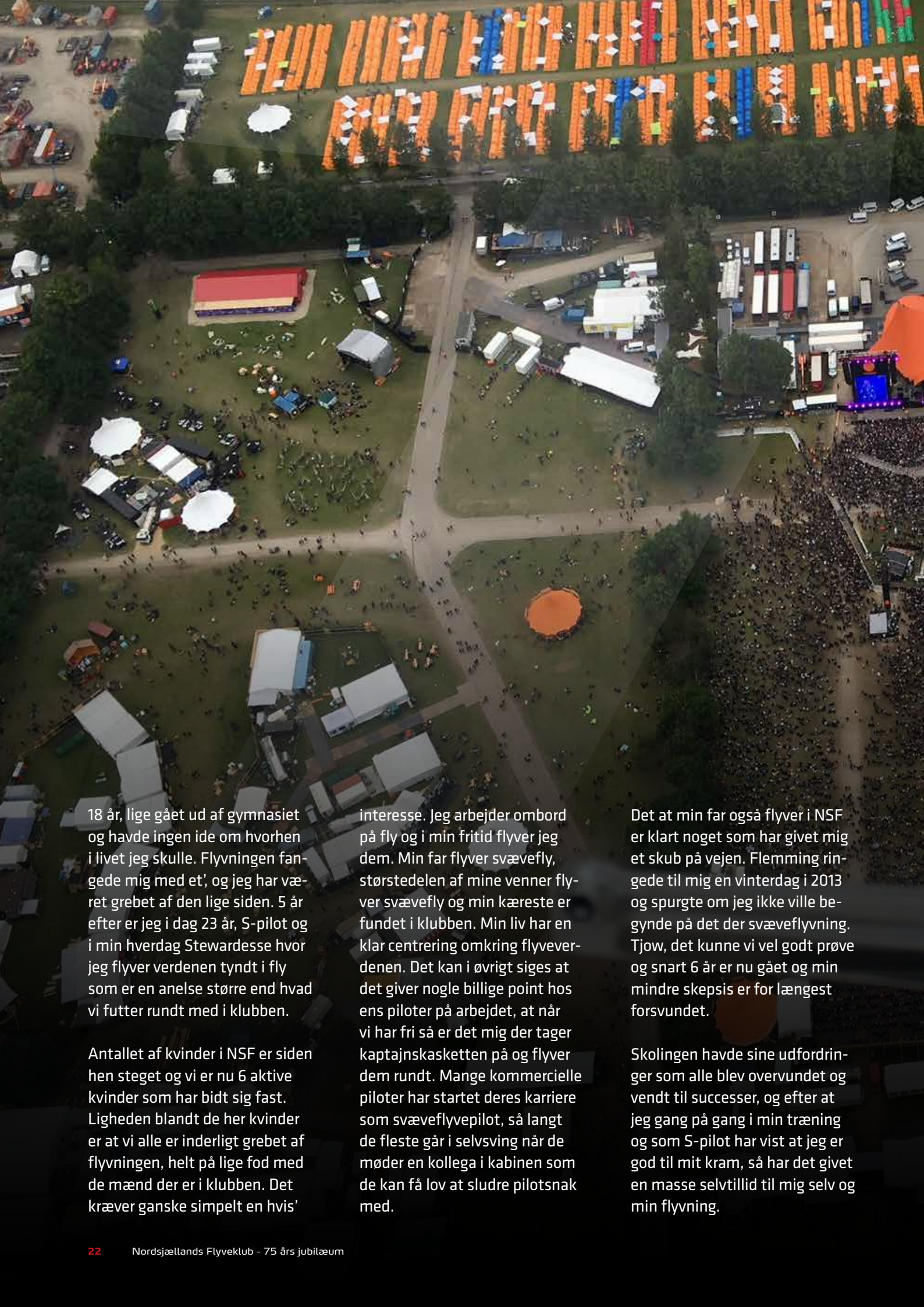
på hjemme- og arbejdsfronten. Det er en helt anden måde at slappe af på, samtidig med jeg møder en masse fantastiske oplevelser i flyvningen og i det sociale blandt kammeraterne omkring klubben.

Jeg tror at man for at kunne blive inderligt fanget af sporten, kræver det at man har en naturlig interesse for emnet. En dag i klubben starter kl. 9 og slutter efter solen er gået ned –Ja, det er en lang dag, men jeg kan love at sådan en dag bringer oplevelser der vejer lang over standarden for en hjemmeweekend.

Når man som ung kvinde starter i en klub blandt ca. 148 mænd og 2 kvinder, så kan jeg af erfaring fortælle at klubbens medlemmer kan dit navn inden du når at underskive indmeldelsesblanketten, hvorimod du selv render rundt som en hovedløs kylling det første lange stykke tid. Da jeg begyndte i Nordsjællands Svæveflyveklub var jeg lige fyldt



Vinterklargøring er en del af fornøjelsen.



18 år, lige gået ud af gymnasiet og havde ingen ide om hvordan i livet jeg skulle. Flyvningen fangede mig med et', og jeg har været grebet af den lige siden. 5 år efter er jeg i dag 23 år, S-pilot og i min hverdag Stewardesse hvor jeg flyver verdenen tyndt i fly som er en anelse større end hvad vi futter rundt med i klubben.

Antallet af kvinder i NSF er siden hen steget og vi er nu 6 aktive kvinder som har bidt sig fast. Ligheden blandt de her kvinder er at vi alle er inderligt grebet af flyvningen, helt på lige fod med de mænd der er i klubben. Det kræver ganske simpelt en hvis'

interesse. Jeg arbejder ombord på fly og i min fritid flyver jeg dem. Min far flyver svævefly, størstedelen af mine venner flyver svævefly og min kæreste er fundet i klubben. Min liv har en klar centrering omkring flyveverdenen. Det kan i øvrigt siges at det giver nogle billige point hos ens piloter på arbejdet, at når vi har fri så er det mig der tager kaptajnskasketten på og flyver dem rundt. Mange kommercielle piloter har startet deres karriere som svæveflyvepilot, så langt de fleste går i selvsving når de møder en kollega i kabinen som de kan få lov at sludre pilotsnak med.

Det at min far også flyver i NSF er klart noget som har givet mig et skub på vejen. Flemming ringede til mig en vinterdag i 2013 og spurgte om jeg ikke ville begynde på det der svæveflyvning. Tjow, det kunne vi vel godt prøve og snart 6 år er nu gået og min mindre skepsis er for længst forsvundet.

Skolingen havde sine udfordringer som alle blev overvundet og vendt til succeser, og efter at jeg gang på gang i min træning og som S-pilot har vist at jeg er god til mit kram, så har det givet en masse selvtillid til mig selv og min flyvning.



I dag kan jeg stadig møde en hvis skepsis og overdreven opmærksomhed til mine evner. Ofte opleves det i værkstedet med værktøj i hånden. Kunne man vende denne skepsis til velmene hjælp, ville vi være kommet et stykke af vejen.

Flemming tilføjer at en del af den personlige udvikling vi som piloter går igennem, er at vi lærer at forholde os til egne fejl på en helt anden måde end de fleste andre, fordi vi er nødt til at behandle vores dumheder åbent og sammen med andre for at sikkerheden kan fungere. Det kan være grænseoverskridende

men giver så meget styrke i det lange løb.

Faktisk begynder begges interesse for svævefly som 11-årige, hvor Flemming byggede modelfly og senere var jeg som barn vedhæng på flyvepladsen i Frederikssund hvor Flemming var elev.

At have min far ved min side har været en gave for far-datter forholdet. Vi er blevet knyttet på en måde som mange andre ikke oplever og vi har brugt hinanden meget, både til at øve teori og uddele erfaringer, men også til at aflaste tankerne efter en dårlig flyvning. At have et far-datter

forhold som er så tæt er lagt det meste af tiden en gave, men vi har klart også tidspunkter hvor jeg ikke kalder ham "far", men i stedet er han "Flemming." Især når vi flyver sammen er det vigtigt at kunne adskille forholdet og skildre hvem er pilot og hvem er passager. Piloten flyver og passageren er passager. Her har det været noget både far og datter skulle vænne sig til, at overlade ansvaret til den anden uden at komme med bemærkninger og hints.

