

1993



1943

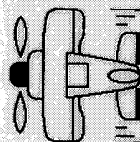
Nordsjællands Flyveklub

Gørløse Svæveflyvecenter

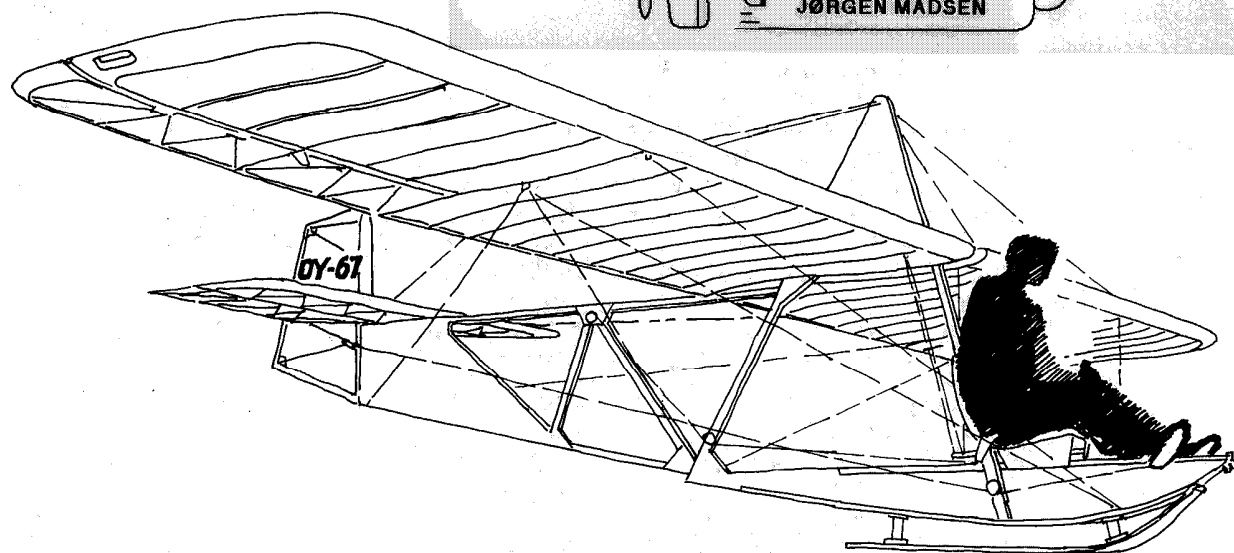


Birkerød Flyveklub





DENNE BOG
TILHØRER
JØRGEN MADSEN



50

Klubbens historie
1943 - 1993

NORDSJÆLLANDS FLYVEKLUB

Udgivet af Nordsjællands
flyveklub i anledning af
50 års jubilæet april 1993.

Redaktion og lay-out
Eli V. Nielsen
Niels Sund Nielsen

Sats og tryk:
Birkerød Fotosats Aps

Alt arbejde i forbindelse
med udgivelsen er udført
frivilligt og uden beregning.

Evt. indtægter ved salg af skriftet
går til Nordsjællands Flyveklub.

Kildemateriale:

Klubbens arkiv
Notam Birkerød
Notam N.F.
Frederiksborg
Amts Avis
Private fotos
og oplysninger.

Omslag:
Poul Kokholm Nielsen

Forside:
Bjarne Feldsted

Trykt i 500 eksemplarer.

Indholdsfortegnelse

Et jubilæumsskrift bliver til.....	side 3	Private svævefly	side 39
Formandens forord	side 3	Personalia	side 41
Klubbens stiftelse	side 4	Klubbens værksteder	side 41
Pionertiden 1943-1949	side 6	Klubbens flyvepladser	side 41
Sandholm-perioden 1950-1970	side 14	Klubbens glidere og svævefly	side 41
Gørlose flyveplads 1969-1971	side 24	Klubrekorder	side 44
Gørlose - Den nye tid 1971-1993	side 26	Klubbens pokaler	side 46
Status Januar 1993	side 38	Klubbens konkurrencepiloter	side 46
De næste 25 år	side 38	Annoncer	side 54

Et jubilæumsskrift bliver til.

Birkerød Flyveklub blev startet midt i krigens mørke år. Dengang som nu var det mange unges store drøm at komme op at flyve, men under den tyske besættelse kunne det kun blive til en ønskedrøm. For dog at være forberedt til den dag, da flyvning igen var mulig, blev der rundt om i landet startet flyveklubber, hvor man gik i gang med at bygge skoleglidere. Trods de barske vilkår i starten lykkedes det at holde liv i mange af de nystartede klubber, deriblandt Birkerød Flyveklub, som op til i dag har formået at udvikle sig til en af landets store svæveflyveklubber under navnet Nordsjællands Flyveklub.

Der skal på dette sted lyde en tak til alle de mange, der fra pionertidens første dage på forskellig vis har været med til skabe den flyveklub vi kender idag.

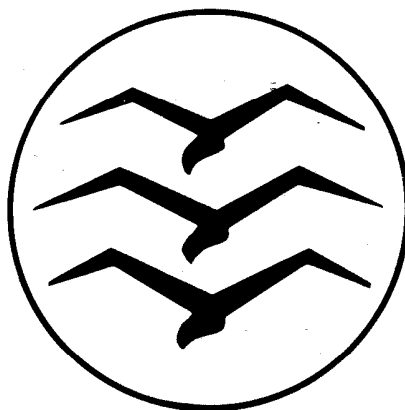
Det har været en spændende opgave at skrive klubbens historie, men også besværlig, fordi så meget skulle efterkontrolleres. Fx. har klubbens initiativtager Jolanda Rodio gennemlæst og godkendt omtalen af selve klubbens start. Der har også været afholdt møder med de "gamle", hvor bl.a. Helge Staunstrup, Bent Søndergaard, Christian Lund, Anders Haarby og Erik Wael har deltaget for at få sat tingene på rette plads.

Af det indsamlede materiale er der lagt vægt på så repræsentativt som muligt at beskrive selve klubaktiviteten og mindre de private grupper, vel vidende at disse har haft en væsentlig indflydelse på den samlede klubaktivitet. En tak til de mange, der har bidraget med skrift, private fotos, avisudklip m.m.

Også en stor tak til de medlemmer, som har bidraget med selve udarbejdelsen af jubilæumsskriftet, først og fremmest Niels Sund Nielsen, der har været helt uundværlig ved redigering, korrekturlæsning og opsætning, og tak til Ebbe Løvig Nielsen, Jens Gregersen og Anni Vappersgaard.

Tak til Poul Kokholm Nielsen, der har tegnet omslaget og tak til Birkerød Fotosats og vores annoncører. Til slut skal nævnes Per Weishaupt, der var udset til at redigere dette skrift, men på grund af sygdom ikke kunne være med. Han har givet os megen god inspiration ved udlån af sine mange billeder.

Eli V. Nielsen.



Hvordan ser et svævefly ud i år 2043 - og hvordan fungerer en svæveflyveplads?

Skrevet af Mogens Larsen.

Når vi forsøger at se frem, er 50 år en næsten uendelig lang tid, og vi kan kun gisne om udviklingen. Ser vi derimod tilbage, er det overskueligt - der er endog noget trygt ved tanken. Tingene og udviklingen virker velkendt, selv for yngre, som ikke personligt har oplevet perioden. Besøg på museer og på veteranflytræf, og ikke mindst publikationer som denne, er baggrunden for denne fortrolighed, vi har med tiden før os.

Da Nordsjællands Flyveklub blev startet som Birkerød Flyveklub, var der sikkert hverken tid eller overskud til at tænke på et arkiv. Ja, jeg tvivler på, at nogen overhovedet kunne forestille sig, at man så mange år senere skulle blive i stand til at skrive klubbens 50 års jubilæumsskrift. Men takket være en kreds af gamle og nye medlemmer, er det lykkedes at frembringe et skrift, der kan stå som en milepæl og danne optakten til de næste 50 år. En fremtid der med sikkerhed bliver fuld af spændende og ukendte muligheder og oplevelser.

En stor tak til Eli Nielsen og alle dem, der har medvirket til at gøre dette jubilæumsskrift muligt.

Klubbens stiftelse 1943

Der er et mundheld, der siger, at der står kvinder bag alt. Dette skulle også vise sig at være tilfældet, da det gjaldt starten af Birkerød Flyveklub, som i år kan fejre sit 50 års jubilæum.

Det var en frisk pige fra Schweiz, senere operasanger, Jolanda Rodio, der var medvirkende til klubbens start. Interessen for flyvning havde hun fået fra sit hjemland, hvor hun var blevet betaget af svæveflyvning, ligesom hun var meget interesseret i motorflyvning. Jolanda kom til Danmark i 1937, hvor hun giftede sig med den danske ingeniør Helge Buch.

Jolanda's store interesse for flyvning resulterede da i et ønske om at starte en flyveklub i Birkerød.



Jolanda Rodio aflagde prøver til C diplom på Lundtofte flyveplads i 1946.

Forskellige medlemsemner i byen blev kontaktet, og et af klubbens første medlemmer, Christian Lund, fortæller, at Jolanda en dag spurgte, om han kunne tænke sig at være med til at starte en flyveklub. Det lod Christian Lund gå videre til bl.a. to bekendte, Sigurd Jul Christensen og Erik Wael.

Sideløbende med denne mund til mund kontakt indrykkede en anden ung mand, uvidende om hvad der foregik i byen, en annonce i Birkerød Avis den 8 april 1943.



Bent Søndergaard på Bøtø 1944.

Her søgte han interesserede til oprettelsen af en svæveflyveklub. Den omtalte unge mand var Bent Søndergaard.

Svæveflyveklub.

Er De interesseret i at danne en Svæveflyveklub, indsend da Meddelelse herom under Billet mrk. „Svæveflyveklub“, til Bladets Kontor.

Klubbens første annonce i Birkerød Avis.

På denne måde fandt man sammen. Ifølge forhandlingsprotokollen samledes man om aftenen den 22. april 1943 hos ingeniør Helge Buch på "Nyvang" Ludvig Jensensvej 9 i Birkerød.

Aftenens møde resulterede i en stiftende generalforsamling med fremlæggelse af et lovforslag, hvis paragraf 1 havde følgende ordlyd: "Klubbens formål er at fremme interessen for Flyvning, at bygge Svæveplaner og uddanne Medlemmerne i Svæveflyvning".

Lovforslaget blev godkendt, og der blev valgt en bestyrelse med følgende sammensætning:

Formand	:	Ingeniør Helge Buch.
Sekretær	:	Kontorist Bent Søndergaard
Kasserer	:	Sagfører Erik Freitag.
Best.		
medl.	:	Urmager Helge Staunstrup og kontorelev Jørgen Gram.

Den første medlemsliste talte ialt 11 personer. De øvrige medlemmer var Sigurd Jul Christensen, Erik Wael, Christian Lund, Verner Zacho Nielsen, Birgit Dethlefsen og Hakon Nalbandian.

Jolanda Rodio var initiativtageren, kvinden bag manden, der satte det hele i gang.

Birkerød Flyveklub var nu en realitet.

Helge Buch

Formand 1943-44



Ingeniør Helge Buch skrev de første udkast til klubbens love, og som konsekvens af dette prisværdige initiativ blev han valgt til klubbens første formand.

I hans korte formandsperiode påbegyndtes bygningen af klubbens første skoleglider, en SG-38, senere OY-67.

U d s k r i f t
af
Birkerød Flyveklub's Forhandlingsprotokol.

Den 22. April 1943 blev Birkerød Flyveklub startet.
.....

Følgende valgtes;

Formand Ingeniør Helge Buch

Sekretær Bent Søndergaard

Kasserer Sagfører E. Freitag

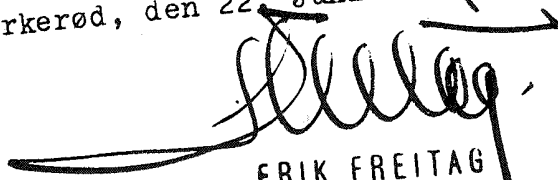
Bestyrelsesmdl. Urmager H. Staunstrup

" Jørgen Gram.

.....

Underskrifter.

Udskriftens Rigtighed bekræftes,
Birkerød, den 22. Juni 1943,



ERIK FREITAG
SAGFØRER, CAND. JURIS
BIRKERØD

Pionertiden

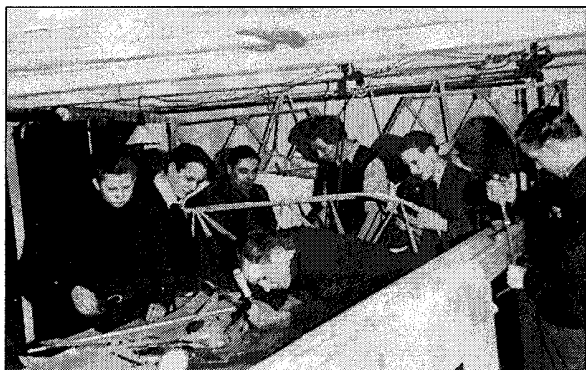
Byggearbejdet

For yderligere at skaffe interesse og øge medlems-tilgangen blev der annonceret i de lokale aviser og afholdt møder og filmaftener, hvor bl.a. dansk svæveflyvnings kvindelige førstepilot Harriet Førslev medvirkede. Der var pæn tilstrømning til møderne, men behersket tilgang af nye medlemmer.

Klubbens første værksted blev velvilligt stillet til rådighed af klubbens formand Helge Buch og Jolanda Rodio på deres private bopæl "Nyvang" Ludvig Jenssensvej 9, i Birkerød. Værkstedet blev indrettet i en udbygning på første sal.

Efter anskaffelsen af tegninger og licens til bygningen af skoleglideren SG 38 fra Hærens Flyvetropper - til en pris af 300 kr. - gik man i gang med at fremstille de første ribber og spanter af udsøgt træ fra byens tømmerhandel.

Senere blev værkstedet flyttet ned i ejendommens kælder, hvor større dele som haleror, højderor m.v. blev samlet under kontrol af værkstedsleder Erik Wael.



Det første værksted på Ludvig Jenssensvej 9 i Birkerød.

Der blev indført to ugentlige byggeaftener. Af forhandlingsprotokollen fremgår det bl.a., at det kneb med at få medlemmerne til at møde op. Det resulterede i et bøde- og betalingssystem, hvor man skulle betale kr. 1,25 pr. "udebleven byggeaften."

En mørk oktoberaften skete der det, at et hold aktive modelflyvere fra Hørsholm mødte op for at forhøre sig om muligheden for medlemsskab. "Holdet" bestod af Jørgen Dommergaard, Anders Hansen, Kurt Knudsen og brødrene Mogens og Erik "Dumpe" Petersen. Alle var dygtige modelbyggere, og Erik Petersen tillige netop udlært snedkersvend. Dette hold satte nu ekstra skub i bygningen af skoleglideren og havde stor betydning for klubbens fortsatte arbejde og trivsel.

I foråret 1944 måtte man se i øjnene, at de hidtidige kælderlokaler ikke var store nok til bygning af vinger og krop. I april flyttede man derfor værkstedet til et lejet udhus hos fotograf Ellemo, Bakkevej 18, Birkerød. Her var der hverken strøm eller varme, så dette måtte først installeres. Yderligere løb man ind i problemer, da man skulle forlade de gamle kælderlokaler. Man fandt ud af, at det var umuligt at få flere af de

byggede dele ud på normal vis. Først blev kældervindue og karm fjernet, senere måtte en del af murværket falde, før man kunne få de dyrebare dele ud og anbragt på den ventende hestevogn.

For ikke at risikere et nej til denne lidt voldsomme løsning blev det lille forehavende udført på et tidspunkt, hvor værtsparret ikke var hjemme. Alt var dog planlagt til sidste detalje, så inden værtsparret nåede hjem, var alt muret op, og vinduet sad hvor det plejede. Det fortælles dog, at specielt Jolanda Rodio ret højtlydt fortalte, hvad hun mente om sådanne unge mennesker - alt endte dog i fryd og gammen.

Værkstedet på Bakkevej

Der var mere plads i det nye værksted, så her kunne både vinger og krop færdigbygges uden besvær.

Carl Helge Staunstrup

Formand 1944-46



Urmager Helge Staunstrup "Strup" var medstifter af flyveklubben.

Allerede under et USA ophold fra 1923 til 1928 stiftede han bekendtskab med svæveflyvningen og fik der de første slæb på glider.

Hans formandsperiode var præget af stor byggeaktivitet. Den første SG-38, blev meldt flyveklar i september 1944. Der blev igangsat en ny SG-38, OY-77, og en Grunau Baby II A, OY-76. Begge fly stod flyveklar til sommerlejren på Bøtø i juli 1945.

