



**SVENDBORG**  Grundlagt 1943 

 Sydfyns Flyveplads  **FLYVEKLUB**



**1943 - 2018**

# Glæden ved at flyve . . .

Skrevet af Carl-Erik Olsen. Fotos af Jón H. Fjalldal.

H.C. Andersen har i Mit Livs Eventyr (udgivet 1855) skrevet citatet "At rejse er at leve".

I dag er det almindeligt at flyve til fjerne destinationer for at opleve fremmede steder, at lade sig inspirere, eller bare slappe af og holde ferie.

En af de mange muligheder for en rejse mod fjerne horisonter er at benytte et rutefly. Det er piloter, der bringer dig ud på din drømmes ferie. Men piloter benyttes også til at flyve med fragt, herunder post og pakker, frugt, blomster, fisk, frysevarer, industrielle varer og meget andet gods. Andre tager sig af patient transporter, udfører eftersøgninger og redninger til havs, leverer nødhjælp eller slukker skovbrande. Pilo-

ter bruges også til militære opgaver. De er alle erhvervspiloter.

Men der er også piloter, som udelukkende flyver for fornøjelsen og aldrig har opnået eller ønsket at gøre det til et levebrød. Civil eller privat flyvning kan bruges til personlige firmaopgaver, en tur i det blå, ferietur eller familiebesøg. Oftest i en lille privat flyvemaskine med 2 eller 4 sæder. Fornøjelsen og udfordringen kan sidestilles med at sejle.

Fælles er udfordringen, der ligger i turens formål, tidsramme og destination, og især selve udførelsen. I visse tilfælde bør der også udarbejdes en plan for rejsen. Fartøjet skal gøres

klart, lastes korrekt og forsynes med nødvendig brændstof til rejsen. En vejrudsigt skal indhentes og vurderes for rejsens gennemførlighed, herunder at tage nødvendige forholdsregler, før man faktisk tager af sted. Med erfaring kan forarbejdet indskrænkes, og for en kort tur på vandet eller i luften kan man blive klar på et øjeblik. Men hvis man vil rejse langt, og vil være afsted i flere dage, skal der selv sagt planlægges efter landinger for optankning og overnatningsmuligheder. Særligt skal vejrudsigten indhentes og studeres nøje, og man skal være parat til at ændre sine løbende planer, hvis forholdene kræver det. Man skal have respekt for vejret, men også kende fartøjets begrænsninger, være realistisk omkring sine personlige evner og erfaringsniveau i forhold til den planlagte tur, og benytte sin sunde fornuft for at beslutte, om man vil tage afsted eller ej. Man skal også være klar til at vende om og søge "havn", hvis vejret mod forventning forværres undervejs. Sikkerheden har altid den højeste prioritet. Hvis man er bare det mindste i tvivl på forhånd om gennemførligheden, skal man aflyse.

Glæden ved at flyve er mangesidet. Når flyet går i luften, befinder man sig pludseligt i en 3-dimensionel verden. Højden over jorden giver dig en langt større horisont, og du føler dig meget lille. Samtidig kommer der en følelse af frihed, men også et ansvar, for al din opmærksomhed rettes mod at styre flyveren, om at holde øje med eventuel trafik, du udfører løbende vurdering af instrumenternes informationer og gør små korrektioner på motorens drift efter forholdene. Sideløbende navigerer man efter planen, flyvekortet og kompasset, gør notater undervejs og kommunikerer via radioen. Det er både udfordrende og meget livsbekræftende. Efter en god flyvning og landing bearbejder man forløbet, kritiserer sig selv, og tænker over om noget kunne være udført bedre. Desuden skal man notere flyvningen i flyets og i sin egen logbog. En god pilot lærer hele tiden, og er altid i konkurrence med sig selv, som en anden atlet.

Alle piloter, både militære og erhvervspiloter, begynder i en lille to-sædet eller 4-sædet flyver med instruktør. Desværre er pilotuddannelsen i Danmark en af de få erhvervskompetencer,



## Klubbens bestyrelse består p.t. af:

Formand	Henrik Solmer
Næstformand	Frank Brade Jørgensen
Kasserer	Klaus Cesium Larsen
Sekretær	Asger Lund Madsen
Webmaster	Find Kaas
KZ-7 specialist	Carl-Erik Olsen

[www.svendborgflyveklub.dk](http://www.svendborgflyveklub.dk)

Layout og print: Stefan Harboe Andersen - HarboGraf 20 29 39 49 - oplag 1000 stk.

som man skal betale selv. Den eneste undtagelse kan være, hvis man søger ind hos militæret eller flyvevåbnet - og bliver fundet egnet. Der stilles krav til almindelig god helbredstilstand herunder syn og hørelse.

En uddannelse, udover den praktiske flyvning, kræver også en del teori omkring love og bestemmelser, flyveprincipper, -præstation, -procedurer, -planlægning, generel viden om luftfartøjer, meteorologi, navigation og menneskelig ydeevne. Der findes både flyveskoler og flyveklubber, der kan være behjælpelige.