I dag er vi både tæt familie men også klubkammerater med alt hvad det indebærer.

2003

22. april 2003 fyldte klubben 60 år

Klubbens 60 års jubilæum blev fejret med manér ved en flot og velbesøgt jubilæumsfest – også af Skævinges borgmester Finn Hansen med frue. Eli Valdemar "Kludestrammer" Nielsen, der har været medlem næsten siden klubbens start, var den drivende kraft i arrangementet.

Klubbens flyflåde blev udvidet med en LS8-18T og Janus CT, delvis finansieret med rentefrie medlemslån.

Vestenden af banen blev renoveret/jævnet med hjælp af fremmed arbejdskraft og maskiner.

Hytteområdet fik i år sit store gennembrud. 4 bjælkehytter er under opførelse af Søren Sylvest.

I jubilæumsåret fortsatte de senere års stabile fremgang, og for første gang passerede klubbens omsætning 1 million kroner.



Klubfly og privatfly (flyslæb, spilstart & selvstart):

- 2.364 starter
- 1.923 timer
- 31.439 strækkilometer

121 aktive medlemmer ved afslutning af 2003



Bjælkehytterne giver et stort løft til hytteområdet



Mogens Bringø's projekt "Startvogn" er færdig



Stor interesse omkring den nye Janus CT. Harry Nielsen i forsædet. Begyndte at svæveflyve i 1936



Unge Henrik Sylvest, bror til Søren Sylvest, og en endnu yngre co-pilot

2004

Kickstartet i St. Auban

Sæsonen blev kickstartet med forårslejr i St. Auban. Herhjemme var det ikke det bedste vejr, der prægede året, men alligevel lykkedes det at holde et pænt aktivitetsniveau i klubben.

Den nye Janus CT er blevet vel modtaget i klubben og godt udnyttet. Har i år fløjet fra St. Auban, Gørløse, Arnborg og Feringe.

Klubbens LS8-18T har stadigvæk problemer med motorinstallationen og er stadigvæk ikke kommet på dansk register. Flyet har i år fløjet på en mid-

lertidig tysk typegodkendelse og med tysk registrering. Stor papirkrig.

En indlejet Motorfalke fra Sønderjysk Flyveklub vakte så stor interesse, at en evalueringsgruppe blev nedsat. Gruppens anbefaling blev at anskaffe et stk. glasfiber TMG til klubben. Og så måtte vi sige farvel til et mangeårigt medlem – Sven Løger – der døde efter nogen tids svagelighed. Vi husker især Sven for hans humoristiske tilgang til tingene, samt hans altid muntre bemærkninger.

Mere papirkrig, EASA, European Aviation Safety Agency toner frem i al sin magt og væld, og det kommer europæisk svæveflyvning til at mærke de kommende år.

Notam, klubbens trykte talerør, lider bladdøden og elektronikken tager over.

Pawnee var ude af drift i en periode pga. en ødelagt støddæmper, og den gode gamle Rallye OY-PRJ måtte i arbejde igen.



Klubfly og privatfly (flyslæb, spilstart & selvstart):

- 2.113 starter
- 1.653 timer
- 25.671 strækkilometer

115 aktive medlemmer ved afslutning af 2004



Sightseeing fra en TMG - Ikke et godt sted at udlande



"Lima Lima" eller "Lap og Lim" gøres klar til start



Skoleinspektøren, Finn Øland, er en udmyg elev!



Klubbens slæbefly, PA-25-235 Pawnee er en meget pålidelig arbejdshest

Klubbens Nimbus 4 DT i de Franske Alper



Den nye vognport rummer 15 transportvogne



Så er der linet op til en god flyvedag

2005

Endeligt et år med en meget aktiv flyvesæson. Mange gode oplevelser i St. Auban. Sommerlejren i Feringe blev afholdt med stor succes. På Gørløse kom vi tidligere i gang end normalt. Tør bane, efter flere års dræningsarbejde.

Den nye TMG, Dimona, fløj en del på tysk registrering, lidt tekniske problemer, men positivt modtaget. Bliver i vinter overført til dansk register som OY-NFX.

Langt om længe: DG-fabrikken har påtaget sig at modificere og typegodkende vores LS8 - mod betaling naturligvis.

Nyt vognport anlæg er taget i brug, det giver bedre plads i hangarerne til fly.

Endelig har Landbrugskommissionen godkendt købet af et stykke jord, så banen kan forlænges mod vest. Sagsbehandlingen af mageskifte med Rosenholm går trægt.

Tilladelse kræves i henhold til Planloven og Landbrugsloven og måske Vor Herre. Det kræver sin tid!

Klubbens ansøgning om at øge antallet af operationer fra 6.000 til 9.000 (max. 40 pr. dag mod nu 30) fik fingeren af myndighederne.



Klubfly og privatfly (flyslæb, spilstart & selvstart):

- 1.870 starter
- 1.438 timer
- 12.936 strækkilometer

119 aktive medlemmer ved afslutning af 2005

2006

I år mistede vi én af klubbens pionerer og fædre, Christian Lund. Christian var med fra starten i 1943 i Birkerød Flyveklub. Christian var formand i to perioder og ydede en fantastisk indsats i Sandholm perioden og under opbygningen af Gørløse.

På trods af at tre af klubbens mest populære fly var grounded det meste af sommerperioden og Dimona først blev flyveklar efter Sankt Hans, blev 2006 en fin sæson med masser af flyvning, også i Feringe og St. Auban.

Allersidst på sæsonen lykkedes det at få LS8 på dansk register. 3 starter blev der fløjet inden sæsonafslutning.

En Astir er blevet byttet ud med en ASK-23.

Pawnee havde, takket være en lille ihærdig skare, fået ny motor installeret i vinterens løb.

Tuborg Fonden har i år ydet et tilskud på 18.000 kr. til anskaffelse af en 2.500 liters brændstoftank til brug ved tankning af motorsvævefly. Desværre fulgte der ikke et fadølsanlæg med.



Christian Lund, her sammen med Alice Grum-Schwensen, bedre kendt som Babs



Den privatejede Grunau Baby IIb. Prototypen fløj første gang i 1931



Ca. 6000 Baby'er er bygget i ca. 20 lande. De fleste er Grunau Baby IIb



Klubfly og privatfly (flyslæb, spilstart & selvstart):

- 2.294 starter
- 1.429 timer
- 25.671 strækkilometer

119 aktive medlemmer ved afslutning af 2006



Klubbens nye TMG, Super Dimona, fik langt om længe dansk registrering: OY-NFX

2007

Igen, igen en fugtig sommer. Banen og vejret var ubrugeligt i en stor del af sæsonen. Fint vejr i forårslejren i St. Auban, men trist i sommerlejrene i Feringe og Gørløse. Derfor fik vi ikke fløjet så meget i 2007 som vi plejer.

Det ringe svæveflyvevejr gav til gengæld tid til vedligehold og forbedringer af faciliteter på jorden.

Den nyanskaffede ASK-23 blev gjort grundigt i stand, men manglende dokumentation gjorde, at der ikke kunne udstedes dansk luftdygtighedsbevis. Ned til fabrikken med flyet for at få udstedt tysk eksportluftdygtighedsbevis som grundlag for dansk luftdygtighedsbevis! En af ankermændene bag klubbens etablering på Gørløse, æresmedlem Ebbe Løvig

Nielsen, døde dette år, efter nogen tids svagelighed. Tilbage i 1968-69 førte Ebbe de vanskelige forhandlinger med ikke mindre end 9 lodsejere, hvis jordlodder skulle slås sammen til klubbens areal.

Det af Tuborg Fondens støttede tankningsanlæg er opstillet og taget i anvendelse. Tipsmidlerne har hjulpet os med 14.000 kr. til indkøb af en Gomolzig lyddæmper til Pawnee.