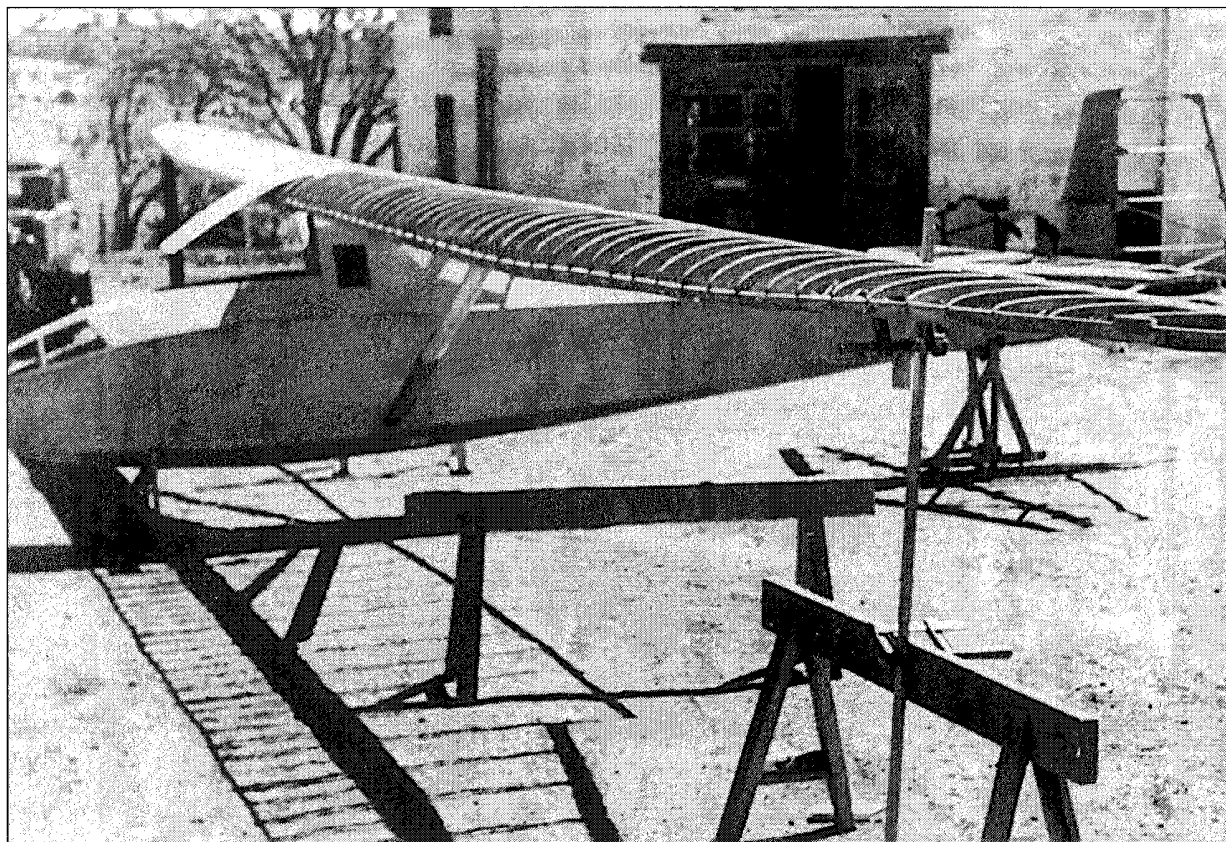
På generalforsamlingen den 28. april 1944 blev urmager Helge Staunstrup valgt til ny formand. Samtidig blev Christian Lund, Sigurd Jul Chrisensen og Jørgen Dommergaard indvalgt i bestyrelsen.

Den ny bestyrelse var særdeles aktiv. Allerede i maj måned indledte man forhandlinger med Stamgruppen i København vedrørende køb af et byggesæt til Grunau Baby II A - OY-76. Byggesættet bestod af færdigbyggede vingeribber, kropspanter og beslag m.v. Det hele for en samlet pris af 1.800 kr.

Efter at have optaget et lån på 2.400 kr. i Frederiksborg Sparekasse blev byggesættet købt, så nu havde klubben pludselig to svævefly under bygning. Dette medførte en del avisomtale.



SG-38 OY-67 inden beklædning af vingerne. — Fra ventre: Mogens Petersen, Sigurd Jul Christensen, Christian Lund, Jolanda Rodio, Bent Søndergaard, Helge Staunstrup, Jørgen Dommergaard, Børge Ganløse, Erik Petersen, Kurt Knudsen og Erik Hansen.



Klubbens første Grunau Baby II A, OY-76, prøveopsændt foran værkstedet på Bakkevej 18 i Birkerød.

Svæveplan til 3000 Kr. efter 4000 Arbejdstimer

En energisk Birkerød-Ungdom, der har ofret baade Fritid og Penge
for at naa et Maal.

Birkerød, Fredag.

I Oktober 1943 paabegyndte tolv af Birkerød Flyveklubs aktive Medlemmer Bygningen af sit første Svæveplan, »G. S. 38«, der som tidligere omtalt nu er saa godt som flyveklar. Det drejer sig om en Skoleglider af de største, stærkeste og mest velflyvende, og den er godkendt af Statens Luftfartstilsyn.

Det er et uhyre Arbejde, der ligger bagved, og det er imponerende — navnlig i Betragtning af, at alle tolv Mand var Amatører, da de begyndte Arbejdet efter en Tegning. Efterhaanden har de faaet Tag paa dette specielle Arbejde, og det er et virkeligt smukt Resultat, de her har naaet. Selve Arbejdet har saaledes ikke kostet noget, men til Gengæld beløber Udgiften til Materialer sig til ca. 3000 Kr. Heri er indbefattet den udmærkede Samling Værktøj, der er anskaffet. Klubbens Medlemmer har altsaa ikke alene ofret Fritid — ca. 4000 Arbejdstimer — men en hel lille Kapital, og de fortjener Anerkendelse for begge Dele. Det drejer sig fortrinsvis om unge Mænd, og en saadan Ungdom maa man ønske til Lykke.

Hele Planet vejer Hundrede Kilo og er fremstillet fortrinsvis af Kalmarfyv og iøvrigt tyndt Finér, der sine Steder ikke er

tykkere end i en Tændstikæske. Materialet er uhyre skrøbeligt i sig selv, men den sindrige Konstruktion gør Planet stærkt. Der er ikke eet Som, ikke saa meget som en lille Stift — alt er limet sammen, og Træ og Lærred er imprægneret. Svæveplanet maaler 10,4 m mellem Vingespidserne og 5 m fra Næse til Halespids. Til Barduner og Styreliner er anvendt 75 m Staalwire. Ved at nævne disse Maal og Antallet af Meter Staalwire i Forhold til Planets Vægt faar man et lille Indtryk af dets Spinkelhed.

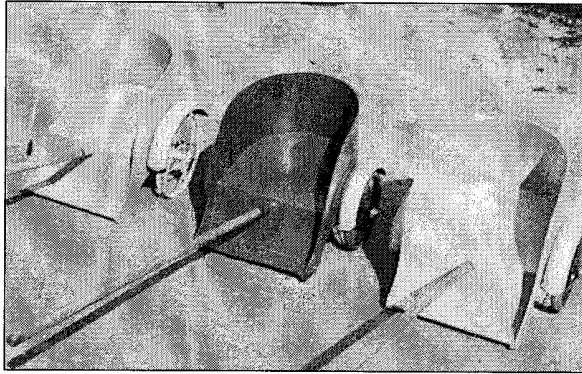
Proprietær Porse har givet Tilladelse til, at hans Marker ved Eskemosegaard anvendes som Flyveplads, og man venter nu kun Luftfartstilsynets Godkendelse af Pladsen. Efter Krigen regner man dog med at kunne tage Høvelte-Lejrens Marker i Anvendelse.

Flyveklubbens energiske Medlemmer er iøvrigt allerede gaaet i Gang med Bygningen af det næste Svæveplan — en »Grunau-Baby 2 A«, og nu haaber Klubben gennem Propaganda at kunne interessere en eller anden »Danielsen«, saa man kan faa Fart i Nybygningen. 1000 Kr. vilde hjælpe sævrt paa Budgettet og sætte Klubben i Stand til at sætte Fart i Arbejdet.

Max.

De første flyvninger 1944

Med de forholdsvis få medlemmer og de store investeringer var økonomien anspændt, så ind imellem måtte der opkræves ekstra kontingent. Men opfindsomheden var stor. For at skaffe penge blev der bl.a. fremstillet små børnetrækvogne, og Christian Lund fortæller, at man hos jernhandleren fik fat i kasserede græsslåmaskiner, som blev adskilt, slebet og malet for derefter at blive solgt for 5 kr. det siges også, at købmand Lund, Christian Lunds far, fra tid til anden optrådte som "Danielsen", d.v.s. hjalp lidt til, når økonomien var helt i bund. Men alle lån og ydelser blev altid tilbagebetalt.



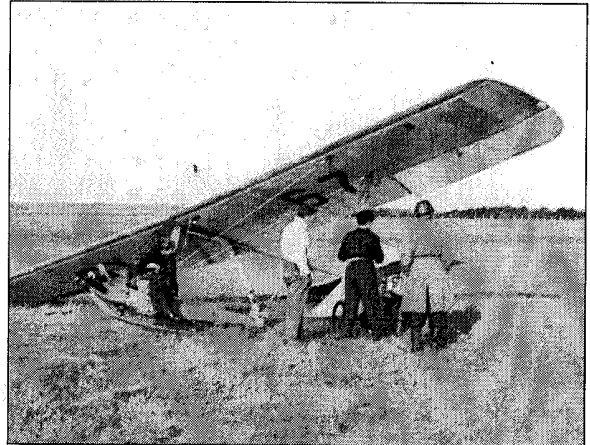
De små trækvogne blev solgt for 10 kr.

Færdiggørelsen af skoleglideren skred godt fremad, og i forhandlingsprotokollen kan man læse: "Til Bøtø-lejren 1944 har Unionen anmodet klubben om at låne vor SG-38". Dette blev godkendt, og flyet blev indregistreret OY-67.



Der lægges sidste hånd på OY-67 på Bøtø 1944.

Skoleglideren blev indfløjet på Bøtø den 4. september af løjtnant J.G. Berg. På grund af tyskernes restriktioner, måtte man ikke flyve højere end 200 meter. På flyvelejren foretog den ikke mindre end 715 starter, og det endda uden uheld. I flyvejournalen ses, at 11 af klubbens medlemmer deltog, og alle fik A-diplom med Bent Søndergaard som den første.

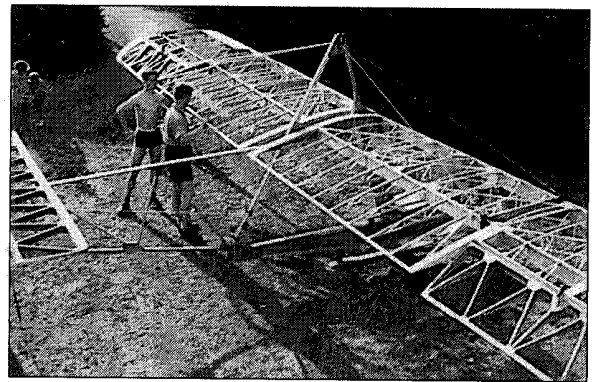


Den første SG 38, OY-67 på Unionens sommerlejr Bøtø 1944.

Efter hjemkomsten fra den vellykkede flyvelejr fortsatte byggearbejdet med Baby'en under tilsyn af byggekontrollant Bent Halling.

Sidst på sommeren kom endnu nogle medlemmer til, idet Knud Christoffersen fra Hornbæk og Egon Petersen fra Tikøb ønskede optagelse i klubben, og kort efter kom også tre medlemmer fra Lyngby Modelflyveklub. Det var Kai Gertsen, Eli Nielsen og Arne Olsen.

Økonomien gav stadig anledning til problemer, så derfor besluttede man at bygge en skoleglider mere med salg for øje. Så i januar 1945 var medlemmerne igang med deres tredje nybygning inden for to år.



SG-38, OY-77. Den tredje nybygning på Bakkevej.

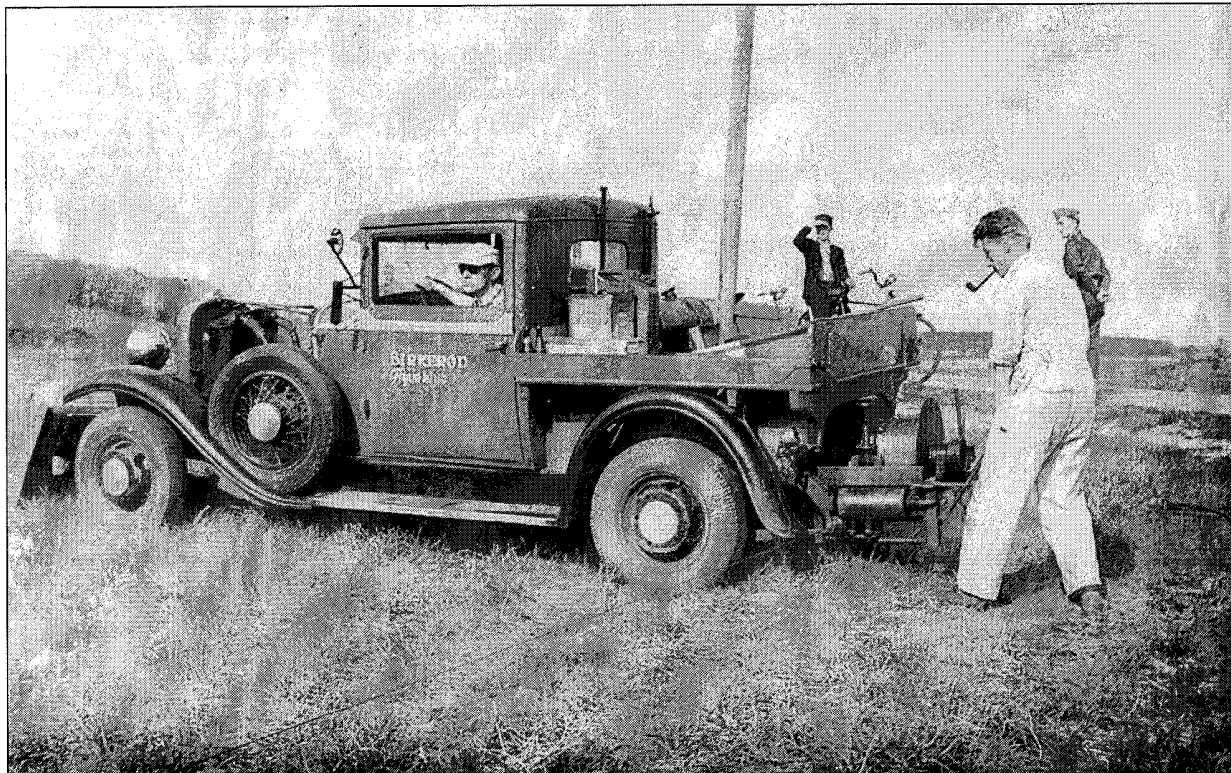
I marts 1945 kom en aftale i stand med Sportsflyvernes Svæveflyveklub. Denne aftale resulterede i flere flyvedage på Lundtofte flyveplads. Den 19. april 1945 blev skoleglideren OY-67 solgt til Social Demokratens Flyveklub for 4.500 kr. Senere på året havarerede flyet på Bøtø.

Den 10. juli 1945 stod såvel Baby'en OY-76 og den nye skoleglider SG-38, OY-77, flyveklare. De blev sendt til flyvelejren på Bøtø, som denne gang var arrangeret af Birkerød og Aarhus Svæveflyveklub.

De første spil

Gennem en autoophugger købte man en gammel Nash ladvogn og en Studebaker Limousine. Nash'en blev ombygget til et særdeles velfungerende spil, som klubben havde glæde af i mange år. I sin første udgave var spillet forsynet med genganlæg.

Eli N. og Mogens L. Hansen i gang med spillet på den ombyggede Nash.



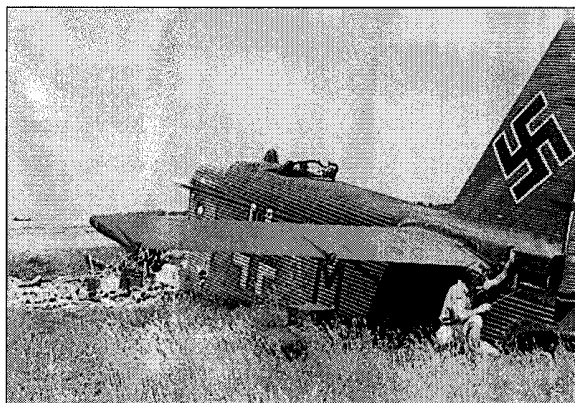
På Studebakeren valgte man en lettere løsning. Her blev der anbragt en tromle med startwire på det ene baghjul, og wirestyr og wiresaks blev monteret på den forreste kofanger.



Den flotte Studebaker med det påmonterede spil på baghjulet.

Nashen skulle køre til Bøtø på egne hjul. På grund af de elendige dæk, punkterede man ikke mindre end 19 gange.