Det at tage en pilotuddannelse er som at komme ind i en ny verden, med godt kammeratskab og nye rejsemuligheder. Det er også udfordrende og personligt stærkt berigende, for man kommer under uddannelsen til at kende sig selv bedre og finder styrke, som man aldrig før har prøvet eller udforsket.



Man behøver ikke at eje et lille fly selv. Man kan leje en maskine "våd", det vil sige en fast pris per time, der inkluderer alle udgifter til benzin, forsikring og generelle driftsudgifter. Man kan leje den for en time, en dagstur eller en ferieuge, hvor man kun betaler for de aktuelle flytimer i timer og minutter, hvor motoren rent faktisk kører.

(Hvis man ønsker at leje for en enkelt eller flere dage, siger det sig selv, at flyet gerne skal bruges 2-4 timer dagligt i gennemsnit, da man ikke betaler for at have flyet til rådighed).

Hvis man er god til at bruge sine hænder, har lidt indsigt i mekanik, og ikke er bange for at starte et projekt, der vil strække sig over adskillige tusind timer, kan man også blive hjemmebygger og fremstille sit eget helt nye fly. Der findes mange forskellige byggesæt, lige fra 1 til 4 sæder. Det kan være højvinget eller lavvinget, og kan bygges i aluminium eller glasfibermaterialer. Alternativt kan man vælge et fly fremstillet med de gamle traditionelle metoder i træ, lærred og stålror, eller at restaurere en gammel flyvemaskine . . .



# 75 luftbårne år

Torsdag den 24. november 1943 meddelte Svendborg Avis i en for datidens avisdesign stor overskrift:

"En god start for Svendborg Flyveklub"

Der blev berettet fra den stiftende generalforsamling aftenen før på Hotel Ærø.

50 interesserede var mødt op, da købmand N. Madsen bød velkommen, specielt til sekretæren i Fyns Flyveklub, Erik Jensen, Odense. Det kan forekomme besynderligt, at der var interesse for flyvning i et af de hårdeste år under den tyske besættelse af Danmark.

Året, da samarbejds-

politikken var brudt sammen og landet var uden

regering. Civil-

flyvning var forbudt lige

som så meget an

det. Danskerne har

naturligvis håbet

og vidst, at en dag blev

Danmark atter frit, og så var

det med at være klar til at nyde fri-

heden. Som f.eks. at kunne flyve. Tilbage

til den stiftende generalforsamling. Erik Jensen sagde bl.a.:

"Når Dansk Motorflyve Union har taget initiativ til at få oprettet flere flyveklubber, er det i be-

vidstheden om den betydning, det har at skaffe organisationer, der kan støtte den civile flyv-

ning."

Erik Jensen tilføjede, at en af de største og første opgaver for Svendborg Flyveklub må være at skaffe en flyveplads. Det spørgsmål vender vi tilbage til.

Der skal også holdes teorikurser. Erik Jensen

oplyste, at 70 har deltaget i sådanne i Odense. 48 blev indstillet til eksamen, 42 bestod.

Fyns Flyveklub blev stiftet i 1927 og tog navneforandring til Odense Flyveklub, da klubben i Svendborg var en realitet.

## Enhver uberygtet mand eller kvinde

Under den stiftende generalforsamling på Hotel Ærø indløb der et telegram. Det var fra automobilforhandler A. Bukkehave, som meldte sig ind i klubben. Navnet Bukkehave

kommer vi til at læse mere om. Formålsparagraffen siger, at "Svend-

borg Flyveklub har til formål i

Svendborg og opland at fremme interessen for og

lette adgangen til aktiv deltagelse i sportslig

flyvning." Som medlem kan optages

enhver uberygtet mand eller kvinde.

Firmaer, kommuner, organisationer m.v. kan

blive overordnede medlemmer.

Kontingentsat blev fastsat til 12 kr.,

18 kr. for ægtepar - pr. år.

## Flyvechef med certifikat

Vedtægterne har en passus om, at udlændinge kan optages - efter

skriftlig anmodning og efter bestyrelsens godkendelse. Mon ikke det var et forsøg på

at holde eventuelle medlemmer af den tyske besættelsesmagt ude?

Forretningsudvalget skulle bestå af formand, kasserer, sekretær og flyvechef. Sidstnævnte

skulle have flyvecertifikat. Posten kunne besættes af et medlem uden for bestyrelsen.

Købmand N. Madsen blev valgt til klubbens første formand og bestyrelsen kom til at se

sådan ud: Automobilforhandler A. Bukkehave,



salgsleder Waage Jensen, næstformand og flyvechef, filialbestyrer O. Hoff, distriktsleder Aage Sørensen og montør V. Rasmussen. I Svendborg Byhistoriske Arkiv ligger et notat, skrevet af Brian Jørgensen i anledning af klubbens 25 års jubilæum i 1968.