Den 6. februar blev der afholdt ekstraordinær generalforsamling med det formål at overgå til elektronisk kommunikation med medlemmerne. Forslaget til nye vedtægter blev vedtaget næsten enstemmigt. Den meget langsomme proces med mageskifte fortsætter!



Klubfly og privatfly (flyslæb, spilstart & selvstart):

- 1.948 starter
- 1.327 timer
- 15.736 strækkilometer

108 aktive medlemmer ved afslutning af 2007



Briefing, stor opmærksomhed og koncentration



Debriefing, afslappet med en fortjent landingsøl



Endelig flyvevej! Skybasen + 4000'



*Herligt med alt det vand synes Anders
Løvig's hund at tænke*



*Nimbus 4DT, "SX", over Odense på vej
til Arnborg*



*To glade brødre efter ankomst til
Arnborg*

2008

Et anderledes og fantastisk spændende år.

Et usædvanligt fint forår gav sæsonen en kickstart med langt mere flyvning end vi normalt opnår på en halv sæson.

Efter års pause, blev "Nabodagen" genoptaget med stor succes. Omkring 200 gæster på besøg og 70 var oppe at flyve.

Desværre måtte vi sige farvel til æresmedlem Harry W. Nielsen. Harry startede svæveflyvning helt tilbage i 1936 og var aktiv gennem rigtig mange år, indtil helbredet sagde stop. Harry oppebar S-certifikat i 59 år, hvilket må siges at være ganske pænt.

ASK-21 flyver nu med dansk registrering: OY-XVC.

Vores naboklub, Flyvestation Værløse Svæveflyveklub (FVS), blev med behørigt varsel opsagt pr. 30. september 2008. Heldigvis kunne vi tilbyde faciliteter og rykke lidt sammen, så der kunne blive plads til alle. Aldrig har der været så meget liv og aktivitet på denne tid af året.

Flyflåden blev lige forøget med 3 stk. ASW-19, 1 stk. ASK-21, 1 stk. ASK-23, 1 stk. ASW-24 og en Duo Discus. Desuden et spil, transportvogne og diverse køretøjer.

Den store finale blev naturligvis afflyvningsfesten, hvor et fælles festudvalg fra FVS og NF, sørgede for at underholdningen var helt i top. En fremragende afslutning på en sæson i topklasse.



Det nye skolefly, ASK-21, bliver pakket ud....



.....inspiceret....



.....og samlet



Klubfly og privatfly (flyslæb, spilstart & selvstart):

- 3.032 starter
- 2.155 timer
- 24.152 strækkilometer

108 aktive medlemmer ved afslutning af 2008

2009

Hele året har vist, hvilken betydning en stor og mangfoldig medlemsskare har på aktiviteten på Gørlose Svæveflyvecenter. Siden FVS har gjort sit indtog på centret, har vi konstateret en positiv stigning i alle aktiviteter. Vi har fået mange nye svæveflyvekammerater. Vi har fløjet stort set hver eneste dag, hvor vejret har været til det. Vi har fået udvidet vores indendørs arealer med en spilhangar i forlængelse af Hangar Syd.

Bestyrelsen har haft en del flere møder end sædvanligt pga. den forestående sammenlægning med FVS. I den sidste del af året afholdt vi vores bestyrelsesmøder sammen med FVS' bestyrelse.

De mange nye fly på pladsen og introduktionen af spilstart har krævet lidt skærpede procedure og enkelte justeringer af adfærd på pladsen. Den øgede trafik håndteres nu uden problemer.

Flittige medlemmer har udvist stor virkelyst. Den østlige del af banen er nu udvidet med yderligere 50m x 550m, hvilket gør det lettere at afvikle de forskellige startmetoder, vi nu opererer med.

Mageskifte, eller omlægning af arealer, er en MEGET langstrakt affære, som er svær at få afsluttet. Ufattelig mange myndigheder skal spørges/godkende vore ønsker.



Klubfly og privatfly (flyslæb, spilstart & selvstart):

- 4.219 starter
- 1.944 timer
- 22.671 strækkilometer

132 aktive medlemmer ved afslutning af 2009



En tur i FVS's 2G er en frisk og luftig oplevelse



Spilstarter er nyt for de fleste medlemmer i NF. Her er FVS's spil "Hercules"



ASW-24 fra FVS



Vi försäkrar flyg

Vår organisation har mångårig erfarenhet och stor kompetens då det gäller flyg och försäkring. Under närmare 50 år har vi förfinat och utvecklat skräddarsydda lösningar till våra kunder. Vi är kända för långvariga kundrelationer och för våra erfarna och skickliga medarbetare som lever upp till givna löften och ingångna avtal. Vi hanterar i stort sett alla aspekter av flygförsäkring och det på ett enkelt och obyråkratiskt sätt.

Som kund är du alltid välkommen att kontakta oss och det gäller även dig som ännu inte är det.

International Insurance
Company of Hannover SE
Scandinavian Branch
P.O. Box 22085
104 22 Stockholm
+46(0)8-617 54 00
www.inter-hannover.se

inter **hannover**[®]

2010

Den gode nyhed er sammenlægningen FVS og NF. På generalforsamlingen i marts blev sammenlægningen vedtaget enstemmigt!

Den dårlige nyhed er at 2010 krævede en kæmpe administrativ indsats af klubberne og DSvU. EASA har overtaget meget af SLVs myndighedsfunktion, og det har bestemt ikke gjort livet lettere for dansk svæveflyvning.

CAMO, værksteds godkendelser og meget andet skulle implementeres. Enormt tidkrævende.

En askesky over Island vurderede SLV så farlig, at svæveflyvning blev forbudt i flere uger. Ak ja. Sidst på sommeren i en periode med herligt vejr og masser af flyvning og aktivitet, kom nogle byrådsmedlemmer fra Hillerød Kommune på besøg. Det var

vores første egentlige møde med vores nye kommune og vi fornemmede at "rødderne" var tilfredse med besøget.

Bestyrelsen blev ved generalforsamlingen sammensat af 3 medlemmer fra hver af de to gamle klubber. Bestyrelsen har haft et velfungerende samarbejde om mange vidt forskellige opgaver i det forgangne år.



Klubfly og privatfly (flyslæb, spilstart & selvstart):

- 3.493 starter
- 1.810 timer
- 21.135 strækkilometer

163 aktive medlemmer ved afslutning af 2010



2011

Efter sammenlægningen af NF og FVS har klubben nu fået nyt navn: Nordsjællands Svæveflyveklub (NSF)

Atter et år med alt for meget vand fra oven, navnlig i juli og august. Samlet set var flyvning fra Gørlose indstillet i ca. 3 uger. Forårslejren i St. Auban var igen en succes med nogle helt forrygende flyveoplevelser.

I årets løb har der været mange møder med Hillerød Kommune omkring Kommuneplan 2013. I kommuneplanen (stadig i høringsfasen) lægges op til at

Attemosen (vores flyveplads) skal genetableres som vådområde ved frivillig (!) ekspropriation. 1. november (deadline 2. november) afleverede bestyrelsen et konkret ændringsforslag, som vil holde flyvepladsen nogenlunde fri som vådområde. Det endelige resultat får vi nok tidligst i 2013.

Udvalget for flyflåde fornyelse barslede med et forslag, som efter 2 medlemsmøder og en ekstraordinær generalforsamling, blev vedtaget i modificeret form. Et spinkit er anskaffet til ASK-21, således at nu kan hele skolingens til S-certifikat gennemføres på Gørlose.



Klubfly og privatfly (flyslæb, spilstart & selvstart):

- 3.561 starter
- 2.054 timer
- 22.133 strækkilometer

153 aktive medlemmer ved afslutning af 2011



Administration. Der er i 2011 lagt et stort arbejde i at digitalisere økonomifunktionen således, at så meget som muligt i den funktion kan automatiseres. Med omkring 4000 bilag om året, og ganske mange operationelle registreringer, som indgår i regnskabet, er fortsat manuel behandling uoverskuelig, med alt for mange fejlmuligheder.

Strækflyvning ligger i dvale i klubben. I 70'erne og 80'erne lå vi altid i top 3 hvad angår fløjne stræk kilometer.