Studebakeren blev sammen med svæveflyene sendt pr. bane til flyvelejren på Bøtø. Der var ingen grænser for opfindsomheden, specielt når det gjaldt fremskaffelse af benzin. Under krigen var Bøtø blevet anvendt af Luftwaffe, så efter krigen afslutning stod der stadig beskadigede tyske fly, bl.a. en del Ju-52'. Det lykkedes snilde fingre at dræne nogle af flyene for benzin, som derefter blev hældt på Studebakeren. Det resulterede desværre i, at ventilerne blev brændt af.



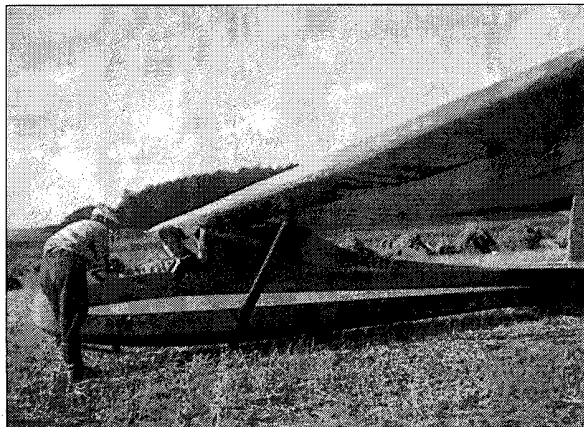
Snilde fingre organiserer dele fra de tyske Ju-52'.

Klubben begynder at stå på egne ben

Flyvning på Sophienborg 1945.

Efter afslutning og hjemkomst fra Bøtø i 1945 var alle kraftig motiverede for at fortsætte flyvningerne. Så med hjælp fra godsejer Jarl "Sophienborg" ved Hilerød, fik klubben lov til at bruge en staldbygning til opbevaring af nedspændte fly samt et par af de afhøstede marker som flyveplads.

Flyvningerne på Sophienborg i august 1945 var de første, som klubben udførte på egen hånd, dog i starten under ledelse af udefra tilkaldte flyveledere. Det var bl.a. Chr. Zøylner fra Polyteknisk Flyvegruppe og Bent Halling fra Stamgruppen. Også på denne flyveplads indtraf der en episode, som har overlevet de mange år. Klubben havde fået lov til at låne en hest til at trække startwiren tilbage fra spil til startsted. Dette fungerede også helt fint indtil det tidspunkt, hvor det var hestens normale ædetid - så uden at tage hensyn til vores fagter og tilråb gik hesten stille og roligt hjem i stalden for at indtage sit vanlige foder. Blot var der den lille hage ved dette, at den havde trukket den påspændte stålwire med hele vejen hjem i stalden.



"Dommer" i Babyen OY-76 på Sophienborg, instrueres af Søren Andersen fra Falster.

Flyvning på Værløse Flyveplads

1946 - En ny epoke.

De første egenhændige flyvninger på Sophienborg bevirkede, at 1945 blev et godt år for klubben.

Efter nogle få starter i foråret 1946 på Høvelte militære Øvelsesplads fik klubben, sammen med andre klubber, lov til at benytte Værløse militære Flyveplads samt en lade til opbevaring af materiellet.

Med Anton Carlsen som flyveleder, tidligere medlem af Ringen og senere Sportflyvernes Svæveflyveklub, blev det kommende år på Værløse en meget fin sæson. Her kunne vi få hjælp og vejledning fra de andre klubber. Klubben fik et virkeligt flyvemæssigt "løft" og mange opnåede både B og C diplomer. De virkelig skrappe kunne, ved termikkens hjælp, holde sig meget længere i luften end de vanlige fem minutter.

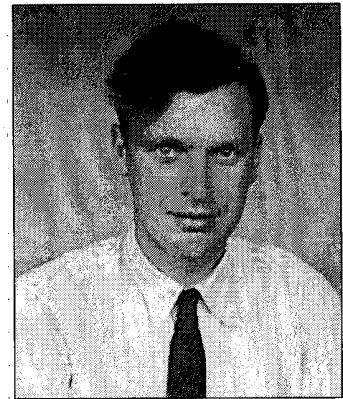
På den ordinære generalforsamling, den 15. april 1946, ønskede daværende formand Helge Staunstrup at træde tilbage, idet han havde besluttet sig for at rejse til Amerika for at søge lykken der. Jørgen Dommergaard blev valgt til ny formand.



Værløse set fra en SG-38, 1946.

Jørgen Dommergaard

Formand 1946-48 og 1954-55



Jørgen Dommergaard blev medlem af klubben i efteråret 1943. Han var en af dem, der skabte fundamentet for Birkerød Flyvklubs levedygtighed.

"Dommer" var konstruktør på Helsingør Værft og uddannet indenfor maskinfaget. Sammen med Chr. Lund udviklede han klubbens første startspil. Det var materiel af virkelig høj klasse.

Dommers temperament kunne slå gnister. Hvis ikke tingene eller medlemmernes indsats artede sig, som han syntes de skulle, så blev der talt et tydeligt og kraftfuldt dansk.

Hans store indsats var stærkt medvirkende til, at klubben kom godt igennem de første vanskelige og slidsomme år.

Jørgen Dommergaard blev udnævnt til æresmedlem ved 25 års jubilæet i 1968.

Klubbens første flyveleder.

I juni 1946 deltog Jørgen Dommergaard i et S-kursus på Ålleberg i Sverige, og i august fik han udstedt klubbens første flyvelederbevis.

Værkstedet hos "Svend Vognmand"

Hørsholm 1946.

I oktober 1946 blev lejemålet på Bakkevej 18 opsagt. Det var vanskeligt at skaffe et nyt velegnet værksted, som kunne godkendes til det, der blev betegnet som "Udvidet værksted". D.v.s. at der kunne bygges og repareres svævefly som var godkendt til "Overlandflyvning".

Det lykkedes ikke at finde et velegnet værksted, men derimod en stor garage hos "Svend Vognmand" adressen var Usserød Kongevej 93 i Hørsholm. Her kunne materiellet opbevares og almindelig vedligeholdelse udføres.



Rhönbussarden foran værkstedet i Hørsholm. Fra v. Svend "Femøre" Nielsen, Eli Nielsen, Erik Petersen, Chr. Lund, Knud Christoffersen, Bent Søndergaard og Otto "Tyr" Sørensen.

Værløse Flyveplads måtte opgives

September 1947.

Efter en god flyvesæson sluttede flyvningen på Værløse i september. Militæret skulle nu selv anvende området.

Klubben stod herefter uden flyveplads.

Medlemsantallet talte på dette tidspunkt 27 medlemmer, hvoraf vel kun halvdelen var aktive. Det blev derfor besluttet at forsøge at sælge skoleglideren SG-38 registreret OY-77, samt studebaker-spillet.

På Dansk Aeros værksted på Christoffers Alle i Søborg, også kaldet "Christofferværkerne", var man i gang med at bygge en serie på tre Grunau Baby II B, til "Udvidet svæveflyvning". Klubbens gamle røde Baby var kun godkendt til begrænset flyvning. I foråret 1948 fik man så forhandlet sig frem til en af de nye Baby'er til en pris på 9.850 kr.

På generalforsamlingen i april 1948 blev Christian Lund valgt til ny formand.

Christian Lund

Formand 1948-54 og 1957-64



Også Christian Lund var med til at starte Birkerød Flyveklub i 1943. Klubben har i udstrakt grad nydt godt af Christians enorme energi og gode håndværk. På Lund og Olsens veludstyrede autoværksted har stort set alt klubbens maskinel, i over 25 år, fundet sin tilblivelse og er konstant blevet vedligeholdt, med Christian som den drivende kraft.

Christian Lund har i de senere år engageret sig som den mest stabile hjælper for klubbens skiftende mesterskabshold, både til DM og VM.

I sit ægteskab med Tove fik de to drenge, Preben og Kaj. De arvede begge interessen for svæveflyvningen, Preben endda med et erhvervet Guld-C som den første i Klubben.

Christian blev udnævnt til æresmedlem i 1964.

Ingen flyveplads

Med forårets komme måtte man konstatere, at klubben igen manglede en flyveplads. Det var ikke muligt at benytte markerne ved Sophienborg, da alt var blevet tilsået. Det blev derfor besluttet at lave en sommerlejr på Vandel, som var en stor flyveplads anlagt af tyskerne under krigen, men nu stillet til rådighed for svæveflyvning. Vandel var et dejligt sted. Masser af plads midt i det jyske, og særdeles gode termikforhold. Flyvepladsen var derfor tilholdssted for såvel jyske klubber, som Dansk Svæveflyver Union. I som-



Eli Nielsen i Grunau Baby II B.

merlejren deltog klubben med 8-10 medlemmer og den helt nye Grunau Baby II B - OY-AXG. Der blev udført mange fine flyvninger, bl.a. fløj Eli Nielsen det første sølvstræk i den nye "udvidede" Grunau Baby.

Efter høsten kunne vi igen benytte Sophienborgs marker, og dette blev klubbens flyveplads resten af året.

Nogle medlemmer fik også aflagt prøver til flyslæb efter Birger Nilsons Tiger Moth.



Birger Nilson i sin elskede Tiger Moth.

Nu kun 10 medlemmer tilbage

Forår 1949.

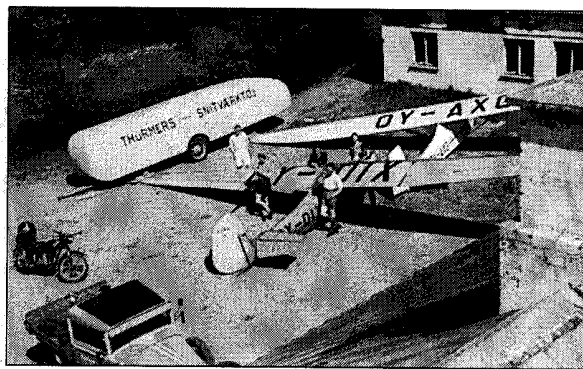
Det traditionelle vintereftersyn blev en ret overkommelig affære. Klubben disponerede kun over den nye Grunau Baby II B, OY-AXG. Den røde Baby OY-76 var solgt til Vejle Svæveflyveklub.

På grund af den manglende begynderiskoling var klubbens medlemstal skrumpet ind og aktiviteterne tilsvarende. Kun en halv snes af den hårde kerne var med til at holde liv i klubben. Trods det lave medlemstal lykkedes det at købe en Rhönbussard OY-DIX for 9.500 kr. Købet af dette fly og en lukket transportvogn, som blev kaldt bananen, bragte med et slag klubben op på et højt flyvemæssigt niveau. Klubben disponerede nu over to gode svævefly. Bussarden var dog uden luftbremser, så man skulle være særlig opmærksom, når der skulle landes.

En dag da nogle af flyene stod prøveopsændt på forpladsen, kom en herre forbi. Han kikkede ind for at se, hvad der foregik. Den omtalte herre var fabrikant Eric Thürmer, der på sin fabrik producerede gevind og snittappe. Thürmer viste stor interesse for klubben og kom ofte på værkstedet. Han donerede ind til flere gange såvel 500 som 1000 kr. til støtte for disse prægtige unge mænds flyvning.

Thürmers tilknytning til klubben kom til at vare de næste ti år. Som modydelse for den økonomiske støtte blev fly og transportvogn påmalet "Thürmers Snitværktøj".

Da Klubben stadig var uden flyveplads, blev alt materiellet sendt med banen til Vandel, hvor der i juni blev afholdt en vellykket sommerlejr.



Klubbens transportvogn "Bananen" påmalet "Thürmers Snitværktøj" i Gård 84 på Vandel 1949.

Start af skole-afdeling gav klubben nyt liv

Nye medlemmer 1950.

For at få en større medlemstilgang blev det i foråret 1950 besluttet at oprette en ny skoleafdeling.

Flyvesæsonen startede på Lundtofte flyveplads, men kort tid efter flyttede klubben til Sandholmløjrens militære øvelsesområde ved Bloustrød, uvidende om at dette skulle blive klubbens faste tilholdssted og flyveplads de næste 20 år. Til skoleafdelingen blev der købt en ny skoleglider SG 38, OY-115 bygget af Kolding Svæveflyveklub.



Skoleglideren SG 38. Sådan skiftede man landingsmede.



Babyen OY-AXG studeres på Lundtofte 1950.

Skoleafdelingen blev en succes. Allerede i august var der aflagt prøver i 7 A og 5 B diplomer. Klubben var nu igen på rette vej.

Sandholm-perioden 1950-1970

Klubbens tilholdssted de næste 20 år.

Året 1950 blev et vendepunkt for klubben. Ud over den store elevtilgang blev klubben slået sammen med Frederiksborg Amts Svæveflyveklub. F.A.S. var oprindelig startet som en firmaklub med navnet G.S. Flyveklubben. G.S. stod for Grum-Schwensen.

Ved sammenslutningen den 1. juli overgik F.A.S.'s 12 medlemmer til B.F.K., blandt disse var Ebbe Løvig Nielsen og Sofus og Alice (Babs) Grum-Schwensen. Med i sammenslutningen var også en ældre skoleglider, Gumpert G 2, OY-34, samt et spil og forskellige materialer til en hangar. Materialerne til hangaren var hentet fra en nedrevet svinestald på Sandholmgård.

Før sammenslutningen havde F.A.S. fået tilladelse til at benytte øvelsesområderne ved Sandholm. Denne tilladelse overgik nu til klubben. Samtidig havde F.A.S. sikret sig græsforpagtningsretten til de 42 tdr. land. Forpagtningsaftalen fortsatte kun de første år. Det var for stort et arbejde at høste med håndkraft. Først skulle græsset slås, derefter tørre, så rives sammen og tørre. Overskuddet kunne dog være ganske pænt. Fx. indbragte høsalget i 1951 2600 kr. Så var glæden naturligvis stor og strabadserne hurtigt glemt. Uden Sofus Grum-Schwensen som indpisker, og hans kone Alice "Babs", der som en frelsende engel bragte gratis forplejning, varme og kolde drikke i junger, var det næppe lykkedes.

Sofus Grum-Schwensen var en særdeles aktiv herre. De medbragte materialer fra svinestalden skulle nu anvendes til en ny hangar. Sofus mødte op med lastbil og værktøj, og det varede ikke længe før klubbens medlemmer fik færdiggjort byggeriet.

Stamgruppen fra København, som vi havde fløjet sammen med på Værløse, stod også uden flyveplads. Derfor kom der en aftale i stand, således at vi delte hangaren.



Anders Hårby på høstarbejde, Sandholm 1951.



Klubbens nye skoleglider SG 38 blev under A-skoling stærkt beskadiget, da den under landingen ramte et træ. Piloten slap uskadt.

I 1951 var klubbens aktivitetsniveau så stort, at man besluttede at afholde en sommerlejr på Sandholm.

På lejren blev der aflagt prøver til et B og seks C-diplomer. Det skal nævnes, at Alice Babs fik sit C-diplom. Hun blev dermed klubbens første kvindelige indehaver af et C-diplom.

I alt blev der i 1951 opnået 727 starter, hvilket var det højeste antal starter, der var opnået i klubbens historie.

Mens sommerlejren stod på, var Otto "Tyr" Sørensen draget til Vandel med Grum-Schwensens Grunau Baby II B, OY-AXI. Ved dette første danmarksmesterskab i svæveflyvning, lykkedes det "Tyr" at placere sig som nummer 8.



Alice Grum-Schwensen i Babyen.

Ny sommerlejr på Sandholm 1952

Der var nu kommet gang i skolen på Sandholm, hvilket også medførte havarier med SG-38, OY-115, dog uden personskader. Der afholdtes sommerlejr på Sandholm, hvor Babs sørgede for forplejningen, og "privaten" på Melchiorsvej 4 i Allerød var åben for overnatning.

Hos Dansk Aero købte klubben i efteråret 1952 en havareret svensk Kranich I for kr. 7.000. Den forreste del af kroppen og den ene vinge var svært beskadiget og skulle genopbygges.

Til genopbygningen tilbød Sofus Grum-Schwensen værkstedsfaciliteter på fabrikken i Allerød.

Reparationen blev udført af snedkere fra fabrikken med Aeroplansnedker Allan Vigenberg som leder, kraftigt bistået af Otto "Tyr" Sørensen, Knud Christoffersen og andre klubmedlemmer.

Der blev indbygget nye dobbelte bremseklapper, højderorstrim, 2-delte krængeror og afkasteligt starthjul-sæt. Efter disse ændringer svarede flyet til en Kranich II.

Årets flyveaktivitet blev 644 starter og 57 timer, der blev aflagt prøver til 1 A, 2 B og 2 C diplomer, hertil 3 S certifikater.