"Klubbens første år var i krigens tid, hvor man holdt teorikurser og med længsel ventede på den dag, da der igen kunne startes praktisk flyvning", hedder det, og der fortsættes:

"Efter krigen fik flyvningen virkelig den voldsomme fremgang, man havde ventet."

En flyveplads havde klubben endnu ikke. I stedet blev der arrangeret rundflyvninger på forskellige midlertidige landingspladser, tilhørende lodsejere blandt klubbens medlemmer.

Falcks Flyvetjeneste stillede maskiner til rådighed for rundflyvningerne, mens klubmedlemmer med certifikat var henvist til at tage til Beldringe Flyveplads for at komme i luften.

### En verdensmester

Klubben forsøgte at få svæveflyvning som en aktivitet, men i mangel af en fast flyveplads var det svært. I notatet fra 1968 hedder det: "Nu har klubben en aktiv svæveflyvegruppe med eget tosædet svævefly og startspil, ligesom flyslæb-start er mulig, da en motormaskine tilhørende et klubmedlem er indrettet hertil."

Svendborg Flyveklub havde i flere år en ræk-

ke aktive modellflyvere. I 1953 blev det endda til et verdensmesterskab, idet Hans Hansen som den første dansker vandt VM med en svævefly. Det indbragte Hansen et æresmedlemskab af klubben.

I 25 års notatet fra november 1968 skrives, at ønsket om en permanent flyveplads endelig er gået i opfyldelse. Flyvepladsen på Tåsinge var da under anlæg og klar til indvielse i det følgende år. Men pladsen kunne allerede benyttes af private.

"Svendborg Flyveklub markerer 25 års jubilæet med en landing på den nye flyveplads ved Bukkehøve på Tåsinge..... og flere af de seks motormaskiner i klubben deltager...".

Indtil pladsen på Tåsinge blev anlagt, var der gennem årene foreslået en række lokaliteter som flyveplads og flere blev brugt som midlertidige pladser: Kroghenlund, Thurø, Lehnshøj og Tåsinge.

Fem kommuner gik sammen om anlæg af pladsen ved Bukkehøve på Tåsinge. At den blev placeret her og ikke som ellers foreslået i Stjoul skete på Svendborg Flyveklubs anbefaling. Her var der mulighed for en 1000 meter bane og i notatet skrives:

"...så en regulær rutetrafik med større maskiner kan etableres".

Kommunerne bag etablering var Svendborg, Tåsinge, Rudkøbing, Tranekær og Sydlangeland.

### Højtflyvende planer

Inden man var nået så langt, havde Svendborg Flyveklub bl.a. i 1965 – ja, undskyld – højtflyvende planer. I Fyns Tidende den 4. marts 1965 er overskrift på forsiden:

"Flyveplads ved Svendborg med fast rutetrafik?"

Det hed i artiklen, at der ved et møde på Hotel Svendborg førtes på et "meget realistisk plan forhandlinger om etablering af en flyveplads på marker, der dels hører under Lehnshøj, dels under Hvidkilde."

Det blev kaldt et pludselig ryk i klubbens mange bestræbelser, hvilket skyldtes at interessen for sportsflyvning efterhånden er døet ud. Derimod er det i Svendborg en betydelig interesse for hurtige trafikmuligheder i form af en fast rute til København og for taxaflyvning til ind- og udland.

Direktør Ingolf Nielsen, Cimber Air i Sønderborg, deltog i mødet. Han fandt den udpegede plads særdeles velegnet..

Han tilføjede, at "såfremt pladsen bliver oprettet, er der store muligheder for, at den rute, der nu findes fra Sønderborg til Kastrup vil kunne lægges med mellemlanding i Svendborg, således, at der herfra vil kunne blive faste forbindelser til hovedstaden og til Sønderborg".

Artiklen i Fyns Tidende sluttede: "...initiativtagerne er særdeles optimistiske. De regner 100 procent med, at Svendborg nu får en flyveplads – fordi der i denne omgang er konstateret et reelt behov for sådan hurtig trafikmulighed". Men ak. Før planen var kommet i luften nødlandede den. De to jordejere, der skulle lægge areal til flyvepladsen sagde blankt nej til at afstå arealerne.

Da Tåsinge Flyveplads i oktober 1969 blev indviet, gik 15 fly i luften på en gang efter at en maskine havde gennembrudt et rødt-hvidt bånd. Formanden for flyvepladsudvalget, sognerådsformand Henry Nielsen, Tåsinge, holdt tale og sagde, at pladsen var resultatet af et

forbilledligt samarbejde mellem de fem kommuner.

### 10 kr. for start og landing

Henry Nielsen spillede en stor rolle i bestræbelserne på, at få anlagt og udviklet pladsen. I 1970 blev Tåsinge lagt sammen med Svendborg Kommune. Henry Nielsen fik plads i byrådet og var i de følgende fire år fortsat formand for flyvepladsudvalget.