Igen i år er der lagt et stort arbejde i vedligehold/ forbedringer af jordfaciliteter. Bygning af nyt spil er påbegyndt i sommer.

2012

To klubkammerater gik desværre bort i 2012

Karsten Thorsmark, gik efter nogen tids sygdom, bort den 4. juni. Karsten var over en årrække overordentlig aktiv i NSF som bestyrelsesmedlem, instruktør og skolechef. Per Rasmussen, også kaldet 'Ras', gik efter længere tids sygdom, bort 14. august. Per var perfektionist og meget aktiv i FVS, og var udnævnt til æresmedlem.

2012 var et dyrt år hvad angår udgifter, som ikke vedrører den normale drift: fjernelse af ulovligt dumpet forurennet jord, kloakering af hytteområde, kloaktilslutning, baneforlængelse mod vest, 3000 timers eftersyn på ASK-23, skader på to føreskærme (LS7 og ASK- 23), i alt 319.000 kr.!

Som et plaster på såret fik klubben 187.000 kr. i refusion af afgifter og moms for perioden 2008 – 2011 fra SKAT. Ikke uden sværds slag, naturligvis.

Vådområde er ikke afsluttet. Positivt er det at Naturstyrelsen i december 2012 opgav projektet med vådområder i Attemosen. Det politiske system arbejder trægt, så der går nok nogle år før vi kan føle os sikre. LS8'en er solgt og en Discus B, OY-SXG, er købt. Købet af Discus gik ikke helt efter den fornyelsesplan, der blev vedtaget på den ekstraordinære generalforsamling, så bestyrelsen har fået en "næse".



Klubfly og privatfly (flyslæb, spilstart & selvstart):

- 2.901 starter
- 2.017 timer
- 27.723 strækkilometer

148 aktive medlemmer ved afslutning af 2012



Standerhejsning - Ny sæson starter



KZ-VII, OY-ATI, på besøg. Har slæbt på Værløse som O-616 og som OY-ATI. Ny ejer er Aeronautisk Aktivitetscenter Avedøre, forkortet AAA!



En privat gruppe har købt en Faeta med registrering OY-925 som bliver brugt til flyslæb og fornøjelse

Grafisk kommunikation & design

Hos Just Graphics arbejder vi med grafisk kommunikation til både tryk og web, som skaber synlighed.

Uden synlighed, ingen opmærksomhed - og uden opmærksomhed, intet salg.

DESIGN & IDENTITET

- Logo design/CVI
- Visuel identitet
- Grafisk design
- Layout/DTP

PRINT & TRYKSAGER

- Brochurer og foldere
- Løsblade og flyers
- Magasiner og årsrapporter
- Klistermærker og stickers
- Storformatprint

SKILTNING & BILREKLAME

- Bilreklame
- Mægler- og byggepladsskilte
- Virksomheds- og facadeskilte
- Messe og udstilling

HJEMMESIDER & WEBSHOPS

- Webdesign/hjemmesider
- Webshop/netbutik
- SEO/Addwords
- Facebook/Linkedin
- Bannerreklame

2013

Nyt fly til klubflåden: Discus 2Ct,
OY-KBX, Glidetel 48



Svæveflyver på en tagryg



Klubfly og privatfly (flyslæb, spilstart & selvstart):

- 2.433 starter
- 1.705 timer
- 24.696 strækkilometer

153 aktive medlemmer ved afslutning af 2013

På en af året første flyvedage afsluttede Pawnee'en landingsafløbet med at stikke snuden ned i den meget bløde bane. Knækket propel og motoren til chock-loading. Motorværkstedet gik i betalingsstandsning, mens vores motor var på værkstedet, men med advokatbistand lykkedes det at få denne vigtige del hjem og ca. 2 måneder efter havariet, slæbte Pawnee'en igen.



Nu er spilstarter en del af hverdagen på Gørløse

I de to måneder kom der gang i spillet og mange blev omskølet til denne startmetode.

Nyt tag på klubhuset var budgetteret til 140.000 kr., men en flok medlemmer tog sagen i egen hånd, udførte arbejdet og udgiften blev ca. 50.000 kr. Flyflåden blev udvidet med en Discus-2Ct (KB).



Returspil. Nu kan spilstarter afvikles med 2-3 minutters interval

NSF har haft en del piloter med til DM, Sunair Cup og SM. Andre har været på lejr i St. Auban, Feringe og Bayreuth.

Fra Gørløse er der fløjet stræk op i Sverige på mere end 750 km!

A' pro pos Gørløse: Vådområde-planerne træder vande. Dog tyder dialogen med Hillerød Kommune på, at der er en god chance for af



Efter en del børnesygdomme er det nye spil i drift, efter en kæmpe indsats fra The Dream Team

få fjernet den del af Attemosen som flyvepladsen ligger på fra planerne i løbet af 2014.

Det har været et langt og tidskrævende træk af få det nye spil færdigt, også fordi der har været nogle børnesygdomme i sæsonens løb. Nu ser det ud til at vi er ved vejs ende – takket være The Dream Teams utrættelige indsats.

2014

En af klubbens pionerer, der var med fra starten i 1943 i Birkerød, Eli Valdemar Nielsen, gik bort 1. juli 2014. Eli vil blive husket for sit altid gode humør, engagement, hjælpsomhed og kammeratskab. Eli var instruktør, bestyrelsesmedlem og meget andet i klubben gennem mange år. Utallige er de svæveflyvere, der har lært kunsten at flyve af Eli.

Flyflåden er i årets løb reduceret med to. LS7'eren er solgt og ASW-19 OY-XIL havarerede ved en udelanding nær Arnborg og blev totalskadet.

Intet epokegørende nyt omkring vådområderne. Der forhandles stadigvæk. Flere møder med kommunen for at få vådområderne væk fra vores klubområde.

De nye skrappe EASA regler vedrørende vedligeholdelse, har givet masser af hovedbrud og masser af administrativt arbejde. Rygtet siger nu at kravene til små fly og svævefly bliver lempet. Cross your fingers!



Klubfly og privatfly (flyslæb, spilstart & selvstart):

- 3.077 starter
- 2.083 timer
- 39.457 strækkilometer

154 aktive medlemmer ved afslutning af 2014



Eli Valdemar Nielsen, også kaldet Kludestrammeren, var medlem af klubben i 70 år



Eli inspicerer L-SPATZ-55 før ARC, CAMO og Form 1 var opfundet



ASK-23. Det perfekte fly til videre uddannelse efter grundskoling på ASK-21. Klubben ejer to

Stålkonstruktioner - der også ser godt ud fra luften

Give Stålspær A/S er en førende producent af stålkonstruktioner i Danmark og en betydende leverandør i Nordeuropa. Vi har afdelinger i Polen og Tyskland men alle stålkonstruktioner produceres på fabrikken i Brande.

Foto:
Stålkonstruktion til den nye
KB Hallen i København

2015



Klubbens tidligere formand, æresmedlem og en af drivkræfterne under købet og etableringen af Gørløse Svæveflyvecenter, Erik Holten, sov stille ind den 14. april efter længere tids sygdom. Erik var klubbens formand fra 1964 til 1972. En ganske turbulent periode med mange udfordringer. Den største udfordring var Gørløse projektet. Erik tog det første spadestik

på Gørløse og første flyvning fra den nye plads fandt sted 27. september 1970.

2015 blev en rigtig god flyvesæson. Mange strækflyvninger, nogle rigtig lange, 15 elever på skoleholdet, og Jan Andersen blev Danmarks mester for 19. gang. Den 3. maj deltog vi flyvende med Grunau Baby og Olympia på Værløse og 31. maj

afholdt vi nabodag med ca. 60 besøgende og omkring 20 fik en flyvetur.

De to ASK-21'ere skal renoveres. OY-XVC er sendt til Tyskland og til næste år er det OY-XKIs tur.

Vådområder? Jo, møder med kommunen og andre implicerede fortsætter – det er godt nok en lang proces.