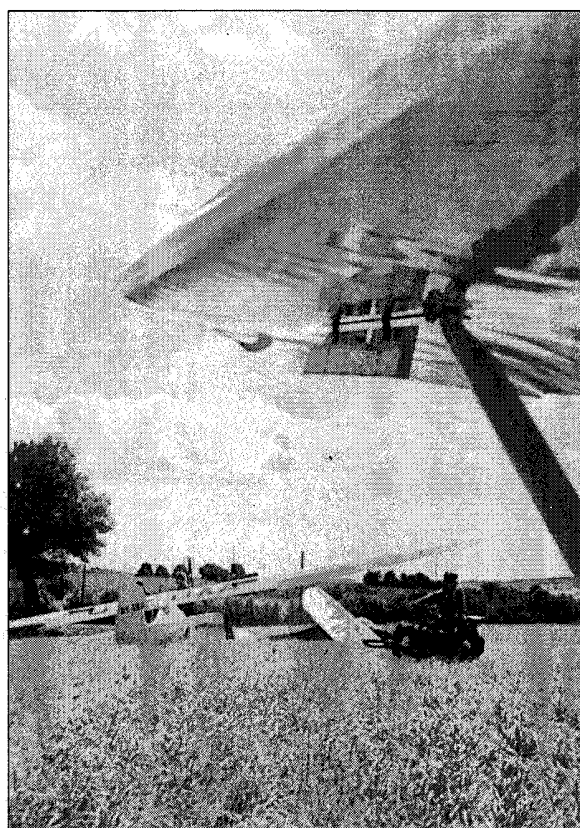


Kranichen prøveopspændt på Grum-Schwensens fabrik i 1953. Fra v. Alice Grum-Schwensen, Knud Christoffersen, Anders Hårby og Otto "Tyr" Sørensen, med ryggen til Ebbe Løvig og Eli Nielsen.

Sommerlejr på Sandholm 1952



"Bommer" Jørgen Baumgarten prøver en "grøfte landing".



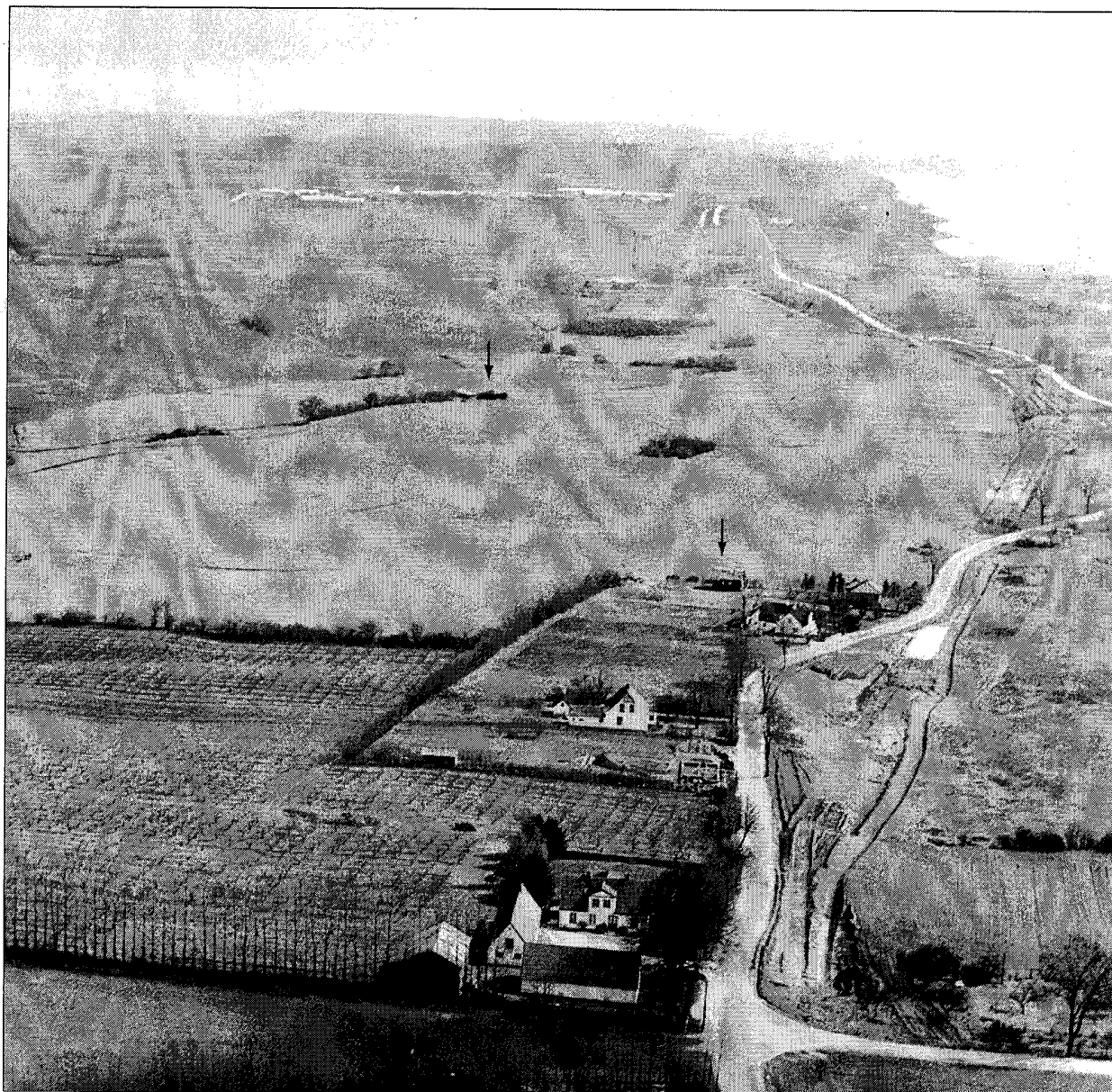
Før termikjagten begynder.



Dengang "svæveflyvning" var 99% arbejde og 1% flyvning. På billedet Ole Doc, Jørgen Møller og "Bommer" trækker startwiren tilbage.



Babs sørgede for god forplejning. Fra venstre Steen, Ole Doc, Søren og "Bommer".



Sandholm militære øvelsesterræn set fra Vest i 1960. Klubbens tilholdssted i næsten 20 år. Nærmest ses klubhuset og i den bagerste begrænsning hangaren.

Klubbens 10 års jubilæum 1953

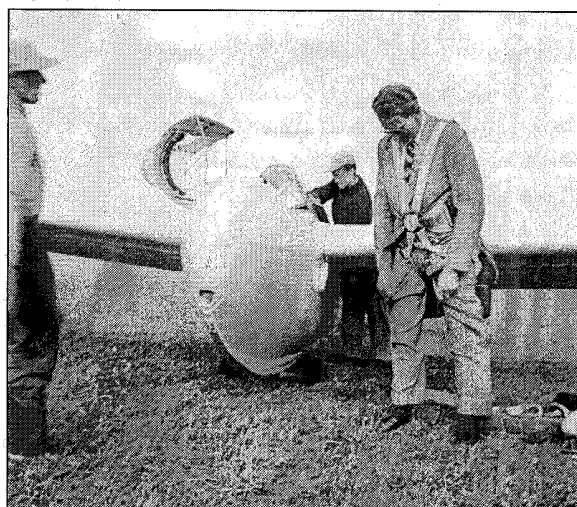
I 1953 kunne klubben fejre 10 års jubilæum og se tilbage på en årrække med fremgang.

Rhønbussarden OY-DIX, der var delvis privat ejet, overgik til klubeje.

Jubilæumsåret blev afsluttet med en passende flyverfest.

På GF i april 1954 blev Jørgen Dommergaard igen valgt til formand.

Kranichen blev klar til flyvning i eftersommeren, og efter prøvebelastning af vingerne blev den indfløjet i september på Værløse flyveplads af Karl Heinz Rasmussen fra Polyteknisk Flyvegruppe.





Hans Hansen
Formand 1955-57

Hans blev medlem af Birkerød Flyveklub og begyndte svæveflyvning på Værløse militære flyveplads i 1947. Senere søgte han flyvevåbnet og blev uddannet til pilot. I 1953 vendte han tilbage til det civile liv som landmand.

I 1955 blev Hans valgt til ny formand. I hans formandsperiode havde klubben sin første alvorlige hangarbrand, der ødelagde en Grunau Baby II B OY-AXG og den af Henri Fugl byggede Rhønussard OY-DIX. Det var også perioden hvor Stamgruppen med 7 medlemmer blev sammensluttet med Birkerød Flyveklub.

Hangarbranden 1955

Ved en mystisk brand i hangaren, natten mellem den 24/25 maj, totaludbrændte to af klubbens svævefly, nemlig Grunau Baby II B, OY-AXG og Rhønussarden OY-DIX. Sideroret på Kranichen blev beskadiget, mens selve hangaren kun tog ringe skade.

Forsikringen udbetalte kulant kr. 26.000 og der blev hurtigt købt en brugt Baby II B af S. Grum-Schwensen for kr. 8.500.

Samtidig blev der bestilt en ny L-Spatz 55, OY-DXU til kr. 14.500. Til hjemtransporter blev anskaffet en brugt militær Jeep til Kr. 5.000.



Hangarindvielse på Sandholm i 1951.

Eli Nielsen tog til Vandel og virkede som instruktør på 2 G i Unionens sommerlejr.

Den 26. juli fløj han med en Eon Olympia OY-FUX til Fanø og landede på stranden foran hotellerne. Turen varede 5 t. og 13 min. - han erhvervede derved Sølv C nr. 67.

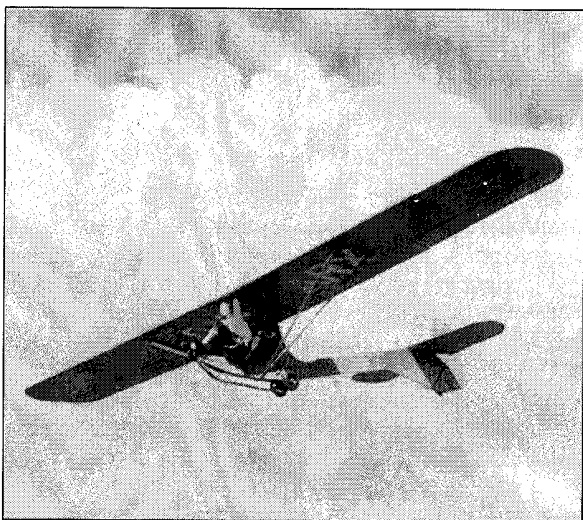
Otto Tyr Sørensen og Anders Hårby satte ny dansk distancerekord for to-sædede ved med Kranichen at flyve 120 km fra Sandholm til Lundby på Falster.

Efter en del diskussion tog et hold i oktober til Viborg Svæveflyveklub, hvor de købte en 2 G, OY-119 for kr. 3.800.

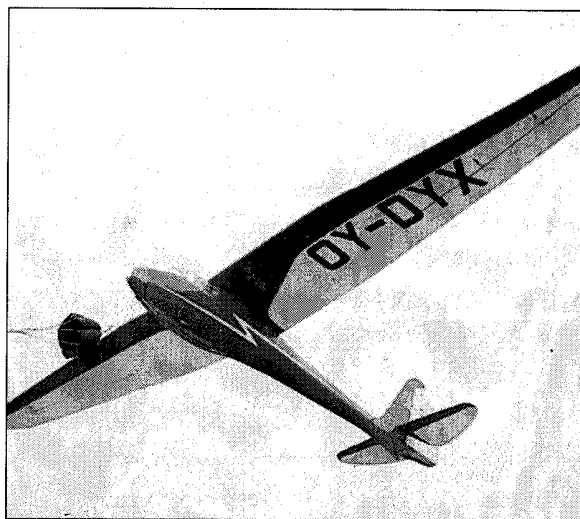
I slutningen af oktober fusionerede Stamgruppens 7 medlemmer med Birkerød Flyveklub, heriblandt Henry Petersen og Harry Nielsen. Svæveplanet Delfinen OY-DYX, en polsk førkrigstype, overgik til klub-eje sammen med et spil og andet hjælpegrej.



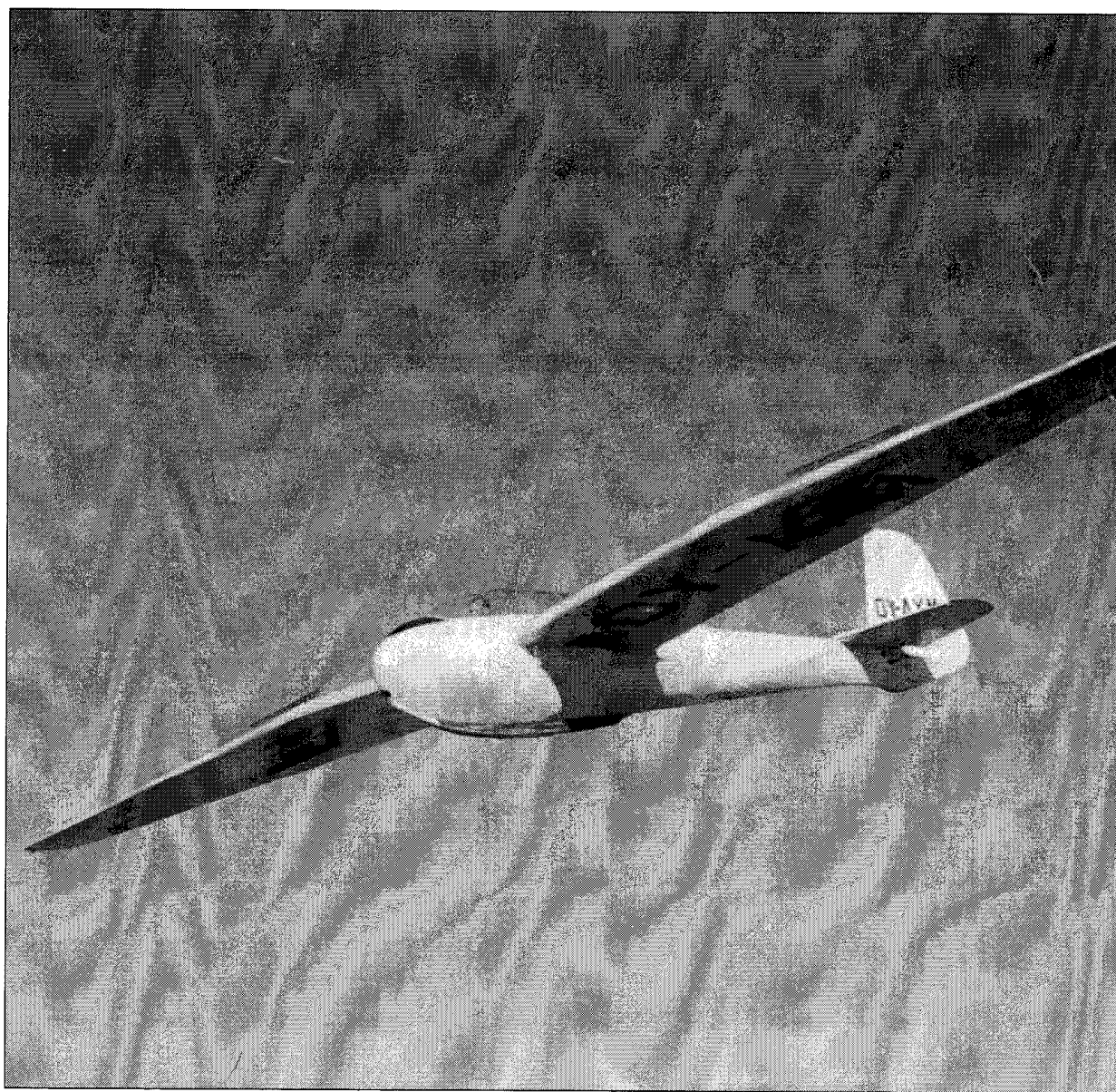
Den mystiske hangarbrand på Sandholm.



2 G Glideren var klubbens "arbejdshest" fra 1955 til 1959.



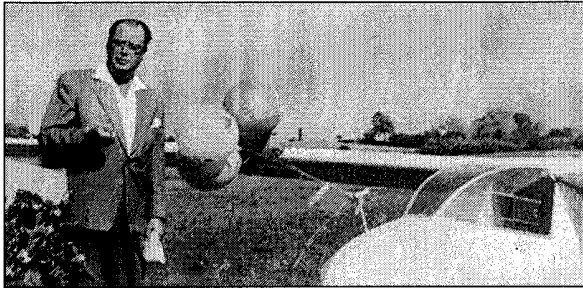
Den polske Delfin havde en stall-hastighed på 35 km/t og fremragende termikegenskaber.



Kranichen, hvormed "Tyr" og Chr. Lund krydsede såvel Øresund og Storebælt og satte nye danmarkrekorder, her med forbedret "blæst" plexiglashætte.

1956 et år med mange aktiviteter

Den 2. juni var der inviteret til præsentation og indvielse af den nye L-Spatz 55, OY-DXU. Formanden Hans Hansen bød velkommen, hvorefter fabrikant Thürmer (mod aflevering af kr. 500.-) foretog selve indvielsen.



Eric Thürmer.