Kort før indvielse af pladsen havde den fået det blå stempel af Luftfartsdirektoratet. Der blev fastsat en pris på 10 kr. for hver start og landing. De fem kommuner havde ofret 50.000 kr. på at anlægge banen,

I 1971 kunne ugeavisen Svendborgposten oplyse, at der året før havde været 20.000 starter og landinger fra pladsen – og der var tanket 49.000 liter benzin. 300 fly fra udlandet havde brugt flyvepladsen.

Det hed sig, at banen var den bedste og mest tørre i hele landet.

1976 opstår der en polemik i de lokale aviser. Nogle mener, at kommunerne ikke lever op til deres forpligtigelser og ikke passer pladsen ordentligt. Pilot og gårdejer Søren Bukkehøve tilbød at overtage pladsen og drive den. Det var ham, der ejede de 6,6 ha som var lejet ud til flyvepladsen.

Borgmester Svend Aage Andersen, Svendborg, var blevet formand for flyvepladsudvalget og han foreslog, at kommunerne burde overtage arealerne, så der kunne etableres forskellige faciliteter som hangar m.v.

Der bliver indledt en ekspropriationssag mod Søren Bukkehøve. Så vidt kommer det dog ikke, da der i februar 1977 indgås et kompromis: Kommunen køber 1,5 ha af Bukkehøve, og lejer fortsat det resterende areal. Kommunen får forkøbsret.

Den bliver benyttet i 1980, hvorefter hele pladsen er kommunalt ejet.



# Chokket, kampen for flyvepladsens overlevelse og visioner for fremtiden

Den 3. april 2018 får Svendborg Flyveklubs formand, Henrik Solmer en henvendelse fra en journalist på Fyns Amts Avis, der vil høre, hvad han siger til, at kommunens embedsmænd har sat driftstilskuddet på 540.000,- i besparelseskataloget til dette års budgetforhandlinger. Lidt af et chok.

Solmer mødes med journalisten, som også taler med Starling Air, og der bliver skrevet en artikel om, at Sydflens Flyveplads med et penselstrøg kan blive nedlagt, hvis politikerne vælger at sløjfe driftstilskuddet. Svendborg kommune mangler penge, og der skal findes 50 mio. kr. i besparelser på budgettet.

Allerede på det tidspunkt er der ved at gå alt for meget følelse i reaktionerne. I stedet for at tænke rationelt og kigge på, hvordan vi kan gribe situationen an ved hjælp af FAKTA, aktindsigter og gode argumenter for en bevarelse af flyvepladsen.

Flyvepladsens mange interessenter, både de kommercielle og fritidsrelaterede, bliver indkaldt til stormøde, og de kom fra:

Starling Airs kommercielle virksomhed

Starling Airs driftsselskab, som har kontrakt med kommunen

Hemmingsen og hans flyværksted

10-12 hangarejere med fly

Og de to flyveklubber – Svendborg Flyveklub og Fyns UL-Flyveklub – hver med 50 medlemmer, hvoraf mange bruger flyvepladsen både i relation til en virksomhed og privat.

Ikke tidligere havde flyvepladsen været set som et samlet hele. I mange, mange år havde hver passet deres eget interesseområde – og det var jo egentlig gået meget godt.

Men nu stod man pludselig overfor en fælles fjende – en trussel om nedlæggelse af pladsen, og derved kunne det hele jo være slut.

Så for første gang sad der repræsentanter fra alle interessenterne rundt om bordet og skulle

lægge en slagplan for, hvordan vi skulle gå til veje.

I første omgang koncentrerede vi os om at få så mange som muligt til at indsende høringsvar inden den 27. april. Alle knoklede på for at kontakte folk fra erhvervslivet, organisationer (som AOPA/DMU), udenlandske kontakter, og selvfølgelig vores egne klubmedlemmer. Og det gav pote!

56 høringsvar var indkommet fra nær og fjern – det ene tungere end det andet – med mange gode argumenter fra forskellige vinkler og brugere. Det var helt enkelt fantastisk at opleve, hvilken opbakning, der var omkring flyvepladsens bevarelse.

Dernæst koncentrerede vi os om at få nogle politikere i tale for at få mulighed for at fortælle dem om flyvepladsen, og om pladsens mange forskelligartede interessenter. Og ved at gå i offensiven også at få dem til at indse, hvilket udviklingspotentiale, kommunen ville gå glip af, hvis de nedlagde pladsen.

En gammel udviklingsplan fra 1990 blev fundet frem. Et gedigent værk, udarbejdet af to embedsmænd og to erhvervsfolk. Første etape med en drejning af banen og etablering af natlys var blevet udført i 1998.

En anden etape med en forlængelse og asfaltering af banen havde pladschef Peter Nordquist igen bragt i tale overfor politikerne i 2015. Flere var på daværende tidspunkt positive, men kunne ikke forsvare at bruge 15 mio. kr. på banen, når der samtidig skulle spares på skoler og plejehjem.

## Men tilbage til vores offensive tilgang.

Den 7. maj havde vi indbudt politikerne fra Teknik- og Erhvervsudvalget, hvilket flere af dem havde takket ja tak til. Vi holdt mødet i en positiv og optimistisk ånd, startende med en rundvisning, hvor Peter fortalte om flyvepladsens historie og aktiviteter.