Teknisk mellemlanding på grund af "communication failure". Klaus Degner og Jens Trabolt på Ljungbyhed flygplats



Klubfly og privatfly (flyslæb, spilstart & selvstart):

- 3.563 starter
- 1.839 timer
- 28.935 strækkilometer

136 aktive medlemmer ved afslutning af 2015

2016



Lad os få overstået det med vådområder først: Ny høring er planlagt i foråret 2017.

En stor del af Areal- og Bygningsudvalgets arbejde i 2016 er gået med planlægning, projektering og tilbudsindhentning til "renovering" af syd hangaren. Dette projekt, der vist er den største enkeltstående investering i NSF's historie, blev vedtaget på en ekstraordinær generalforsamling i december.

En brugt, velholdt campingvogn er indkøbt og stationeret på Arnborg. Bestyrelsen håber meget, at dette tiltag vil få flere medlemmer til at bruge vores nationalcenter på Arnborg.

Renoveringen af ASK-21 OY-XVC er særdeles tilfredsstillende, så nu er det OY-XKI's tur til at få samme behandling på fabrikken. Udgifterne til de to renoveringer er ca. 550.000 kr.

For nogle år siden stod strækflyvning nærmest i stampe. Det billede har heldigvis ændret sig markant. Der bliver fløjet stræk over Sjælland, Jylland og Sverige med Gørløse som udgangspunkt. I 2016 er der registreret 30.578 stræk km.

Fik klubben en Danmarks-mester i år? Jo, da: Jan Andersen!

Særdeles vellykket sjællandsmesterskab blev afholdt i Bededagsferien



Besøg af Flyvevåbnets AW 101 Merlin på årets sidste flyvedag. Rotordiameter: 19,00, Rotorareal (discarea): 271 m². Motor: 3 x Rolls-Royce Turbomeca på 2.100 HK (6.300 HK). Max. startvægt: 14.600 KG



Klar på startfeltet



Fra SM. Ordning muss sein!



Dette års SM var begunstiget af godt vejr



Klubfly og privatfly (flyslæb, spilstart & selvstart):

- 3.237 starter
- 1.674 timer
- 30.578 strækkilometer

137 aktive medlemmer ved afslutning af 2016

2017-2018



Den gamle Bocian, ØY-FVX, er kommet tilbage til reden



Hangarindvielse og Chili Con Carne og gensyn med Rhönlerche på én og samme dag



Klubfly og privatfly (flyslæb, spilstart & selvstart):

- 2.169 starter
- 1.420 timer
- 18.972 strækkilometer

129 aktive medlemmer ved afslutning af 2017



KTVB: Kilo Tango Victor Bravo iflg. ICAO alfabet, blev til: Klaus Thorsens Våde Bukser, da hans drikkedunk lækkede

2017 og lidt af 2018

Sagen om vådområde er langt om længe afsluttet til klubbens fordel.

I løbet af få uger måtte vi desværre sige farvel til tre vellidte klubkammerater. Arne "Miraculix" Leth Olsen, døde efter længere tids sygdom, kun 62 år gammel, og Henrik Andersen og Ole Buus omkom ved et tragisk flystyrt med et UL fly, kun 61 og 56 år gamle. Alle tre havde været særdeles aktive i klubben som materielkontrollant, instruktører og bestyrelsesmedlemmer.

Vinteren gik med planlægning, projektering, møder og forhandlinger med entreprenører, ansøgning om byggetilladelse, undersøgelse af finansieringsmuligheder, klargøring af den gamle hangar til nedrivning, og underskrift af kontrakter.

Den gamle hangar, eller syd hangaren var en foræring af Peter Bohnstedt-Petersen, som i 1976 byggede en ny og større hangar på Hegnsholt Flyveplads. Klubben fik hangaren forærende mod selv at fjerne den fra Grønholt. Da PBP ofte

var bortrejst i længere perioder, var der venligtsindede ansatte i firmaet Bohnstedt-Petersen, der fragtede hangaren gratis til Gørløse, mens PBP var på kurophold.

Efter at have tjent klubben i omkring 40 år startede nedrivningen af syd hangaren 3. april. Herefter gik det slag i slag. Undervejs måtte der ekstra piloteres, men tidsplanen blev stort set overholdt og 5. august blev den nye hangar meldt færdig, blot en måned senere end planlagt.

*40 meter frit spænd og ingen stolper
inde i hangaren. Hvilken lykke!*



Begivenheden blev fejret om aftenen med Mogens Hansens berømte Chili Con Carne arrangement. I år overgik Josephine og Mogens (også kendt som Mr. Smile) igen sig selv. I år blev den berømte ret serveret i flere styrker! Dejligt, at så mange hvert år møder op til denne tradition. DaSK (Dansk Svæveflyvehistorisk Klub) var også på banen denne weekend med en Rhönlerche, og tegnede en halv snes nye medlemmer.

Den nye hangar blev flukstaget i brug og stor var glæden over det enorme frie spænd og ingen stolper midt i hangaren. Som en dejlig sidegevinst kan der være flere campingvogne, veteranbiler, motorcykler etc. i vintermånederne, lig med øgede indtægter til klubben.

Og så nappede Jan Andersen atter et DM – det 21. i rækken – og det i et fly, som er konstrueret for godt 40 år siden – sådan Jan!

Et afbrudt slæb med efterfølgende udelanding, medførte mindre skader på Nimbus 4Dt.

Dimonaen var grounded hele sæsonen pga. motorbytte.

Hillerød Kommune giver tilskud på 65.000 kr. til nyt tankanlæg.

Ved den traditionelle Nytårskur kom formanden med en glædelig og længe ønsket nyhed: Klubbens arealer indgår ikke



længere i vådområde planerne. Faktisk startede hele dette "cirkus" så langt tilbage som i 1998 – her skal der ikke kommenteres yderligere på diverse myndigheds sagsbehandlingstid – men godt at det nu er overstået.

Med den viden går klubben ind i sit 75. tyvende år med det lønlige håb om at flyvepladsen er sikret mange år ud i fremtiden.



PBP hangaren bliver rejst på Gørlose sidst i halvfjserne ved håndkraft



Hangaren bliver nedtaget i 2017 ved maskinkraft



Mere ned brydning



Den nye sydhangar fix og færdig

Klubbens fremtidsudvikling

Af Kaj Lund, Formand

I gennem 75 år har utroligt mange medlemmer været en del af NSF. Klubben har i alle år fra 1943 og frem til i dag haft en medlemskare som har givet klubben uvurderlig værdi. Vi har i dag en flyveklub med en bred flyflåde, der generelt set opfylder ethvert medlems behov for flyvning. Og senest har vi fået vished for, at vore bane- og bygningsfaciliteter på Gørløse er sikret så vi fremover kan dyrke vor dejlige sport uden risiko for at vore arealer en dag inddrages til andet formål.

I dag ejer klubben Gørløse Svæveflyvecenter.

Jordarealet er 23.3 hektar eller godt 42 tønder land. Banens længde er 1169 meter med største bredde på 186 meter. Klubhus med briefing rum udgør 219 m², hangar nord 537 m² og den nye hangar syd 616 m². Vognport med plads til 15 transportvogne og spilgarage m.m., udgør 404 m². Pawnee værksted, svævefly værksted og depot på i alt 218 m². Totalt 1994 m² under tag.

Klubbens flyflåde består i 2018 af: 2 stk. ASK-21, 2 stk. ASK-23, 1 stk. ASW-19, 1 stk. ASW-24, 2 stk. Discus B, 1 stk. Discus 2Ct, 1 stk. Duo Discus T, 1 stk. Nimbus

4Dt, 1 stk. Super Dimona og 1 stk. PA-25 Pawnee. Flyene repræsenterer til sammen en værdi på over seks millioner kroner.

Klubbens aktiver har i dag en værdi af godt 12 millioner.

Flåden af privatejede fly er lige så imponerende: Grob 109B, B4, Club Libelle, Standard Libelle, ASW-20, Ventus B, Ventus 2CM, DG-400, DG-808C, ASH-26E, ASH-31 MI, Quintus, EB-29 med flere. En håndfuld veteranfly fra før plasticalderen, er også blandt de privatejede fly. Den flytekniske udvikling i klubbens



ER DINE
FORSIKRINGER
I ORDEN?