Senere holdt KDA's generalsekretær Kaptajn John Foltmann tale og ønskede klubben tillykke. Spatzen blev derefter indfløjet af Eli Nielsen under Luftfartsmyndighedernes bevågenhed, og den begivenhedsrige dag sluttede med en løssluppen flyverfest i GS markedet.



Anders Hårby med flyverhjelme.

I efteråret blev der fløjet hangflyvning på Vejrhøj (ved Sejerøbugten), hvor Anders Hårby fik sin 5 timers prøve.

Sidst på året holdt KDA et nyt klublederkursus på initiativ af Anders Hårby.

Årets resultat blev særdeles flot. Der blev aflagt prøver til 14 A diplomer, 8 B og 6 C diplomer og et S certifikat. Der var 17 elever på skoleholdet, bl.a. Jørgen Madsen (Mads) og Jens Chr. Degner Hansen, også kaldet "Lange Jens".

På GF i april 1957 meddelte formanden Hans Hansen, at han p.g.a. en for stor arbejdsbyrde ikke så sig i stand til at fortsætte. Chr. Lund overtog igen formandsjobbet.

Der blev optaget 10 nye elever på skoleholdet, hvoraf 5 overgik til Sportsflyveklubben efter endt skoling.

Otto "Tyr" lander i Sverige

I maj fløj Otto Tyr Sørensen til Sverige med L Spatzen og landede, efter 250 km ved Bäckebö tætt på Kalmar, desværre på en mark med store sten, hvorved Spatzen blev kraftigt beskadiget. Han og flyet vendte hjem, efter et par gode dage, hvor han boede hos den lokale præst. Flyet blev omgående sendt til reparation, dels hos Dansk Aero og dels hos Scheibe i Tyskland, i et forsøg på, at få den flyveklar til årets DM. Det blev nået, og Eli N. placerede sig som nr. 6 - Anders Hårby var dette års DM leder.

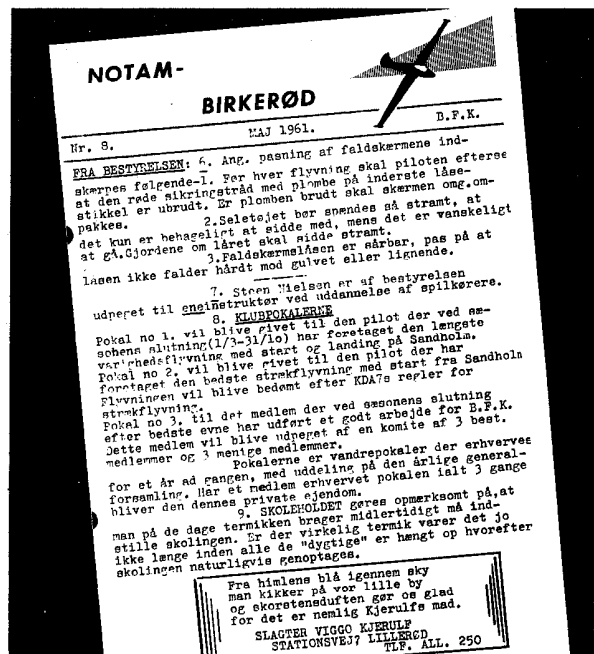
Ved årets afslutningsfest blev Henry Petersen udnævnt til klubbens første æresmedlem for sin pionerindsats inden for svæveflyvningen.

Årets fornemme resultat var på 8 A, 7 B, 7 C, 1 sølv og 8 S certifikater.

Nye flyveregler

I 1959 blev der indført nye flyveregler, således at der nu skulle ringes til Værløse og anmeldes flyvning.

Delfinen OY-DYX samt 2 G glideren OY-ARX blev solgt til en ny klub, B 59 på Bornholm. Prisen var kr. 7.000 med 4.000 i udbetaling.



Notam blev i 10 år redigeret af Georg Bruun, Ebbe Løvig og Jens Degner.

Året 1959 var også året, hvor Notam Birkerød nr. 1 udkom

Bladet bestod af en enkel duplikeret A-4 side. Redaktøren var Hans Andersen. Desuden købte klubben et stråtekt sommerhus ved Carinasøen i Høvelte for kr. 2.350. Dette dejlige hus kom senere til at danne rammen om klubbens sociale liv på Sandholm.



"Socialt samvær" på Sandholm før klubhuset blev opført.



Erik Holten i Muchaen, lykønskes af Pia, efter 5 timers prøven der gav Sølv C nr. 306 i 1966.



Det sidste spil "Stoffer & Søn" i funktion på Sandholm. Det blev bygget i 1960 og senere solgt.

Det nye klubhus 1960

Der blev købt en 6000 kv.alen stor grund, der stødte op til flyvepladsen på Sandholm. Prisen beløb sig til kr. 9.000.

I løbet af vinteren fik vi militæret til, som øvelse, at transportere huset ca. 6 km over terrænet til den nye grund.



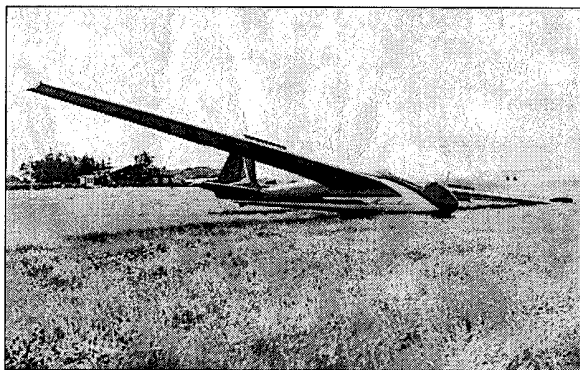
Det dejlige klubhus, med værksted i kælderen, dannede rammen om det sociale samvær på Sandholm.

Klubben fik leveret en ny Ka 2 Rhønlerche OY-XAB, som i februar blev indfløjet af Per Weishaupt.



Sven Løger starter i Rhønlerchen med jordemoderen fra Hørsholm.

Klubbens nye polske SZD-22 Mucha Standard blev indfløjet Sct. Hansaften af Otto Tyr Sørensen.



Muchaen, OY-DBX på Kaldred flyveplads.

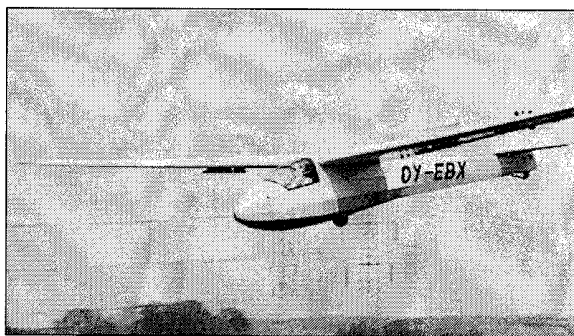


Inger Grum-Schwensen og Pia Kjerulf, begge S piloter, som "siamesiske tvillinger" foran Muchaen OY-DBX.

Der var nu i 1961 54 aktive medlemmer, herimellem Inger Grum-Schwensen og Pia Kjerulf, der begge havde fået S.

Klubbens nye Ka 8

I april 1962 ankom den nye Ka 8, OY-EBX. Den blev indfløjet af Knud Christoffersen.

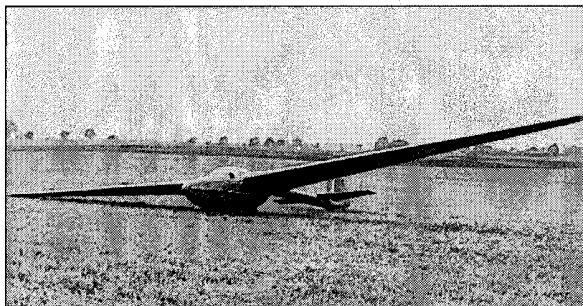


Ka 8, viste sig velegnet som skolefly.

Christian Lund fik SAS pokalen for klubledere. Den blev overrakt af kaptajn John Foltmann ved en sammenkomst i K.D.A. Rhønbussarden OY-DXA totalhavarede, da den ramte el-ledningerne under indflyvning til Sandholm. Der skete ingen alvorlig personskade.

Klubbens første privatejede fly

Det første privatejede Svævefly, en polsk SZD-25 Lis, ankom. Den var indkøbt af "Mamboerne" (Ole Brandt, Jørgen Hansen, Ole Doc Nielsen og Steen Løvig Nielsen).



SZD-25 ALIS

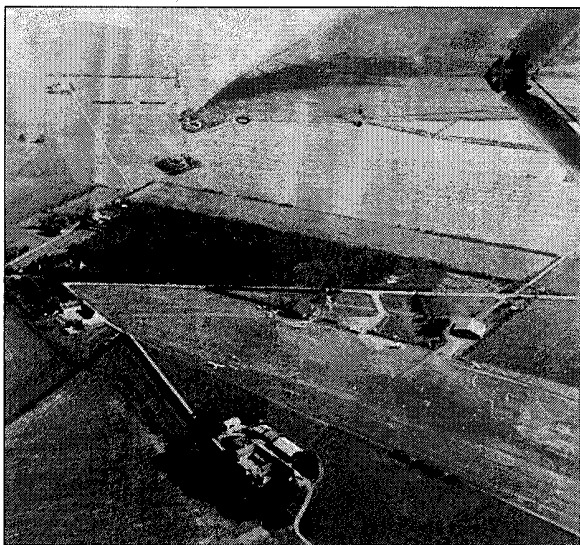
"Obersten og Basserne"

Henry Petersen fik en kraftig påtale og flyveforbud for igen at have loopet i lav højde over Sandholmlejren under oberstens parade. Det afledte "bassernes" opmærksomhed.

Hen på eftersommeren påbegyndte militæret, foranlediget af Ritmester Herbert Leschly, planeringsarbejde med henblik på en landingsbane på Sandholm. Det medførte en del problemer, og en midlertidig flytning til Kaldred blev overvejet.

Flyvning på Kaldred og 20 års jubilæumsfest 1963

På grund af planeringsarbejdet, var det ikke længere muligt at flyve på Sandholm, hvorefter al flyvning blev flyttet til Kaldred og Mølleosegård.



Kaldred Flyveplads.



Grunau Baby efter havariet.

Klubbens veltjente Grunau Baby 2 B, OY-AXI, totalhavarede, da højre vinge knækkede i startløbet på grund af en dårlig reparation af forkantfineren. Piloten slap uskadt. Klubben og Ib Jensen købte i fællesskab en ny Ka 6, OY-DLX.

Der blev fejret 20 års jubilæum med en vellykket flyverfest.



Erik Holten

Formand 1964-72

I april 1964 blev Erik Holten valgt til ny formand.

Erik startede sin svæveflyvekarriere i Holte Svæveflyveklub, hvor han allerede i 1942, på Lundtofte Flyveplads, fik sit første slæb i en D.S.U. glider OY-36.

I 1958 fortsatte han i Birkerød Flyveklub, hvor han på Sandholm fløj solo på 2 G glideren efter 22 starter.

Erik fik sit sølv-C (nr. 306) i 1966.

Eriks formandsperiode var problemfyldt og arbejdskrævende. Først den midlertidige flytning af flyvningen til Kaldred i 1964-65 og derefter Gørløseprojektet.

Erik ydede fra starten - og indtil sin fratræden som formand - en væsentlig arbejdsindsats på alle områder, samtidig med at han førte klubben fra en uholdbar situation på Sandholm til en fremtid fuld af muligheder på Gørløse.

Erik blev udnævnt til æresmedlem i 1983.

Sæsonen 1964 startede med flyvning på Kaldred med hjælp fra de lokale klubber.

En fabriksny Morelli og tilbage til Sandholm

I 1965 blev det besluttet at købe en fabriksny Morelli 100 S, OY-BXF fra Italien p.g.a. for lang leveringstid på en Ka 6 fra Schleicher.



Morellien ses som bagerste fly.

Den private SZD 25 Lis overgik til klubeje for kr. 12.000 hvorefter gruppen bestilte en ny Morelli M 100 S, OY-FEX.

Under lidt besværlige forhold kunne flyvningen genoptages på Sandholm den 1. juni. Flyveaktiviteten måtte dog indstilles igen den 25. september på grund af græstilsåning af banen.

Krav om faldskærm og flyslæb med Pawnee 1966

I 1966 blev der indkøbt 5 nye faldskærme i USA, da det nu var et krav, at man skulle medbringe faldskærm ved konkurrencer og overlandflyvning.

Sæsonen startede i påsken, hvor klubben v/Jens Degner Hansen havde lejet en Pawnee til flyslæb.

Presset på flyene var nu så stort, at der måtte trækkes lod om rækkefølgen.

Soldaterne graver skyttehuller i startbanen på Sandholm

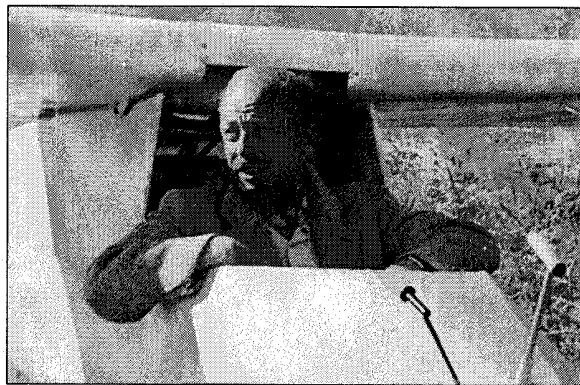
I 1967 modtog Kaj Lund Lindbergprisen på kr. 5.000 overrakt af Gunner Nu Hansen for sin store flyveinteresse.

I årets løb havde der været problemer på Sandholm. Soldaterne gravede skyttehuller i den nye startbane, ligesom der blev kørt med selvkørende kanoner, som ødelagde den nyanlagte bane.

I Bloustrød blev der udstykket parcelhusgrunde tæt op af Sandholm. Det medførte klager fra beboerne over vor aktivitet i luften. Man indså, at skulle klubben overleve, så måtte man gå i gang med at undersøge mulighederne for køb af jord til egen flyveplads.

Som erstatning for den solgte Mucha, ankom i august en fabriksny polsk SZD-30 Pirat, OY-DXV. Den blev indfløjet af Eli Nielsen.

Per Weishaupt blev valgt til klubbens første chefinstruktør.



Per Weishaupt i L-Spatzen, OY-DXU.

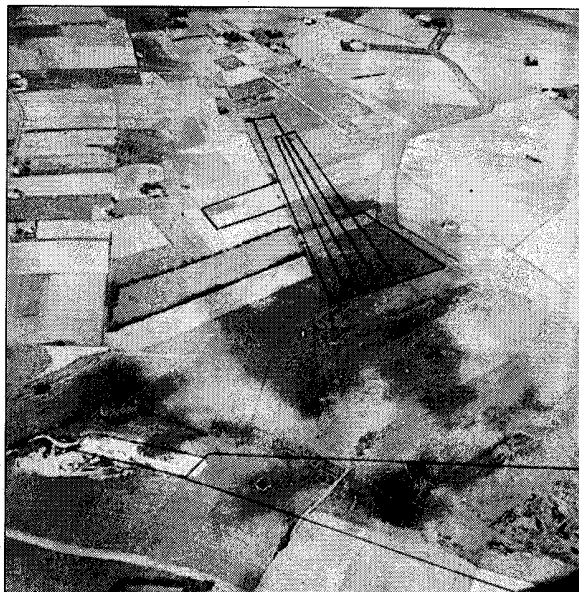
Mulige jordkøb i Gørlose

Med Ebbe Løvig Nielsen som igangsætter blev der på et møde i klubhuset, den 20. januar 1968, forelagt et projekt til opkøb af 120.000 m² jord ved Attemosen øst for Gørlose til ca. kr. 120.000.

Ebbe N. og Erik Holten blev bemyndiget til hurtigst muligt at indlede forhandlinger med de 9 lodsejere, der ejede jorden.

Der var forskellige meninger om dette store projekt - men det skulle senere vise sig at være en god disposition.

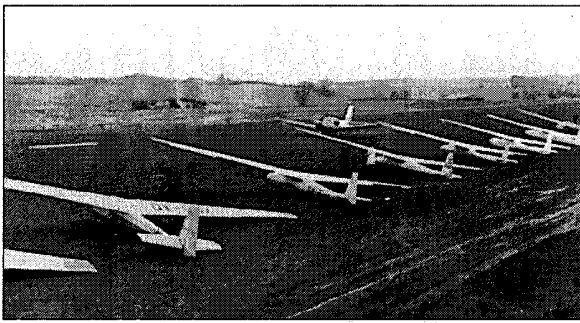
I august var alle købsaftaler med grundejerne i Attemosen afsluttet, og hele den besværlige procedure med alle godkendelser af de indblandede myndigheder kunne starte.



Der blev foretaget "luftstudier" med indtegnning af landingsbane ved Gørlose.

Klubbens 25 års jubilæum 1968

25 års jubilæet blev fejret med reception og flyveopvisning. Der deltog mange gæster, og klubben fik en meget fin avisomtale.