I klubhuset gennemgik vi overskrifterne fra de mange høringsvar. Et gennemgående træk fra

både erhvervslivet og de private brugere var: Sørg for at få banen gjort brugbar året rundt, så stiger aktiviteterne.

Et klubmedlem havde indhentet tilbud på asfaltering af den eksisterende bane, hvilket burde kunne lade sig gøre for ca. 10 mio. kr. Vi talte om mulige investorer til asfaltering – så som erhvervslivet, indenlandske fonde og EU's regionale fonde. (Efter mødet bliver der også arbejdet med et alternativ til asfaltering, nemlig en belægning af kunstgræs, som oveni købet er bedre for miljøet, til ca. 4,7 mio. kr.)

Og vi gennemgik andre benspænd for en mulig øget aktivitet og investering i pladsen. F.eks. hangarejernes seks måneders opsigelsesfrister i jordlejekontrakterne, hvilket jo ikke giver nogen lyst til at renovere eller bygge nyt. Også det nylige forbud mod helikopterflyvning på pladsen blev berørt.

Og sammenfattende lød det til politikerne: Giv os nu muligheden for at gå videre med disse planer om udvikling og investering. Men det kræver, at I IKKE nedlægger flyvepladsen, for så får vi ALDRIG en international flyveplads igen.

Så kom budgetforhandlingerne den 23. og 24. april. Flere af byrådets partier havde kæmpet med næb og kløer for flyvepladsen. Og det lykkedes at få skrevet følgende tekst ind i budgetforliget:

”I forhold til Sydflens Flyveplads er der enighed om at reducere det kommunale driftstilskud, samtidig med at der tilbydes en 20-årig råderetsaftale. Hensigten hermed er, at flyvepladsen på sigt bliver selv bærende.”

Det er stadig uklart helt præcist, hvordan en 20-årig råderetsaftale bliver udmøntet. Men hangarejerne skal sikres gennem uopsigelsesperioder, der skaber lyst til investeringer.

Og en 20-årig råderetsaftale skal også medvirke til, at vi i fællesskab med kommunen og erhvervslivet kan arbejde videre med planerne om at finde investorer til en asfaltering eller belægning med kunstgræs af den eksisterende landingsbane.

## Hvad har vi så lært af hele denne proces?

Jo, at ingen af flyvepladsens mange interessenter kan stå alene. At man ikke bare kan hytte sit eget skind og fortsætte som hidtil. Og – at det bliver endnu vigtigere i fremtiden at løfte i flok, hvis vi skal overbevise det politiske system og mulige investorer om, at det her kan vi klare – fordi ALLE flyvepladsens interessenter står sammen.

Uddrag af oplæg ved AOPA's årsmøde afholdt på Sydflens Flyveplads 9.6.2018 af Britt Hauer-vig, hustru til ”flyvermand”, forkæmper for flyvepladsen og tovholder på 75-års fødselsdag.



JW LUFTFOTO - v/Jørgen Weber

# Vort æresmedlem, nestor og seniormedlem, ingeniør Brian Jørgensen

Skribent og fotograf: Henrik Solmer

Brian startede som ung mand sin flyvekarriere i Kolding Flyveklub. I 1944 havde tyskerne givet tilladelse til at uddanne sig som svæveflyver kun i Bøtsø på Falster, og her gik hans drømme i opfyldelse og han fik sit certifikat som svæveflyver.

I 1950-erne var han med til at udvikle og udbygge svæveflyvningen i Odense på Beldringe lufthavn. Her fik han også sit certifikat som motorflyver.

I 1951 drog han sammen med kollegaen Rårup til Paris rallyet. Det var nemmere at navigere i de dage. VFR-kortene havde ingen kontrol- eller andre mærkelige zoner påtegnet. Efter Paris besluttede de at fortsætte mod Croydon i England. På vej til Biggin Hill blev de interceptet af Royal Airforce, men kunne ufortrødent fortsætte mod deres destination. Man kommunikerede ikke så meget på radioen i de dage.

I 1960 blev Brian medlem af Svendborg Flyveklub. I de år blev klubben delt op i en svæveflyver- og en motorafdeling, hvor Brian blev leder af svæveflyverne. Sammen med Bagermester Lohse byggede de med frivillig arbejdskraft også en stor hangar, som står- og bruges endnu.

Der var officielt ingen flyveplads, men de fløj fra marken, der var ejet af Erik Bukkehave.

Der havde været flere forslag fremme om, hvor en eventuel flyveplads i Svendborg området skulle

anlægges. Sammen med sognerådsformand på Tåsinge Henry Nielsen planlagde Brian Jørgensen, at den skulle ligge på den position, hvor den stadig ligger.

I 1969 åbnede Svendborgs borgmester Andersen officielt Sydfyn/Tåsinge Flyveplads.

I 1952 inviterede Brian pigen Herdis med på en flyvetur over det skønne Fyn. Hun blev åbenbart så begejstret for turen, at de et år senere blev gift.