PILOTER, WORLD WIDE FORSIKRINGER:

Loss of license
Hospital-sundhed
Ulykkesforsikring
Udlandsdækning
Liv- og Pension

Flyforsikringer
Hangar Keepers
Bygning – Løsøre
Prof. ansvar
Transport
Udstationering

Kontakt os og få styr på dine forsikringer nu!



Forsikringsmæglerne
på Roskilde Lufthavn

www.simons1.dk / Tel: 70 20 19 27 / maegler@simons1.dk



Forholdsviis ung formand i forholdsvist gammel flyver

levetid kan således studeres under et og samme hangartag.

Flyenes præstationer er også forbedret gennem årene siden 1943. SG-38: glidetotal 1:10, Grunau Baby: 1:17. De bedste fly i dag i klubben har et glidetotal på over 1:60. (Ved et flys glidetotal forstås det antal meter flyet bevæger sig fremad for hver meter flyet synker).

Når man nu fylder 75 år, kan man uden at overdrive sige til fødselaren:

"Ikke så ringe endda!"

Klubben står derfor i dag godt rustet til at tage hul på fremtiden. Vi har en sport som kan dyrkes i fællesskab af alle fra femten år til + firs år, og hvor mulighederne for flyvning er mangfoldige. Der har dog i de senere år været et fald i antallet af aktive medlemmer, hvilket ikke kun gælder i NSF, men også for alle andre klubber i Danmark. Til trods for denne negative udvikling, er der på det sidste kommet flere nye unge medlemmer til. Vigtigt er det, at ungdommen kommer til at kende vor sport, og at vi gør en indsats for at de vedbliver med at dyrke sporten.

Nutidens fly har i dag helt unikke flyveegenskaber, og med den udvikling der fortsat sker p.t. med fx forbedrede glidetotal og forbedrede motorinstallation, (solceller, el m.m.), venter der en spændende fremtid forude.

Under alle omstændigheder vil NSF være med til at præge svæveflyvningen i Danmark, hvor det handler om at prioritere såvel eliten som bredden indenfor svæveflyvning. NSF går derfor en spændende fremtid i møde.

Flyvestation Værløse

Svæveflyveklubs historie

En beretning af Holger Lindhardt fortalt af Jens Degner

Straks efter befrielsen i maj 1945, startede genopbygningen af Forsvaret. Hærens Flyvetropper indkøbte materiel (bl.a. Spitfire, Gloster Meteor Mk 4 og PBY5a Catalina) fra England og USA. Mekanikerskole blev etableret på Værløse i 1947 og 1. oktober 1950 blev Hærens Flyvetropper og Marinens Flyvevæsen fusioneret til Flyvevåbnet.



Usædvanligt hood arrangement på TG-3

Allerede i 1948 tilbød Hærens Flyvetropper teknikere og andet jordpersonel at svæveflyve. Fra den spæde begyndelse og mange år frem blev alle omkostninger afholdt af Forsvaret.

I 1951 fandt første svæveflyvning sted 29. juli på Værløse. Flyvevåbnet stillede en Grunau Baby og en Eon Olymdia rådighed.



FSN Værløses Grunau Baby og Polyt III på FSN Vandel



*TG-3 leveret til Norge som våben-
hjælp(!). Hvordan den endte i Værløse,
melder historien intet om.*

Første år, 1951, blev der fløjet 15 timer og 24 minutter på 75 starter af 17 piloter. Alle starter var i flyslæb efter KZ-VII, hvortil der blev brugt 10 timer og 15 minutter.

Året efter lånte man et spil af KDA og flyflåden blev udvidet med en TG-3, en 2G og en Grunau Baby. Et to-tromlet spil blev bygget på Hovedværkstedet i Værløse. I 1954 byggede man på Hovedværkstedet det ene eksemplar af Polyt III, af i alt to fremstillede.

Materiellet opbevaredes, hvor der var mulighed derfor. For det meste nedspændt i et hjørne af en hangar. I 1957 blev materiellet opbevaret i et telt og i 1958 igen i et hjørne af Hangar III. I 1958 blev vi igen forvist fra hangar III til en træbarak, oprindeligt fra en engelsk base i Afrika under 2.WW. 8,5 m. lang, 3 m. bred og højden var 2,25 m., konstrueret af 10 mm. Krydsfiner. Vi fik barakken udvidet med 2,5 m. i længden, så nu



*Endelig sker der noget ude på landet
Udelanding med K-8*

havde vi også klubhusfaciliteter, dog uden lys og vand.

Indtil 1962 var svæveflyvning i FLV et rent militært anliggende. Militært S-certifikat, ingen diplomer, militære instruktører, uddannede på FLV kurser af otte dages varighed. Vi deltog i DM



Hjemhentning på Flyvevåbnets regning



Her er årsagen til det store opløb

på FSN Vandel, holdt sommerlejre samme sted, fik tjenestefri til nævnte arrangementer, med kost og logi betalt naturligvis.

Nogle af svæveflyverne i FLV var direkte medlemmer af KDA for at kunne få diplomer, Sølv-c, Guld-c og lignende.



*Beretninger og erfaringer fra dagens
flyvninger udveksles*



En herlig sommerdag på Værløse
2G, ASK-21 og ASW-20

I 1962 ændrede KDA reglerne derhen, at ville man tage diplomer, og/ eller deltage i arrangementer i KDA regi som DM, sommerlejre, kurser etc., skulle man være medlem af en svæveflyveklub, tilknyttet KDA. De ca. 300 militære svæveflyvere ville KDA gerne have ind i stalden.

Onsdag den 27. juni havde et "2-mandsudvalg" indkaldt til møde med den hensigt at stifte en svæveflyveklub for Værløse under KDA. Fremmødet var ringe, så man enedes om at mødes igen ugen efter, torsdag

den 5. juli. Denne gang mødte mange op, og i god ro og orden blev Værløse Flyveklub stiftet. Kontingentet blev fastsat til 30 kr. årligt for seniorer og 20 kr. årligt for juniorer, at opkræve halvårligt! Det var stadigvæk Forsvaret, der betalte hele gildet! Senere blev navnet ændret til Flyvestation Værløse Svæveflyveklub.

På et tidspunkt blev det besluttet at de fire svæveflyveklubber (Værløse, Skrydstrup, Karup og Ålborg) skulle have ens materiel, nemlig én Rhönadler, 2 Ka-8 og én Ka-6. Det

betød en del bytteri klubberne imellem og kabalen gik aldrig helt op.

Forsvarsforliget i 1966 betød besparelser og dermed var det slut med forswarets dækning af alle udgifter i de fire svæveflyveklubber. Klubberne fortsatte dog flyvningen for egen betaling og i 1967 meddelte forsaret at svæveflyvemateriellet kunne udlånes vederlagsfrit. Med udlånet fulgte en fordelingsnøgle for materiellet. Det betød at Karup og Ålborg skulle betale et beløb til Skrydstrup og Værløse svarende til en halv Ka-6. Fra af



nu skulle klubberne betale alle drift- og vedligeholdsudgifter. Flyene skulle på civilt register og splitflag og kokarder skulle fjernes. Omregistrering m.m. fik vi klaret i forbindelse med eftersyn i vinteren 67/68.

I 1969 fik vi besked om at der ikke længere var plads til opspændte fly i hangar 1. Undersøgelser, møder, ansøgninger, og i november fik vi tilladelse til at opføre en hangar vest for Hangar 4. Første spadestik i foråret 1970 og hangaren var færdig inden jul samme år. Der var ikke varme i den nye hangar, men til og med

1974 fik vi lov til at udføre vinter eftersyn i en af FLV's opvarmede hangarer. I 1975 byggede vi et klubhus. Nu havde vi, hvad vi havde ønsket os i mange år: egen hangar og klubhus.