Den ny planerede landingsbane på Sandholm og klubbens svævefly opstillet ved 25 års jubilæet i 1968

Ved jubilæumsfesten blev udnævnt 4 æresmedlemmer, Alice og Sofus Grum-Schwensen, Jørgen Dommergaard og Anders Hårby Hansen.

Klubbens første Guld-C

Preben Lund, der tidligere havde erhvervet 3000 m guldhøjde i Norge, fløj 310 km i Frankrig og blev således indehaver af klubbens første Guld-C i 1968.

Skøderne bliver underskrevet 1969

I april 1969 blev de betingede skøder underskrevet, og de fleste tilladelser til udstykningen var gået i orden. Arbejdet med planering og dræn gik i gang, ligesom der også blev arbejdet energisk på papirfronten med økonomi og budgetter.



Store og små hjælpere til.



Kreaturbrønde fjernes



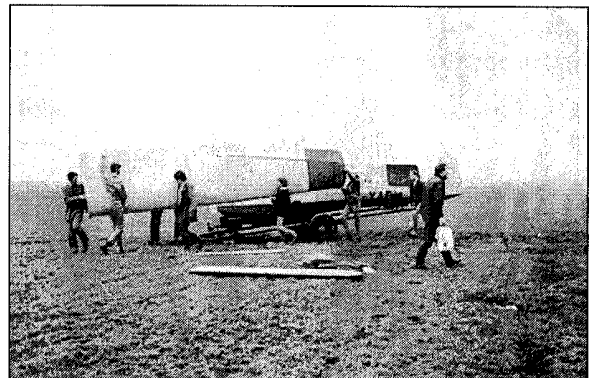
Erik Holten på Gørløse.



Ved afbrænding af tuer gik der ild i tørvejorden. Det tog Civilforsvaret en hel uge at slukke ilden.

Den første flyvning fra Gørløse 1970

Den første flyvning fandt sted den 27. september 1970 med flyslæb. Den organiserede flyvning startede dog først i 1971.



Rhönlerchen samles.

1971-93 Gørløse

Den nye tid

Opbygningen af Gørløse Flyveplads var det største projekt, klubben hidtil havde indladt sig på. Al arbejdet skulle af økonomiske grunde udføres af medlemmerne. "Tordenskjolds soldater" var på plads fra starten. Snart dukkede også andre arbejdssomme medlemmer op og præsterede en stor indsats.

Det bør nævnes, at der kun var to hjulspor ud til området. Der var ingen vand til at blande i betonen, der var ingen el til at trække motorer eller værktøj - alt skulle etableres. Toiletforholdene var et "das" med en spand, så der var nok at gå i gang med.

Klubbens ASK 13, OY-XEG, ankommer

I foråret ankom klubbens nye skolefly ASK 13, OY-XEG. Det fly, som de fleste af klubbens nuværende medlemmer, er blevet skolet på.



Mogens Bringø i ASK-13 med luftfartsdirektør Val Eggers i forsædet.

Den 1. maj 1971 blev flyvningen påbegyndt med flyslæb. En privat gruppe havde etableret et selskab, kaldet TOWAIR, der med en Rally Commodore foretog flyslæbene.

Det var en stor lettelse, at al aktivitet nu foregik på samme sted, således at flyvning og arbejdet med færdiggørelse af hangar og klubhus kunne organiseres.

Som et sidste og endeligt farvel til Sandholm og det veltjente klubhus, der havde været klubbens tilholdssted gennem 12 år, var der "afdansningsbal" den 3. juli 1971.



Herbert "Husmand" Andersen synger "Flade Jensen".

Mogens Hansen

Formand 1972-83



I 1960 begyndte Mogens at svæveflyve på skoleholdet på Sandholm i en alder af kun 14 år.

Han fløj DM første gang i 1969 og har siden deltaget i alle DM, med undtagelse af 1971 og 1981.

I 1978 var han klubbens første deltager ved VM i Chateauroux i Frankrig og har siden været med i Paderborn og New Mexico. Han fik klubbens første Guld-C med 3 diamanter i 1979.

Hans formandsperiode var præget af færdiggørelsen og den videre udbygning af Gørløse, samt indførelsen af "Glasfiber alderen".

I hans 11-årige formandsperiode lykkedes det, trods tidvis turbulens blandt medlemmerne, at bringe klubben i en fremtrædende position, såvel materielt som flyvemæssigt.

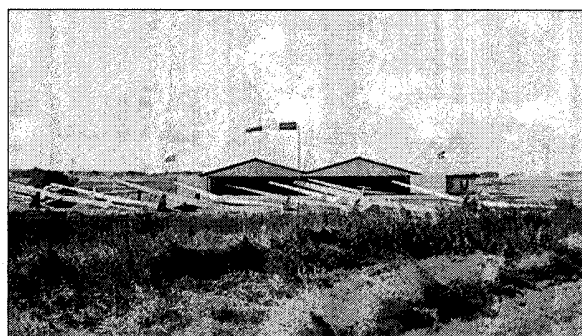
Nye kræfter

Det havde været en stor og arbejdskrævende opgave at få Gørløse op at stå, og der var behov for nye kræfter til at færdiggøre og videreudvikle den nye flyveplads. Samtidig blev de første luftrumsregulativer iværksat af SLV. Regulativerne truede svæveflyvningen på Sjælland.

Officiel indvielse Gørløse

Endelig den 23. september 1972 var etableringen af Gørløse Flyveplads så langt fremskredt, at der kunne afholdes officiel indvielse.

Flagene smældede i den kraftige blæst, og det var ikke uden berettiget stolthed, at formanden Mogens Hansen bød velkommen. Borgmester Kaj Sommer var en af hovedtalerne.

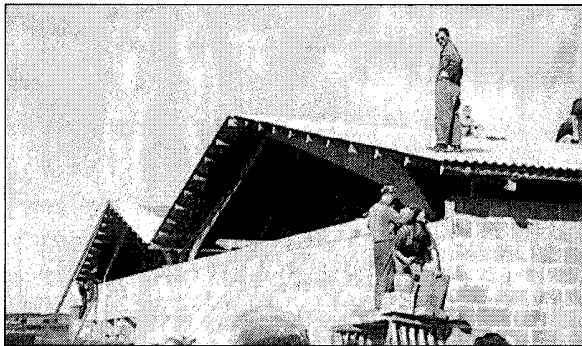


Officiel indvielse.

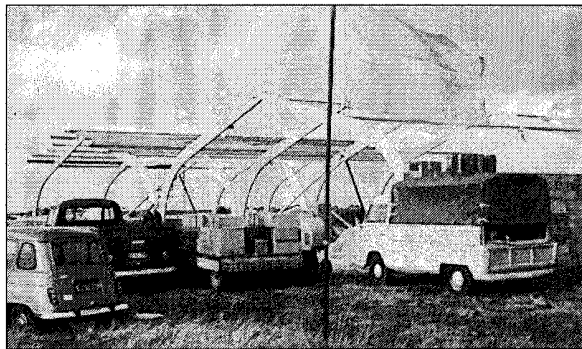


Skævinges borgmester Kai Sommer ønsker tillykke.

Kaj Sommer havde i hele byggeperioden været klubben en særdeles god og positiv støtte. Der var stort fremmøde af kendte personer fra flyvningens tilknyttede klubber og organisationer. Selv verdensmesteren Gøran Ax fra Landskrona ankom i motorfly for at ønske tillykke. Det var en dejlig dag. (Se side 51).



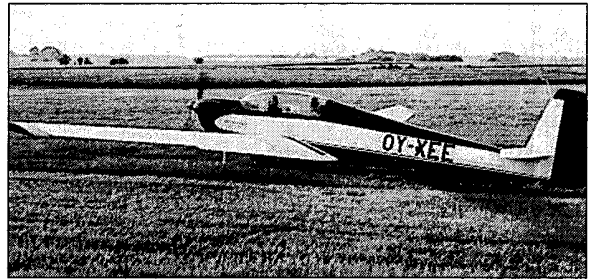
Taget er ved at være på plads.



Rejsegilde på Hangaren den 5. sept. 1970.

Tandemgruppen etableres

I oktober blev en Scheibe SF 28 Tandemfalke, OY-XEE, hjemfløjet til en nystartet privatgruppe, kaldet Tandemgruppen, bestående af 12 personer.



Scheibe SF 28.

For at gøre sig lokalkendt afholdt klubben i november bankospil i Gørløse Forsamlingshus. Det blev en stor succes og har siden været en jævnlig tilbagevendende begivenhed.

● FORLYSTELSER

Svæverne i Gørløse

Det store årlige

offentlige bankospil

afholdes i dag, tirsdag, kl. 19.30 i

GØRLØSE FORSAMLINGSBUS

25 hovedgevinster

3 store ekstraspil

21-spil – pot-banko – amerikansk lotteri

Alle er velkomne

Klubben får sit nuværende navn - 1973

Erik Holtén foreslog på GF den 28. februar 1973, at klubben skiftede navn fra det lokalbetonede Birkerød Flyveklub til et mere områdeorienteret navn. Klubben's nye navn blev herefter Nordsjællands Flyveklub, med senere tilføjelse af Gørløse Svæveflyvecenter.

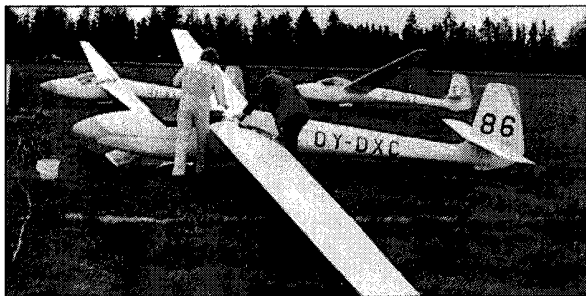
TOWAIR, der havde stået for flyslæbene, indstillede sin virksomhed.



Super Cuben havde ved ankomsten i 1973 rødbrun krop.

Klubben købte nu selv en 150 hk Super Cub, OY-AES, i Sala i Sverige. Den blev hjemfløjet af Ib Jensen. Super Cub'en var en miljømæssig god investering.

Klubben gik også ind i glasfiberalderen, da den købte en ny Glasflügel Standard Libelle, OY-DXC, (86).



Std. Libelle OY-DXC på Arnborg.

I august blev der afholdt en stor nabodag med kunsthjvning, ballonopstigning og flyvedemonstration.

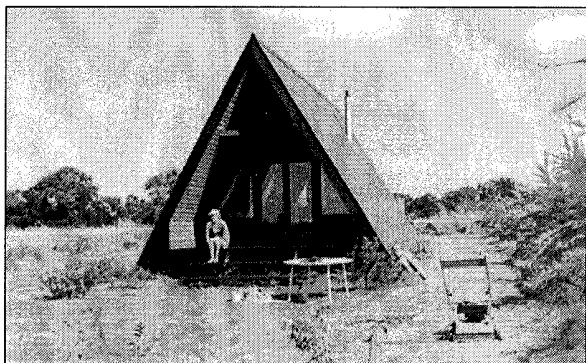


Jens Degner igang med crazy flying ved nabodagen.

Ingo Godtfred Frederiksen var under opbygningen af Gørløse en utrættelig slider, ligesom han medvirkede til at løse mange andre krævende opgaver. Han blev udnævnt til klubbens nye æresmedlem.

Den første hytte 1974

Den første hytte med behørig byggeattest blev bygget af Hanne og Povl Evald i 1974. I 1975 blev ønsket om bygning af flere hytter afvist af Miljøministeriet. I 1975 lykkedes det dog, med hjælp fra Skævinges borgmester Kaj Sommer, at få tilladelse til at opføre yderligere 4 hytter til weekendophold.



Povl Evald var i en årrække medlem af bestyrelsen, og Hanne uovertruffen, når det gjaldt om at styre køkken og klubhus.

De nu forbedrede muligheder for hverdagsflyvning gav forøget flyveaktivitet. Således gennemførte Mogens Bringø i en LS 1 A en 300 km trekantflyvning med vendepunkter i Sverige og tilbagevenden til Gørløse.

Den øgede aktivitet medførte behov for yderligere hangarplads. Så Jens Degner forelagde et projekt med materialer fra nedlagt hangar på Grønholt.

Super Cuben bliver gennemrenoveret og startbanen bliver udvidet

Et nyt bestyrelsesmedlem Erik Jensen gik i 1975 i gang med at montere nyt lærred på Super Cubens krop. Det skulle senere ende med, at hele flyet blev gennemrenoveret af selvsamme Erik.



Super Cuben efter renoveringen.



Klubben fik leveret en Club Libelle, OY-XCW.

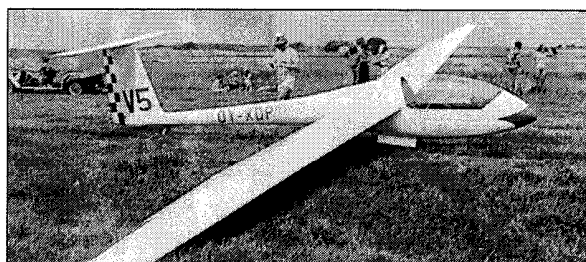
Dragedag

Dragedagen havde samme formål som klubbens bankospil i Gørløse Forsamlingshus. Den gensidige positive kontakt mellem klub og naboer var endnu en af grundene til, at man følte sig godt tilpas i flyveklubben - især når man landede på en af naboens marker, eller bankede på for at låne et stykke værktøj eller et markredskab. Heldigvis er dette gode naboskab stadig en realitet i dag.

Mange køber private fly

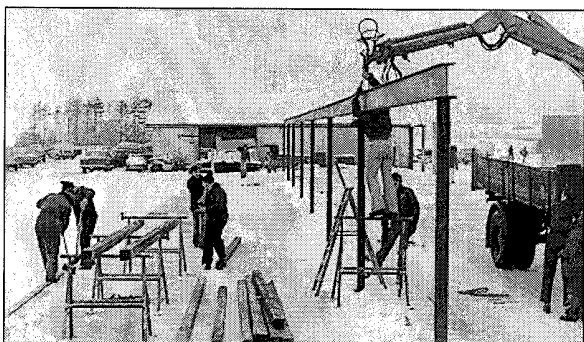
Der kom flere fly på pladsen, idet Mogens Hansen og Preben Lund anskaffede en ny Schempp-Hirth HS-5 Nimbus II, Herbert Andersen og søn Jan Andersen en Schleicher Ka 6 E og en privat gruppe en tosædet Schempp-Hirth HS-6 Janus, (64).

Klubben købte desuden et nyt skolefly, en Grob G-102 Astir CS, OY-XDP, (V5).



Astir CS, OY-XDP.

P.g.a. den forøgede flypark og ønsket om at have flyene stående opspændt besluttede man at bygge den af Jens Degner foreslåede 450 m² store hangar til en pris af 150.000 kr.



Byggearbejdet på hangar Syd.

Nu 17 fly på pladsen

Ved sæsonstarten 1977 var der nu 17 fly på pladsen, 13 ensædede, 3 to-sædede og en Tandemfalke.

Mulighederne for en sammenslutning med F.F.F. blev drøftet, men endte uden resultat, da Gørløse ikke kunne bære så stor en flyveaktivitet, som de to klubber ville få.

Gudmund Schacks ungdomslederlegat

I februar modtog Erik Jensen på Dansk Idrætsforbunds årsmøde Gudmund Schacks ungdomslederlegat på kr. 1.000.-. Han var indstillet af Da. Sv. Union. I Frederiksborg Amts Avis kunne man læse:

"Han har i 5 år været medlem af Nordsjællands Flyveklub og har gjort et meget stort arbejde. Han har de sidste 2 år været førsteinstruktør og i indstillingen understreges det, at han er meget "vældigt" af sine elever".

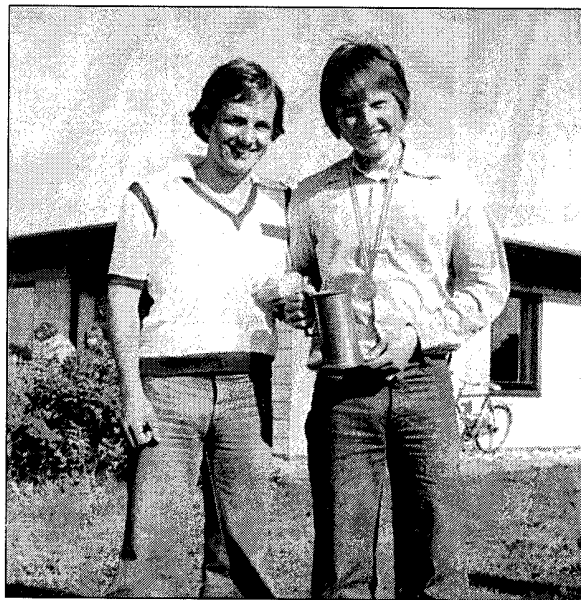
Citat slut.

Økonomisk og sportslig fremgang

Regnskabet viste, at klubbens aktiver for første gang oversteg 1 million.