Hans kære hustru Herdis fløj med på utroligt mange ture i hans KZ-3 OY-GVA som han ejede fra 1983 til 2003.



Han opnåede også at vinde motorflyvekonkurrencen i Herning i 1952 og flere gange var han blandt de fire bedste i den nordiske konkurrence

Da svæveflyverne i begyndelsen af 1970-erne flyttede til Vøjstrup, var Brian en stor igangsætter her

Han nåede i sit luftbårne liv at logge 50 timers svæveflyvetid og ca. 1.000 timer total.

Brians interesse for flyvning er stadig stor. Sker der noget spændende i klubben er han altid med. Til daglig er han altid med via internettet og E-mails.

I hjemmet har han et kartotek af mere end 3.000 diaspilder kun om flyvning.

Brian Jørgensen er altid spændende at besøge



Brian Jørgensen foran billedkartoteket

## Klubflyet OY-BFY

**Fabrikant:**

**Cessna Aircraft Co  
Wichita Kansas USA**

**Typebetegnelse:**

**Cessna F-172-M**

**Fabrikationsnummer:**

**1142**

**Fabrikationssted:**

**Reims-Aviation S.A.**

**Reims Frankrig**

**Fabrikationsår:**

**12. marts 1974**

**Nymalet:**

**2013**

**Motor:**

**AVCO Corp. Lycoming Division**

**Williamsport, Penn., USA**

**Lycoming 0-320-E2D**

**HK:**

**160**

**Propel:**

**McCauley 1 C 160/CTM 7553**



# Årets gang i Svendborg Flyveklub

## Medlemmer

Svendborg har gennem alle årene haft et temmelig konstant medlemstal, der har bevæget sig mellem 40 og 50. I øjeblikket er der 39 aktive og 10 passive. (Uden certifikat).

Medlemmernes professionelle arbejdsområder og uddannelse strækker sig over et vidt område. Nogle af de professionelle piloter har logget mere end 22.000 timer og nogle af de nyuddannede ligger lige under 100.

## Foredrag

Et populært indslag i klubben er vore foredrag. Mange klubmedlemmer har fortalt om spændende emner enten inden for deres daglige virke eller fra oplevelser og interesseområder. Af de mest benyttede kan nævnes: Jørn Asmussen (Havariinspektør). Poul Ellehammer (Ingeniør). Jens-Otto Møller (Professionel pilot).

Ude fra har vi også haft besøg af meget interessante gæster.



## Vincent Seremet (Flykonstruktør og testpilot)

Berettede om sit spændende liv helt fra barnsben om, hvordan hele livet var gået med store opfindelser og afprøvninger af næsten alt, der kan holdes flyvende. Der var ikke mange knogler i hans krop, der ikke havde været brækket.



Medlem Kim Allan Kristensen  
Fortæller om droneverdenen



## Thomas Kristensen (MET) F-16 Pilot

Holdt et meget inspirerende foredrag om livet som F-16 pilot. Hans træning, udstationering og farlige togter langt fra Danmark'



## Hejne Landbo (HED) F-16 Pilot

Igen en F-16 pilot der levende beskrev sin uddannelse og liv i flyvevåbnet. Til slut fokuserede han dog på den hændelse, der gjorde ham verdenskendt, da han lidt vest for Rømø måtte trække i det afbillede håndtag og lade sig skyde ud med katapultsædet pga. maskinefejl. Heldigvis overlevede han uden større skader.

## Kaptajn Søren Hugo Hansen



Selv havets folk har besøgt os, da den tidligere forstander på Kogtved Søfartsskole og Mærsk kaptajn tog os med ind i hans spændende verden.

## Undervisning

Palle Nørby. (Hele det flyvende Danmarks Palle med over 22.000 timer på bogen)

Han har gennem alle årene stået for mange af vore toårige Periodiske Flyve Træninger nu kaldet Proficiency Checks og således holdt os flyvende. Ligeledes sørgede han for at mange af os bibeholdt vore sproglige radiocertifikater. Hans undervisning udfordrede os ofte både på det teoretiske- og det flyvemæssige område. Aldrig trist, da han altid har gode historier oppe i ærmet.





**Daniel Nordquist** (Vor pladschef, pilot og flyveinstruktør).

Styrer EKST samtidig med, at han bl.a. foretager taxa-, foto-, bannerslæb og uddanner piloter, som ofte kommende medlemmer i vor klub. Han står også for mange af medlemmernes proficiencys checks.

Har afholdt kurser i radiokommunikation samt i brugen af alle de nye funktioner, der efterhånden kan anvendes på f.eks. en iPad.

### Sammenkomster

Klubhuset er altid åbent for alle medlemmerne, så det kan faktisk bruges til hvad som helst. Det har været anvendt til bryllup over børnefødselsdage til den årlige julefrokost.

Der er sågar blevet danset.

En månedlig klubaften afholdes altid.