Flyflåden blev løbende fornyet. I 1969 kom en Ka-6E til og året efter en ASW-15. I 1972 fik Ka-7'eren den helt store tur, modificeret med affjedret understel og stor hood. En Astir kom til i 1976 og samme år lånte vi en KZ-VII af FLV til flyslæb. I 1978 købte vi en ASW-19 og i 1980 bestiller vi en ASW-21. I 1984 køber vi to stk. ASW-19B, sælger en Ka-6 til

Nordjysk og en Ka-6E til Frederikssund og i foråret ankommer en ASK-23. Så er der fred og ro til 1996, hvor vi får vores ASW-24.

Alt er sådan set idyl indtil nyt forsvarsforlig vedtages 10. juni 2004, gældende for perioden 2005 til 2009. Flyvestation Værløse skal nedlægges, og i januar fik klubben besked om at den årlige aftale om brug af flyvestationens arealer ikke ville blive fornyet. Nu beretter Thomas Rosenberg Mærsk Pedersen, FVS og Anders Løvig, NSF om tiden op til sammenlægningen og selve sammenlægningen:

NF+FVS=NSF

...et lykkeligt ægteskab

af Anders Løvig

Klubben var dengang i en brydningstid, hvor der havde været lidt uro i krogene, og hvor flere – her bruger jeg en andens udtryk – hanhunde havde forsøgt at markere deres 'territorium'.

Og 'pludselig' i efteråret 2008 stod medlemmerne fra FVS på trappen for at flytte ind, efter at de havde mistet deres flyverhjem – hvilket jo i sagens natur ikke havde været særligt behageligt for nogen.

Men de var ved godt mod og de medbragte – udover 7 velholdte fly – også rigtig meget materiel såsom værktøj, reservedele, samt alt hvad der kunne medtages af ikke nagelfast udstyr – for ikke at tale om dsvu-online.dk der lavede 'forretningsgangen' ganske betragteligt i det daglige.

Og Herkules – et ældre men særdeles velfungerende spil, og så havde vi – som nævnt andetsteds – spilstart på NF for første gang i 38 år, hvilket selvfølgelig også øgede aktiviteterne.

Alle var selvfølgelig informeret om FVS' ankomst, og alligevel var der pæne udfordringer med at organisere værksteder, hangar med videre, mht. til alt det grej der skulle placeres – men det lykkedes problemfrit ved god indsats fra alles side.

Før 2008 var der på NF flyvning weekender, helligdage samt onsdage, men inden vi fik set os om fik vi – som det havde været tradition på Værløse – også organiserede flyvninger tirsdage og torsdage med spillet som startmetode – en betragtelig

øgning af flyveaktiviteterne, til glæde og gavn for skoling og klublivet.

Med tilgangen fra FVS fik vi et stort antal særdeles aktive medlemmer, der løftede klubben op til nye højder, hvilket var ganske tiltrængt dengang.

Som bekendt blev den endelige sammenlægning en realitet i 2010-2011, og NSF var nu – set i lyset af det generelle medlems-svigt indenfor svæveflyvning – nu rustet til mange år fremadrettet, som Danmarks største klub.



Duo Discus over Lyngø grusgrav

En lykkelig fusion

Sammenlægningen af FVS og NS

af Thomas Mærsk Pedersen

I 2006 fik Flyvestation Værløse Svæveflyveklub (FVS) af vide, at det ikke kunne forventes at den årlige aftale om brug af area-lerne på Flyvestation Værløse (EKVL) ville blive fornyet.

På dette tidspunkt, 2 år efter det forsvarsforlig, der besluttede at nedlægge Flyvestation Værløse og overdrage den til Furesø kommune, var der gang i et større politisk slagsmål om økonomien ved overtagelsen – især centreret omkring den mulige forening af området.

Det var besluttet at Furesø kommune skulle overtage flyvestationen – den såkaldte morgengave – som et plaster på såret efter den påtvungne fusion mellem Farum og Værløse kommuner.

Kommunen ville ikke overtage området uden en stor økonomisk kompensation, og forsvaret havde ikke budgetteret med drift og opretholdelse af vagtværn, så klubben endte i et ingenmandsland mellem en lang række interessenter. I det store politiske spil var en svæveflyveklub med 50 medlemmer ikke en afgørende faktor, så FVS måtte i 2006 sande at fremtiden så sort ud. I første omgang var håbet at der var tale om en overgangsperiode, indtil kommunen havde overtaget og vi kunne fortsætte vores aktiviteter på området, som vi havde gjort det i så mange år.

Men til sæsonstart 2007 kom kontraktforlængelsen ikke, og for at komme i gang med at flyve måtte klubben flytte

midlertidigt til Tølløse. Dette var en flot håndsækning fra Tølløse Flyveklub og vi blev modtaget med kyshånd. Det gav god mening at to mindre klubber skulle samarbejde omkring pasning af instruktør- og spilmagter, da man begge steder var udfordret af et vigende medlemstal. Det kneb dog med medlemmernes tilslutning og den lange vej til Tølløse, og fra midten af året fik vi igen lov til at flyve fra EKVL. Det var desværre en stakket frist, for med kontraktforlængelsen blev klubben oplyst, at det nok ville blive den sidste forlængelse. Fra midten af september 2008 ophørte svæveflyvningen på EKVL. I månederne op til var der megen dialog i klubben om fremtiden, og der var flertal for at flytte klubbens aktiviteter til Nordsjællands Flyveklub.



Værløses ASK-21 lige før touch down

Dengang var vurderingen at de to klubber komplementerede hinanden rigtig godt – ens værdisæt og holdninger til flyvesikkerhed, og den ene klub kom med stor knowhow og ekspertise i spilstart, mens den anden klub havde tilsvarende i flyslæb. Spillet fra FVS fik monteret prøveplader og kørt til Gørløse, hvor der således i efteråret 2008 blev afviklet spilstarter for første gang i 38 år. Med en banelængde på lige knap 1 kilometer, var højden ikke noget at prale af, men det var et aldeles glimrende alternativ til slet ikke at flyve på Flyvestation Værløse. Afslutningen af sæson 2008 tegnede lyst og bød på et stort aktivitetsniveau med to klubber opererende på Gørløse Flyveplads (EKGL).

Til at starte med var aftalen, at de to klubber skulle fungere side om side med hinanden på EKGL og således blev sæsonen 2009 brugt til at se hinanden an. Begge klubber bemyndigede i marts 2009 deres respektive bestyrelser til at forhandle videre om en egentlig sammenlægning. Dette foregik både i regi af en række fælles bestyrelsesmøder og ved medlemsmøder.

Samtidig med dette arbejdede bestyrelsen i FVS på at få en endelig afklaring med Furesø kommune og Forsvaret, men da denne sag var gået i politisk hårdknude, og der ikke var nogen løsningshorisont, besluttede FVS i foråret 2010 at blive en del af Nordsjællands Flyveklub.

Der blev ved sammenlægningen lagt meget vægt på, at det var to klubber, der fusionerede og ikke den store, der opslugte den mindre, men rent juridisk blev det besluttet at nedlægge FVS og overføre alle aktiver til Nordsjællands Flyveklub. Til generalforsamlingen i NF i 2010 blev der vedtaget et nyt sæt vedtægter, med en række midlertidige bestemmelser om sammensætningen af bestyrelsen (3 fra NF og 3 fra FVS) samt at klubbens navn skulle ændres til generalforsamlingen i 2011. Sammenlægningen var en realitet og Danmarks største svæveflyveklub var skabt.

Før plastikalderen

Nostalgisk tilbageblik til dengang hvor træ, lim og lærred var på mode og flyene "næsten" var økologiske

Af Jens Degner

SG-38

SG-38 var BFK's skolefly indtil købet af 2G'en i 1955. En-sædet og åbent, så man lærte sig selv at flyve, under kyndig vejledning, naturligvis. Første øvelse, med flyets næse op i vinden, skulle lære eleven en fornemmelse af rorenes virkning. Så blev man slæbt efter en bil, eller fik en gummitovstart, op til 10 – 15

meters højde med landing lige frem. Når man mestrerede denne øvelse, fik man en spilstart til større højde, så man også kunne lære at dreje! Ingen instrumenter at støtte sig til. Mange små havarier, men de fleste kunne repareres i ugens løb, så der kunne flyves næste weekend.