Mogens Hansen fløj DM i standardklasse i en lånt Cirrus, og blev nr. 3. Det gav adgang til at deltage i VM 1978 i Chateauroux i Frankrig for første gang i klubbens historie. Her blev han nr. 17 af 21 i åben klasse og fløj ialt 90 timer på 18 flyvedage.

Jan Andersen, der havde fløjet solo året før, vandt DM i klubklassen.



To danske mestre på Arnborg i 1977. Lars Bentsen vandt junior DM og Jan Andersen Klubklasse DM.

Større Klubhus 1978

Mens bygningen af hangar II var godt igang blev det besluttet, at udvide klubhuset med 48 m² til den størrelse, det har i dag. Begge byggeprojekter blev med stor ekspertise styret af Jens Degner.

På Arnborg i 1978 vandt Jan Andersen igen DM i klubklassen, mens Mogens Bringø blev nr. 2 i 15 m klassen og Jan Schmeltz Pedersen nr. 3 i Standardklassen.

Man måtte således konstatere, at klubbens medlemmer placerede sig pænt i toppen af dansk konkurrencesvæflyvning.

Nye Diamanter

Mogens Bringø i Mosquito og Jan Schmeltz Pedersen i ASW-20, forsøgte at flyve en 580 km trekant med vendepunkter i Sverige. På sidste ben måtte de lande i Ljungbyhed i Skåne, hvorfra de senere fik et flyslæb til midten af Øresund. Herfra tog de selv det sidste glid til Gørløse. Den opnåede distance var på 514 km og gav en diamant til begge piloter.

Andre af klubbens medlemmer rejste til USA, hvor de opnåede diamanthøjden på 5000 m ved bølgeflynning.

Nu enhedskontingent 1980

På GF i marts fremsatte bestyrelsen forslag om at indføre "enhedskontingent" på 130 kr. pr. md. i stedet for hidtil benyttede system med kontingent og minutaftgifter for flyvning. Det medførte en kraftig debat, hvorefter forslaget blev vedtaget. Resultatet af beslutningen gav en del turbulens mellem klubbens medlemmer.



Para Sailing var en ny aktivitet i Gørlose. Den gav ofte anledning til stor fornøjelse for både udøvere og tilskuere.

Klubbens nye flagskib LS 4, OY-XML

I 1981 ankom dette dejlige fly. Det havde fine flyveegenskaber og var en fornøjelse at flyve. Det skulle også vise sig, at Mike Lima i de efterfølgende 10 år blev det mest eftertragtede fly i klubben, både til lokalflyvning og til konkurrencebrug. I 1991 blev det solgt til F.F.F.



Jens Rosling i ML.

Fine resultater 1981

Ved VM i Paderborn i Vesttyskland blev Mogens Hansen i LS-4 nr. 11 i standardklassen, og Jan Schmeltz Pedersen blev nr. 29 i 15 m klassen i ASW 20.

På Arnborg blev Henning Dam Kærgaard vinder af Old-boys klassen i ASW 20.

Jan Andersen var igen på sejrsskamlen, hvor han i KA6-E blev DM mester i 15 m klassen. Samtidig blev Klaus Degner, i Std. Libelle, DM mester i Standardklassen.

Tandemfalken OY-XEE blev udskiftet med en ny Grob G 109, fremstillet helt i glasfiber.



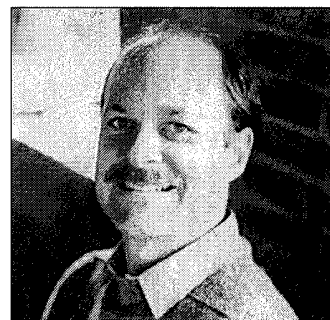
Hvem ka' - Knud ka'

Knud Martin Christoffersen den sidste "ægte træmand".

I 1982 deltog Jan Andersen i EM i Rieti med LS-4 og placerede sig flot som nr. 7 i standardklassen. Jan Andersen vandt også DM i Standardklassen, og Mogens Hansen blev nr. 2.

Søren Larsen

Formand 1983-88



Søren Larsen blev medlem af klubben i maj 1979 og fik sit S-certifikat i juli 1980.

Efter en periode som sekretær i bestyrelsen overtog han ved generalforsamlingen i marts formandsjobbet. Søren lagde stor vægt på at skabe et positivt forhold til klubbens naboer og har været en af drivkræfterne bag nabodage og bankospil.

Organisatoriske evner gjorde ham til suppleant i Svæveflyverrådet og medlem af KDA's hovedbestyrelse.

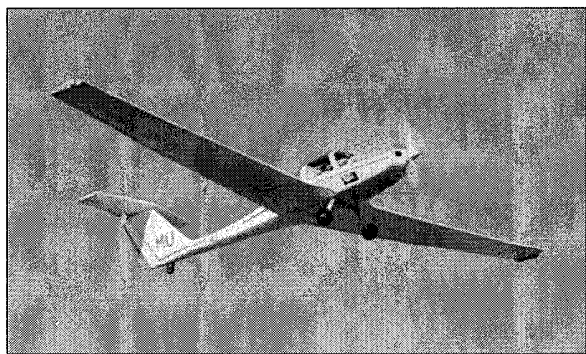
VM i New Mexico, USA 1983

VM blev for første gang vundet af Danmark, idet Stig Øye fra Polyteknisk Flyvegruppe var på sejrsskamlen.

Jan Andersen blev nr. 4 og Mogens Hansen nr. 17 ud af 38 deltagere.

Tandemgruppen køber ny Grob, 1984

I 1984 solgte Tandemgruppen Grob 109, OY-XLW til Sverige og anskaffede en ny model Grob 109 B, OY-XMU med bedre svæveflyveegenskaber.



Tandemgruppen har siden starten i 1972 kunnet fastholde 10% af klubbens medlemmer.

Nye BL'

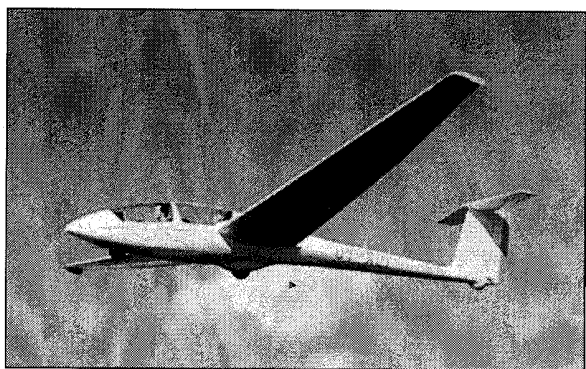
Der blev indført nye normer og BL' for svæveflyvning i Danmark, udarbejdet af Da. Sv. Union med Mogens Bringø som redaktør. Mogens blev senere i 1991 hædret med Paul Tissander Diplomet for dette store arbejde.

Per Weishaupt blev udnævnt til æresmedlem.

På Arnborg var Jan Andersen igen en sikker vinder af DM 1984, i Standardklassen.

Også i 1985 vandt Jan Andersen DM titlen på Arnborg, hvor Jan Schmeltz Pedersen blev nr. 2 i Standardklassen.

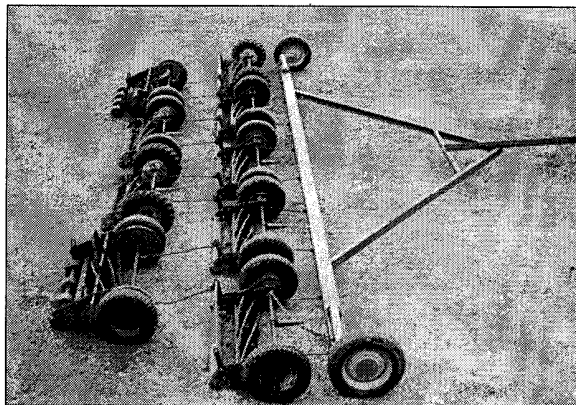
På GF i 1986 besluttede man at købe en tosædet Schleicher ASK 21 for kr. 275.000. Klubben ønskede at imødekomme et stigende krav om udvidet skoling i strækflyvning.



Schleicher ASK 21.

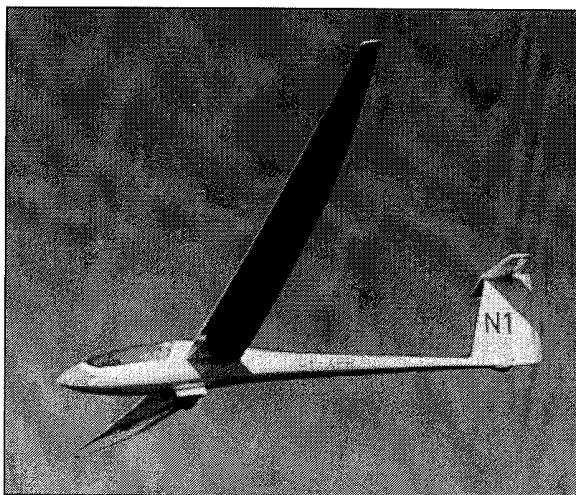
Erik Jensens mesterværk 1987

Erik Jensen frembragte et mesterværk ved at sammenkoble en række tromleplæneklippere i et hidtil uset antal, som effektivt holdt flyvepladsens græs i passende højde.



Mesterværket.

Jan Andersen var igen deltager i Europa-Cub i Rieti, Italien, hvor han vandt mesterskabet i den åbne klasse med Nimbus 3.



Nimbus 3.

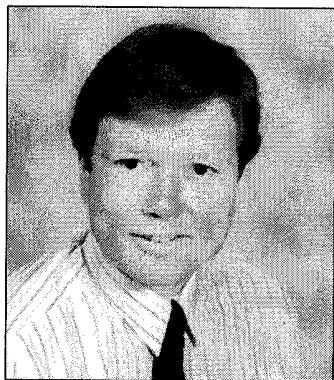
Årets sportsmand i Skævinge Kommune

I 1988 blev Jan Andersen hædret som årets sportsmand i Skævinge kommune og fik derved overrakt en erindringsgave af borgmester Finn Hansen.

Senere deltog Jan Andersen i EM i Räyskälä i Finland, i Nimbus 3, i den åbne klasse. Han førte konkurrencen til den sidste dag, hvor han blev slået af vesttyskeren Klaus Hollinghaus.

I pinsen fløj Harry Nielsen og Henning Dam Kærsgaard, i Janus OY-XDH (64), den første 300 km trekant i en tosædet på Sjælland, med start fra Gørlose.

**Jan Walther
Andersen**
Formand 1988-92



Fra barneårene var Jan ofte med på flyvepladsen, og i 1975 begyndte han på skoleholdet i Nordsjællands Flyveklub.

Allerede i 1977 vandt han DM i klubklassen.

Det skulle blive til 15 gange deltagelse i DM med 9 førstepladser, 6 gange EM og 4 gange VM deltagelse, samt udpeget som deltager ved kommende VM i 1993 i Sverige.

Jan har Guld-C med 3 diamanter og har fløjet 1014 km i Nevada USA i 1989. En usædvanlig svæveflyvekarriere og stadig i fuld aktivitet.

I sin formandsperiode var hans største opgave at fastholde og genetablere klubbens aktiviteter efter den katastrofale hangarbrand i 1989. I slutningen af sin formandsperiode var han stærkt medvirkende til, at klubben tog hul på et nyt kapitel, da bestyrelsen bestilte et tosædet super-svævefly, en Nimbus 3 DT, med hjemhentningsmotor.

Den nye klubhåndbog ser dagens lys

Med Mogens Bringø som redaktør udkom den nye klubhåndbog. Med denne bog kan alle få svar på næsten alt, hvad der vedrører klubbens aktiviteter. Den bliver løbende revideret og må i dag nærmest betegnes som uundværlig for klubbens medlemmer.

Den første klubtræner

For at videreudvikle kommende konkurrencepiloter blev Jan Schmeltz Pedersen valgt til klubtræner.



Jan Schmeltz med en af sine elever.

Ny DM-rekord

Jan Andersen rejste til USA for at træne til næste VM. I en ASW 20 gennemførte han, som første danske svæveflyver, en 1014 km distance, 6 timer og 15 minutter og 500 km t/r mål - 143/km/t., ny DM rekord.

Til DM på Arnborg blev Mogens Hansen nr. 2 i Standardklassen, og Jan Andersen blev nr. 2 i 15 m klassen.

Harry Nielsen blev udnævnt til æresmedlem for sine mange og stadig aktive og inspirerende flyvninger.



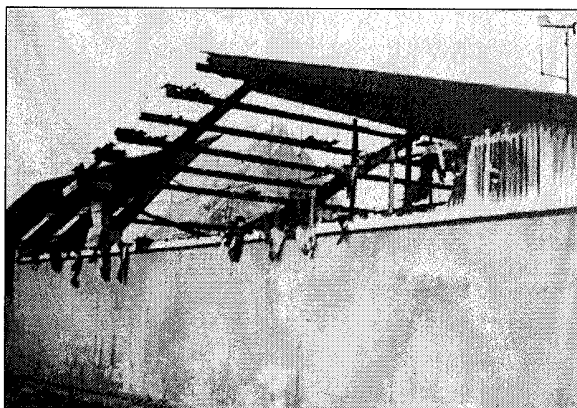
Harry Nielsen begyndte svæveflyvning i 1936 på Værløse. Her i Janus'en med den tyske pioner Peter Riedel og Per Weishaupt som hjælper på Gørleløse 1990.

Den store brand 1989

Natten mellem 5. og 6. marts opstod der brand, formodentlig ved selvantændelse, i den nordlige del af hangar 1. Det meste af klubbens materiel befandt sig netop i dette område. Brandskaderne blev derfor meget omfattende. Vi mistede klubbens velplejede Super Cub OY-AES, desuden Ka8, OY-EBX, ASK 13 krop OY-XEG, ASK 21 OY-XLY krop, Ka6 OY-EJX og derudover skete der varmeskader på Grob OY-XMU, Janus OY-XDH, Club Libelle OY-XWC og Astir CS OY-XDP.

Desuden blev alt klubbens værktøj ødelagt. Hangar 1's nordlige halvdel blev erklæret totalskadet.

Det var et lammende slag, da flyvesæsonen stod lige foran sin start.



Hangaren set fra vest.

Sådan blev branden beskrevet i NOTAM, maj 1989

Uddrag fra beretningen i NOTAM.

.....Branden i hangaren tidlig mandag morgen den 6. marts 1989.

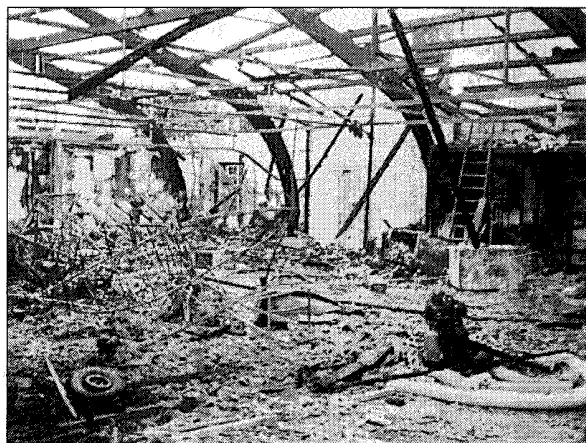
...For at få klarlagt hændelsesforløbet så nøjagtigt som muligt aflagde jeg besøg på Falckstationen i Hillerød fredag den 10. marts og blev orienteret af stationsvagtmester Børge Gullach. Alarm vedr. branden er tilgået politiet i Hillerød over alarmnr. 000 fra en telefonbox i området. Alarmen lød på: et eller andet brænder på en mark mellem Freerslev og Gørlose. Alarmen blev modtaget af Politiet kl. 0355.

Politiet sendte derefter en udrykningsvogn afsted.

Alarmen fra politiet til Falck er noteret til kl. 0400, som derefter sendte brandkøretøjer afsted.

Kl. 0421 ringede Falck til Eli (iflg. forholdsordre fra 1974) og meddelte, at det muligvis brændte i klubbens hangar, og om jeg kunne være standby ved telefonen.

Efter at have rystet hovedet ringede jeg til Erik Jensen. Derefter til Mogens Hansen, så til Erik Holten, derfter til Jan Schmeltz og igen til Mogens Hansen, Kirsten tog telefonen og bekræftede, det brændte. Straks efter ringede Falck og bekræftede, at hele hangaren brændte, det var en uhyggelig besked, det rislede koldt ned af ryggen, kl. var nu ca. 0430, jeg kørte derefter til flyvepladsen.



Tusindvis af arbejdstimer blev lagt i aske.

Det var en ret oprivende oplevelse. Ved indkørslen til markvejen holdt to Falck brandbiler standby med vandreserver og blinkende lamper. Ved hangaren sås flammer, og der var opstillet katastrofebelysning.

Ved ankomsten til hangarområdet var der allerede reddet det, der kunne reddes. Transportvogne med fly, vinger, kroppe, wirehenter m.v.