Nu er vi så heldige, at vi i medlemsskaren har både Poul Ellehammer og Lars Birger Svendsen, der



er eminente på guitar og harmonika. Synger godt gør de skam også.

Vort klubhus kan også blive brugt af udefra kommende. På det sidste har vi haft besøg fra bl.a. Vestjysk Flyveklub, Herning.



### Besøg fra Herning

Den internationale pilotorganisation AOPA afholdt deres årsmøde hos os. Disse besøg skal nok ses som en manifestation af den opbakning vi har modtaget fra mange sider i vort arbejde for at bevare Sydfyns Flyveplads.



### Vedligehold

Gennem de senere år er der foretaget store forbedringer på vort klubhus, som efterhånden var blevet noget miserabelt.

Der blev isat nye vinduer og døre. De indvendige rum blev shinet op og taget fik en tiltrængt afrensning og maling.

Denne istandsættelse har kun været muligt med velvillig støtte fra vore sponsorer, som hjælper os år efter år.



### DMU-ture

Adskillige medlemmer er medlem af Dansk Motorflyver Unionen. Følgelig deltager de i en spændende årligt tilbagevendende udenlandstur med mange gode oplevelser.







## Tilbageblik

Svendborg Flyveklub har i alle årene med debatter og højtflyvende planer om udvikling af egentlig rutetraffic på pladsen til gavn for erhvervslivet levet sit eget liv. Om end dens skiftende bestyrelser har deltaget aktivt i debatten og udøvet indflydelse. Det har ikke været muligt at fastslå klubbens formænd fra begyndelsen, men i nyere tid menes de at have været:

- Brian Jørgensen (Svæveflyvning)
- Preben H. Jensen (Motorflyvning)
- Bjarne S. Petersen
- Roger Jarlgaard
- Leif Eschelund
- Jørgen Weber
- Lars Skjødt Jensen
- Finn Boye Kristensen
- Lars Erik Nielsen
- Jakob Thrane
- Henrik L. Solmer

Klubben har arrangeret talrige teorikurser til opnåelse af privat flyvecertifikat. Bl.a. optrådte klubmedlemmerne Brian Jørgensen, Preben Jensen og Leif Eschelund som instruktører, ligesom der også blev tilbudt radiokurser, hvor bl.a. daværende flyveleder og medlem Frank B. Jørgensen underviste dem, der ønskede at erhverve det engelske certifikat. Den har fejret sine jubilæer og arrangeret foredrag med et specielt indhold for flyveinteresserede.

I 1973 fik klubben sit eget hus på flyvepladsen. En 100 kvadratmeter svensk produceret barak fra besættelsen blev forvandlet til et nydeligt hus. Arbejdet blev udført af medlemmerne i deres fritid. Klubben havde på det tidspunkt 56 medlemmer, hvoraf de 30 havde certifikat.



JW LUFFOTO - v./Jørgen Weber

**Banedrejningen ses her tydeligt. I dag hedder pladsen Sydfyns Flyveplads og er af Svendborg Kommune forpagtet ud til Starling Air. Den passes af Daniel Nordquist.**



### Klubhuset

Svendborg Flyveklub har haft op- og nedture. Nå, ja, medlemsmæssigt, men har altid været i stand til at komme på vingerne igen. I 75-året for dens oprettelse har Svendborg Flyveklub 50 medlemmer, hvoraf de 15 er flyejere. Et Cessna fly OY-BFY, ejet af to af medlemmerne, kan lejes af de øvrige. Klubben har ét æresmedlem: Ingeniør Brian Jørgensen, der har været medlem siden 1960 og har ydet en stor indsats for den sydfynske civile flyvning.

# Den 1. september 2018 fejrer klubben sin 75-års fødselsdag



Svendborg Flyveklubs næstformand Frank Brade Jørgensen og formand Henrik Solmer takker egne medlemmer, medlemmer fra Fyns UL-Klub, Daniel og Peter Nordquist fra Starling

Air og ikke mindst de mange sponsorer, der har gjort det muligt at fejre Svendborg Flyveklubs 75-års fødselsdag lørdag den 1. september. Vi ser frem til en festlig dag på EKST.



Bestyrelsen og medlemmer i Svendborg Flyveklub og Fyns UL-klub siger stor tak til Britt Hauer-ving for det omfattende koordinationsarbejde med fødseldagsarrangementet og jubilæumsbladet

**AKTIVITETER HELE DAGEN**  
fra kl. 10.00 til 17.00



## SVENDBORG FLYVEKLUB 75-ÅRS FØDSELSDAG



Lørdag den 1. september 2018

**Aktiv dag på Tåsinge EKST**

Program

Kl. 9.00-9.45 Fly-In fra nær og fjern. Udstillere og aktører på plads.

**Ingen landingsafgift**  
Svendborg Flyveklub byder piloter, udstillere og aktører på kaffe og morgenbrød.

Kl. 10.00 Åbning og velkomst af formand, Henrik Solmer.  
Efterfulgt af banneroptræk v/Starling Air.