Grunau Baby

Efter, næsten at have lært sig selv at flyve på SG-38, skulle man omskoles til Grunau Baby. Et lukket fly med væsentlig bedre præstationer end SG-38. Stort set alle klubber i Danmark har haft en eller flere

Grunau Babyer i deres flåde. Mange piloter har fløjet deres Sølv C i Grunau Baby og i de første efterkrigsår var Babyen den mest almindelige type ved Danmarks Mesterskaberne, som blev afviklet på Flyvestation Vandel.



Delfin

Delfin'en, OY-DYX, Bygget i Polen, antagelig i 1939, i konkurrence med DFS Meise/Olympia som enhedstype til Olympiaden i Helsingfors i 1940. Hvordan OY-DYX kom til Flyvestation Værløse under besættelsen, melder historien intet om. Rygtet siger at Stamgruppen erhvervede Delfin'en for en 1/2 gris hos besættelsestropperne. OY-DYX indgik i BFK's flåde, da Stamgruppen og BFK blev slået sammen i 1955. Solgt til Svæveflyveklubben Bornholm af 1959. Havnede i borgmesterens sommerhushave lidt uden for Rønne og blev svært beskadiget. Piloten slap med skrækken. Inden flyet blev skrottet, demonterede et medlem samtlige beslag. Et komplet sæt tegninger dukkede

op, da Statens Luftfarts Væsen flyttede fra Ellebjergvej til Ørestaden på Amager.

Det var hvad Ove Hillersborg, Dansk Svæveflyvehistorisk Klub, behøvede for at bygge en replica af Delfin'en. Ove Hillersborg påbegyndte byggeriet i 2010 og nu i 2018 står der en helt ny Delfin og venter på at komme i luften, så snart papirkrigen er afsluttet. En fantasisk præsentation af Ove.

OY-DYX er så vidt vides eneste eksemplar ud af de +70 producerede, der overlevede 2. verdenskrig.



DFS Kranich

Hans Jacobs (1907 – 1994), var mellemkrigsårenes mest produktive svævefly konstruktør. Som chef for DFS (Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug), var han ansvarlig for adskillige succesrige konstruktioner, bl.a. den to-sædede DFS Kranich, som fløj første gang i 1935. På trods af elendigt udsyn fra bagsædet, blev typen hurtig populær pga. væsentlig bedre flyveegenskaber end konkurrenternes. Luftwaffe benyttede Kr brændstofmangel. Det svenske flyvevåben bestilte 30

stk. hos AB Flygplan i 1942. Et kvalificeret gæt er at der er bygget ca. 2000 Kranich'er før, under og efter 2. verdenskrig. BFK købte en havareret svensk Kranich I hos Dansk Aero i 1952. Flyet blev genopbygget på Sofus Grum-Schwensens fabrik i Allerød og samtidig modificeret til Kranich II. Flyvende i klubben fra 1954 til 1964.



2G

Høgslund og Traugott-Olsen, to danske svæveflyvere, konstruerede (med klubbygning for øje), byggede og prøvfløj den første to-sædede 2G i 1946. Et kvantespring i forhold til tidens mest anvendte skolefly, SG-38. Nu sad der en instruktør i bagsædet fra første start. Utroligt mange danske svæveflyvere har lært af flyve og gået solo på 2G. Der er bygget ni i alt fra 1946 til 1958, og tre stk. flyver stadigvæk. FLV bestil-

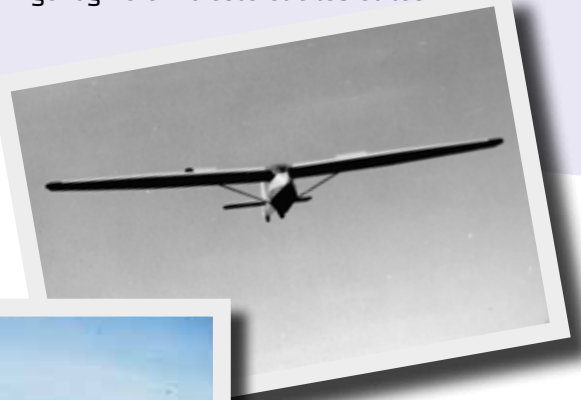
te i 1952 tre stk. hos Dansk Aero A/S i Aarhus til de militære svæveflyveklubber. BFK købte i 1955 en 2G af Viborg, OY-119 senere OY-ARX. Med anskaffelse af 2G'en faldt klubbens udgifter til lim, lærred, krydsfinér og lister betragteligt. Efter fem års tro tjeneste blev OY-ARX i 1959 solgt til Bornholm. I dag er OY-ARX, efter en gennemgribende restaurering, atter flyvende i Dansk Historisk Svæveflyveklub



Rhönlerche

Schleicher leverede i begyndelsen af 1960 en sprit-ny Rhönlerche til klubben. Hvilken ny verden. Sidde indendørs med instrumenter, så man kan se hvor højt, hvor hurtigt og hvorhen man fløj! Tro arbejdshest indtil BFK flyttede til Gørløse. Kun et enkelt havari.

I oktober 1966 hjalp OY-XAB med æbleplukning i plantagen vest for Sandholm efter et afbrudt flyslæb. To knækkede vinger og flere molesterede æbletræer til følge.



Rhönbussard

Hans Jakobs designede Rhönbussard'en i 1933 på opfordring af Alexander Schleicher. Alexander Schleicher havde allerede sin egen svæveflyfabrik og søgte et fly med bedre ydelser end Grunau Baby og billig at producere. Svaret blev Rhönbussard. BFK har ejet to. OY-

DXI blev til aske ved hangarbranden i 1955. Afløseren, OY-DXA var sejlivet. 4 større havarier over en årrække, før det var slut. Et dejligt vævert lille fly, lidt trangt cockpit, med en fin rorharmoni og nem i termikken og også sjov at slå krøller med.



L-Spatz-55

I 1951 blev det igen tilladt at bygge svævefly i Tyskland. Alexsander Schleicher og Egon Scheibe kom i gang samme år. Egon Scheibe byggede de to-sædede Mü 13 E Bergfalke fra 1951 og Bergfalke II 55 fra 1955 og de en-sædede Spatz A og B fra 1952 med 13,2 m. spændvidde. I 1954 var L-Spatz-55 klar med 15 m. spændvidde og tyndere profil. BFK bestilte én til levering i 1955 med registreringen OY-DXU. Få uger efter

første flyvning fra Sandholm, havarede Spatz'en ved en udelanding lige øst for banen med en knækket vinge og bøjet krop til følge. Nogle år senere skete det samme ved en udelanding ved Kalmar i Sverige. OY-DXU deltog i adskillige DM'er på FSN Vandel og Arnborg. Fin termikflyver. Røgen fra en cigaret kunne næsten holde den oppe, men rorharmonisk, det var den s'gu ikke!



Mucha Standard, Lis & Pirat

Tre velflyvende fly fra SZD i Polen. God plads i cockpit, fin rorharmonik. Mucha Standard ren trækonstruktion, i BFK regi 1961 – 1967. Lis'en havde Mucha vinger og stålrør/aluminiums krop. Købt af en privat gruppe

som OY-FOX og solgt til klubben i 1964. Pirat'en havde tredelt vinge, performance som K-6, men med væsentligt større cockpit. I klubben fra 1967 til 1974.



Morelli 100 S

Midt i tresserne var der lang leveringstid på K-6, så klubben bestilte en fabriksny M 100 S fra Italien, OY-BFX. Lis-gruppen bestilte også en fabriksny, OY-FEX.

Morellien performede som K-6CR, men med bedre plads i cockpittet. I klubregi fra 1965 til 1971, hvor et medlem købte den.



Ka-7, K-13, K-8, KaCR-6, K-6E

Skole, begynder, øvede og konkurrence. Udsagn, der passer fint til Schleichers velkonstruerede og velflyvende fly. BFK, NF og FVS har haft flere af de nævnte fly.





JIS3 RAPTURE



JONKER SAILPLANES



M&D FLUGZEUGBAU