Kl. 10.30-11.00 Blæseorkestret PUST (Pensionister uden særlig talent).

Kl. 11.30 Overflyvning F-16 fly.

Kl. 11.45-12.15 Blæseorkestret PUST.

Kl. 12.30-13.30 Stella Maris-konkurrencen - Romantik i luften. Vinderparret vies af borgmester Bø Hansen i luften ombord på Starling Air-fly.

Kl. 14.00 OY-BFY letter fra EKST.  
Konkurrence - Gæt flyvetiden Tåsinge-Vejrø-Tåsinge og vind et weekendophold for 2 pers. på Vejrø, inkl. flytransport til og fra Tåsinge. Lodder sælges fra kl. 10-14. Ved flere med rigtig resultat, findes vinderen ved lodtrækning.

Kl. 14.30 Danseshow fra Fitnessdk v/Mette Thaysen.

Kl. 14.55-15.15 Opvisning med modelfly - Svendborg RC Klub

Kl. 15.30 Faldskærmsudspringere opvisning - Odense Faldskærmscenter.

Kl. 16.15 Vinder af konkurrencen - Gæt flyvetiden - offentliggøres.

Kl. 17.00 Afslutning og tak for i dag.

### Øvrige aktiviteter i luften:

Bannerflyvning - Starling Air  
Rundflyvning specialtur - Starling Air - pris pr. pers. kr. 200,-  
Prøv at flyve selv med instruktør - pris pr. pers. kr. 800,-  
Demoture - Fyns UL - Flyveklub - pris pr. pers. kr. 150,-  
5 x rundflyvninger á 10 min. med sponsorer i KZ7 veteranfly - Kl. 10.25, 11.40, 13.40, 14.15 og 15.00

### Aktiviteter og udstillere på landjorden:

Fly-In fra nær og fjern, herunder Chipmunks, Lundby Kiosken, Hoppeborg, Brandbil, Modelfly - Svendborg RC Klub, Svævefly - Fyns Svæveflyveklub, Biludstillinger - Svendborg Motor Company, KIA Import Danmark og Veteranbiler Sydfyn, Lotteri med sponsorpræmier. Medlem Lars Birger Svendsen - harmonika,  
**Flyvelegen - Lars Rosenkvist**

Der tages forbehold for ændringer i program samt aflysning grundet vejrforhold.

### OVERFLYVNING F-16 FLY



Ca. kl. 11<sup>30</sup>

Rundflyvning specialtur - Starling Air pris pr. pers. kr. 200,-

### Romantik i luften



"Luftbåren Brudepar"



**MODELFLY SVENDBORG RC KLUB**

**FALDSKÆRMS-UDSPRINGERE OPVISNING - ODENSE FALDSKÆRMSCENTER**



Ca. kl. 15<sup>30</sup>

**Salg af pølser, øl, vand, is, kaffe og kage i løbet af dagen!**



**VETERANBILER SYDFYN**

# Stor tak til alle vores sponsorer

**Sydbank**

**Pind J. Design Guldsmedie**  
Gerritsgade 44 · 5700 Svendborg  
Tlf. 62 21 12 92 · www.pindj.dk

**SEAF**  
ALMENNYTTIGE FOND

  
**STELLA MARIS**  
HOTEL de LUXE

**Starling Air**  
Service mellem himmel og jord

**REMA 1000**

**AdvokatFyn a/s**

**KIA**

**1:30 KOMMUNIKATION**  
FILM OG FOLELSE & FORTÆLLING

**INTERCONNECT**

**KIA MOTORS**  
The Power to Surprise™

**HARBOGRAF**  
STEFAN'S GRAFISKE UNIVERS

**Aviation Support**

**GASERVICE**  
**energi.DK**

**Novotech**

**Taasinge Elementer**  
Smart thinking, smart building

**Evergreen Aviation**

**HARTVIGSEN & KO**



**Vindeby Bageri**

**Solmer's**  
Marine- og Maskinservice

**HOTEL SVENDBORG**

**Svendborg Brakes**  
Altra Industrial Motion

**TONNY MADSEN AS**

Vognmand

Boye erhverv  
minikøkkener.dk

**Lundeborg Strand-Camping**

Blomstergalleriet  
**Watz**

**NORWOOD**  
Trading & Engineering Co.Ltd.

- overblik & dybde  
**HAUERVIG**  
Research ApS

**Svendborg Motor Co. AS**

**staa  
plast**

**FynBuxus**  
Smukke stedsegroene haveplanter

**Steff's Place**  
Lundbykiosken

**Fauer Web**

**fitnessdk**

**BOJSEN IT**

Fri SøGården  
Signe Dam

**JWLUFTFOTO**  
www.jwlutfoto.dk

**JELLE-BO UDLEJNING** SVENDBORG  
Tlf. 6221 2790

## Private sponsorer

**Flemming Lundgaard Olsen**  
Allan Pelch

**Torben Hansen**  
Lars Wildenschild  
Birger Bro Christensen

**Frank Brade Jørgensen**  
Keld Holm Møller