Der var endnu ild flere steder og en stinkende røg af brændt epoxy. Brandfolkene var stadig igang med slukningen. Situationen var under kontrol, men et frygteligt syn var det at skue ind i den røgfyldte udbrændte hangar.

Jeg blev afhørt af Politiet om alt, hvad jeg vidste, og mit kendskab til området, herunder afgav jeg en skitse over bygningerne og deres indretning.

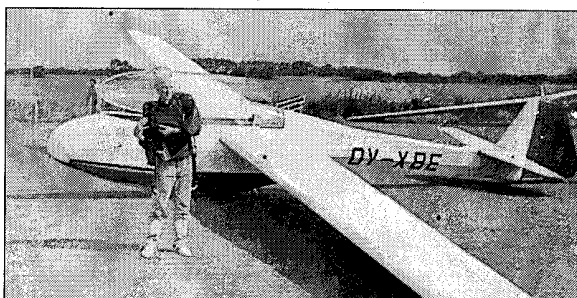
Der deltog et ukendt antal personer fra politiet, 18 brandfolk og 6 brandkøretøjer med egen vandforsyning.

Rapporten på Falckstationens EDB skærm afslutter udrykningen kl. 0828.

Jeg forlod området kl. 0740. Mogens stoppede mig ved sit hus, han var nu i ulastelig SAS kaptajnsuniform og skulle på arbejde (½ time forinden havde han knoklet ved hangaren). Han sagde til mig - kan du huske sideroret fra Bussarden, der overlevede branden på Sandholm. Mogens fortalte, at det om kort tid skulle have været på flyvemuseum som en gave fra klubben. Nu var det brændt, ligesom resten af flyet tidligere. Navneskiltet er endnu tilbage, det sidder på pladen i klubhuset.

Uddrag slut.

Ved hjælp af hårdt arbejde og stor hjælpsomhed, bl.a. fra F.F.F., lykkedes det at leje, om ikke nyt så dog brugbart flyvende materiel, således at der kunne holdes gang i flyveaktiviteten hele sæsonen.

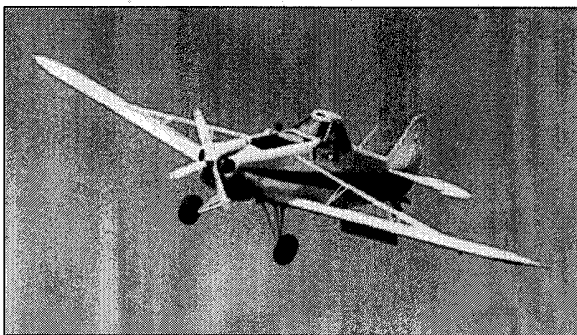


Peter Thomsen blev skolet på den lånte Bergfalke fra FFF.

De beskadigede fly, der kunne gøres flyvedygtige igen, blev sendt til reparation.

I Tyskland købte Tandemgruppen en SF-28, OY-RPX, som midlertidig afløser.

Jørgen Madsen og Erik Jensen blev sendt til England, hvor de fandt en Pawnee OY-CYP, og Jørgen Thomsen fik via Max Skovgaard i USA fat i en Janus C, OY-XRL.



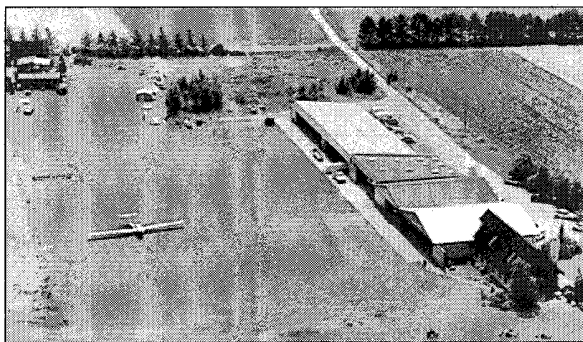
Pawnee OY-CYP.



Bjørn Nielsen foran den velflyvende Janus Romeo Lima.

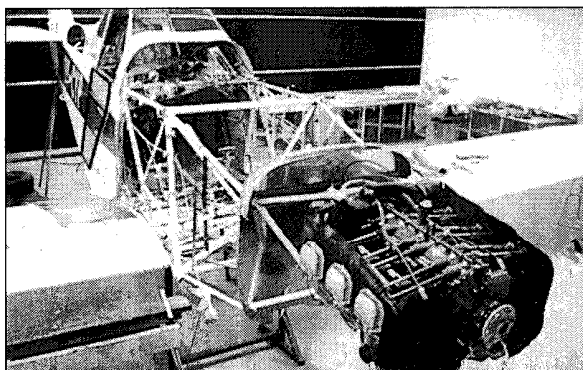
Nye moderne værkstedsfaciliteter 1990

En status efter branden viste, at klubben havde fået bedre svævefly og slæbefly, nye velordnede hangarer og værkstedsfaciliteter.



Genopbygningen af hangar m.v. blev udført af udefra kommende firmaer, og forsikringsdækningen gav mulighed for at bygge nye værkstedsfaciliteter imellem de to hangarfløje.

De forbedrede værkstedsfaciliteter må nu betragtes som hørende til landets bedste. Slæbeflyet fik sit eget store værksted, og svæveflyværkstedet blev gjort større. Netop de forbedrede værkstedsfaciliteter har været medvirkende til et forøget samvær i klubben, også i vinterhalvåret.



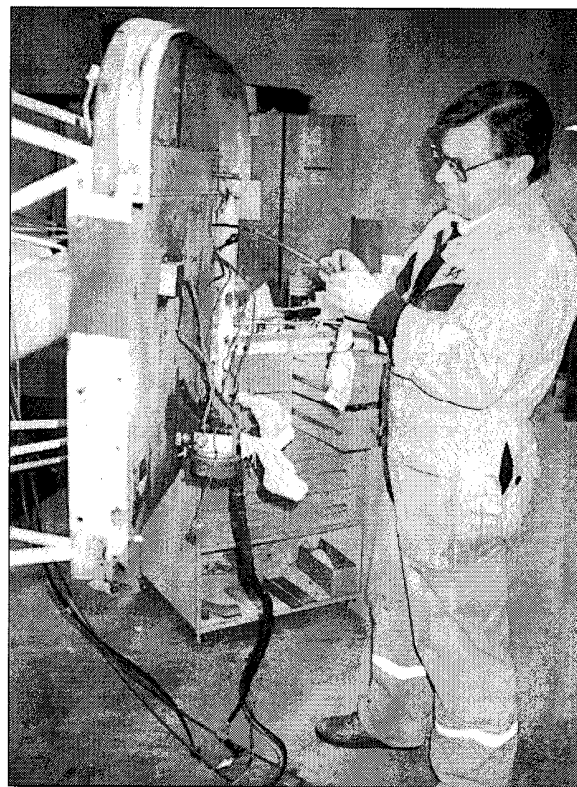
Pawnee med ny motor.

Som erstatning for det brændte skolemateriel, blev ASK 13, OY-XEG genopbygget med ny krop på fabrik i Tyskland. Der blev anskaffet en brugt Ka 8, OY-AXZ, og en brugt Ka 6, OY-XMJ, samt en tosædet Janus, OY-XRL som blev købt i USA 1989.



Der sprøjtemales i det nye svæveflyværksted.

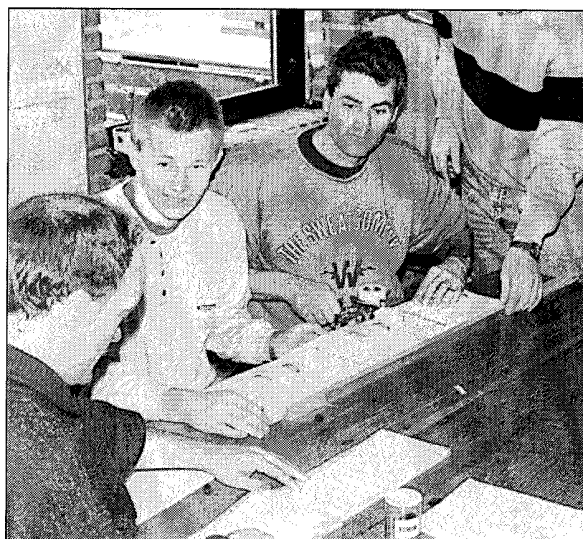
Til DM 1990 blev Jan Andersen nr. 1 i 15 m klassen og Jan Schmeltz Petersen blev nr. 2 i standardklassen.



Jørgen Madsen "Mads" i det nye Pawnee-værksted.



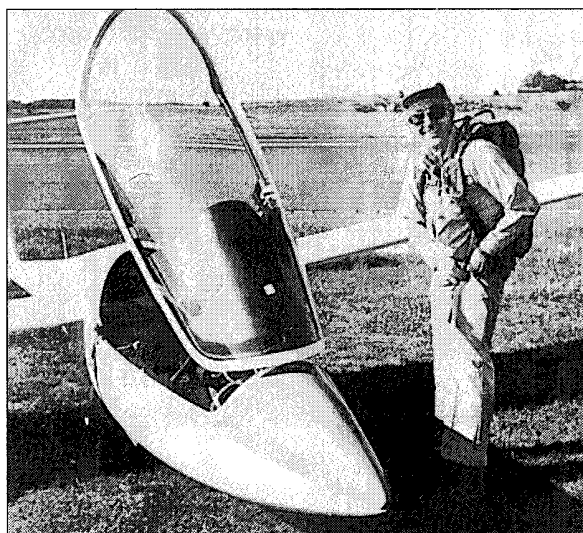
Jens Gregersen "helgarderet" i "Follow me".



Henrik Sylvest, Jacob Grum-Schwensen og Lars Siemen igang med Notam.



Lørdags-bistro på Gørlose.



Kai V. Petersen - aktiv svæveflyver i 56 år, fra 1936 til 1992.



Flyveklare bøffer fra Skifter.



Anette Larsen og Karsten Thorsmark.

Overskud i 1991

Regnskabet viste et rekordstort overskud kr. 182.000, og man drøftede mulighederne for at anskaffe yderligere to-sædet skolemateriel, evt. med selvstart eller "hjemtransportmotor".

De nye piloter vil flyve "Glas"

Klubbens gamle ASTIR V5 var efterhånden blevet et af de mest brugte fly. Flere og flere unge ønskede at flyve glas, så netop V5 udgjorde en flaskehals for videre omskoling til de moderne fly. Klubben havde hidtil været tilbageholdende med omskoling til glas, men erfaringer fra andre klubber viste, at det ikke medførte problemer.

Bestyrelsen besluttede derfor at købe en ASTIR CS mere. Flyet, OY-XDM, blev købt af Viborg Svæveflyveklub, og har til dato været til stor glæde for de nye piloter.

Stadig et godt forhold til lokalbefolkningen

I august blev der afholdt en vellykket nabodag, hvor mange mødte op.

Det gode forhold til naboerne er blevet bevaret igennem de mange år. Klubben har i alle sine mange beslutninger taget hensyn til lokalbefolkningen, således at svæveflyvecentret i dag stadig opfattes som en positiv aktivitet i lokalområdet. Mange af klubbens medlemmer kommer da også fra Skævinge og omkringliggende kommuner.

Jolanda Rodio besøger Gør-løse

I november besøgte klubbens medstifter, Jolanda Rodio, Gør-løse. Hun var imponeret over "hvad hendes klub" havde udviklet sig til. Hun meddelte samtidig, at hun ønskede at deltage i jubilæumsfestlighederne



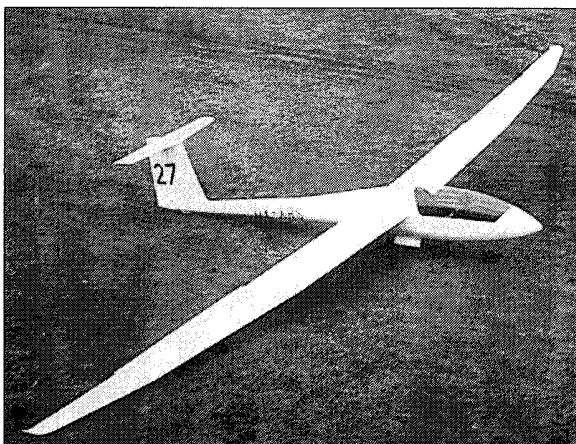
Jolanda Rodios besøg. Fra venstre: Chr. Lund, Anders Hårby, Erik Wael, Jolanda Rodio, Bent Søndergaard og Eli Nielsen.

1993. Ved dette besøg lykkedes det at samle nogle af klubbens første pionerer.

1991 var året hvor LS4' blev udskiftet med den nye LS7', OY-XTN. Desuden erhvervede klubben sig en næsten ny DISCUS OY-XRS.



Jørgen Arndt "Jøns" prøvflyver den nye LS-7.



Discus B - OY-XRS.

Jan Andersen blev nr. 2 i 15 m klassen i en ASW 20.

Nye tider - nye oplevelser

Bestilling af Nimbus 3 DT 1992.

Der blev afholdt flere medlemsmøder vedr. anskaffelse af et superfly i anledning af 50 års jubilæet. Efter undersøgelser og afstemning bestilte bestyrelsen en Nimbus 3 DT med "hjemhentningsmotor" til en pris

i nærheden af 1 million kroner, til levering i december 1993.

Med dette fly skulle medlemmerne få hidtil ukendte svæveflyveoplevelser, idet sunde og bæltet ikke længere vil være nogen hindring.

Til DM 1990 blev Jan Andersen nr. 1 i 15 m klassen og Jan Schmeltz Petersen blev nr. 2 i standardklassen.



Det bestilte Super-svævefly en NIMBUS 3 DT med "hjemhentningsmotor" Spændvidde 24.60 m og et glidetotal på 57.

Mogens Larsen

Formand 1992-



På generalforsamlingen i marts 1992 overtog Mogens Larsen formandsposten.

Mogens har sine rødder i det sønderjyske og en fortid som pilot i flyvevåbnet, hvor han allerede som 19 årig fløj T-33.

Han startede sin svæveflyvekarriere på Arnborg i 1973 og blev medlem af Nordsjællands Flyveklub i 1979.

Han har været flyvechef for slæbepiloterne og fungerer idag som HI instruktør.

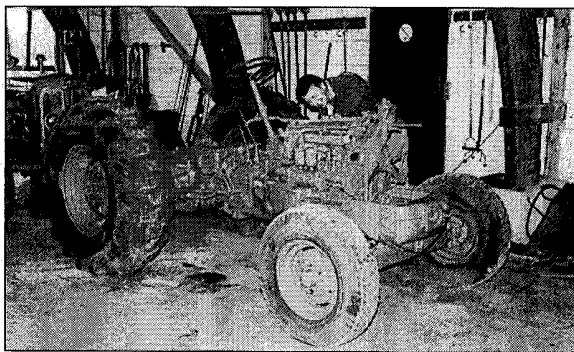
på at løse selv de mest problemfyldte og arbejdskrævende opgaver.



Karsten Thorsmark i den renoverede Grunau Baby II B, OY-AXE.

Pionerånden lever stadig

Selv i 1992-93 oplever man projekter i klubben, som kan sammenlignes med pionerånden fra svæveflyvningens start. Man kunne nævne mange projekter både fra de administrative og praktiske områder samt undervisningsområdet. Heldigvis kommer der stadig nye medlemmer, som har tid, og en fuldkommen tro



Eksempel på en pionerindsats i 1992 "Rendegraverprojektet".

Status januar 1993

Ved indgangen til jubilæumsåret, kan det konstateres at Nordsjællands Flyveklub har udviklet sig til en af landets store svæveflyveklubber med en dygtig og vel-fungerende klubledelse, god økonomi og en stab af aktive og ansvarsfulde medlemmer.

Der er god grund til at være tilfreds og Nordsjællands Flyveklub kan med berettiget stolthed vise sine kvaliteter frem på jubilæumsdagen.

Ved indgangen til 1993 var der:

7 æresmedlemmer
115 aktive medlemmer
40 elever på skoleholdet
15 passive medlemmer
80 hvilende medlemmer

Klubben råder over 30 instruktører samt 20 slæbepiloter.

Hangarerne er fyldt op med 8 klubsvævefly, 9 private svævefly, et motorsvævefly og et motorfly til flyslæb.

Klubbens bestyrelse bestod af:

Mogens Larsen	: formand
Arne Olsen	: kasserer
Torben Simonsen	: materielmester
Mogens Bringø	: flyvemester
Jens Rosling	: pladsmaterielmester

I håb om en stadig fremgang for Nordsjællands Flyveklub afsluttes dette jubilæumsskrift.

1. marts 1993 - Eli V. Nielsen

DE NÆSTE 25 ÅR

af Jan Andersen

Med klubbens nuværende flypark og de forventede nyanskaffelser er der ingen tvivl om, at vi i løbet af 1990'erne vil kunne gennemføre opgaver på 1000 km med start fra Gørlose.

Endvidere er det sandsynligt, at vi blandt klubbens nye generation af piloter vil få en større deltagelse i nationale og internationale konkurrencer.

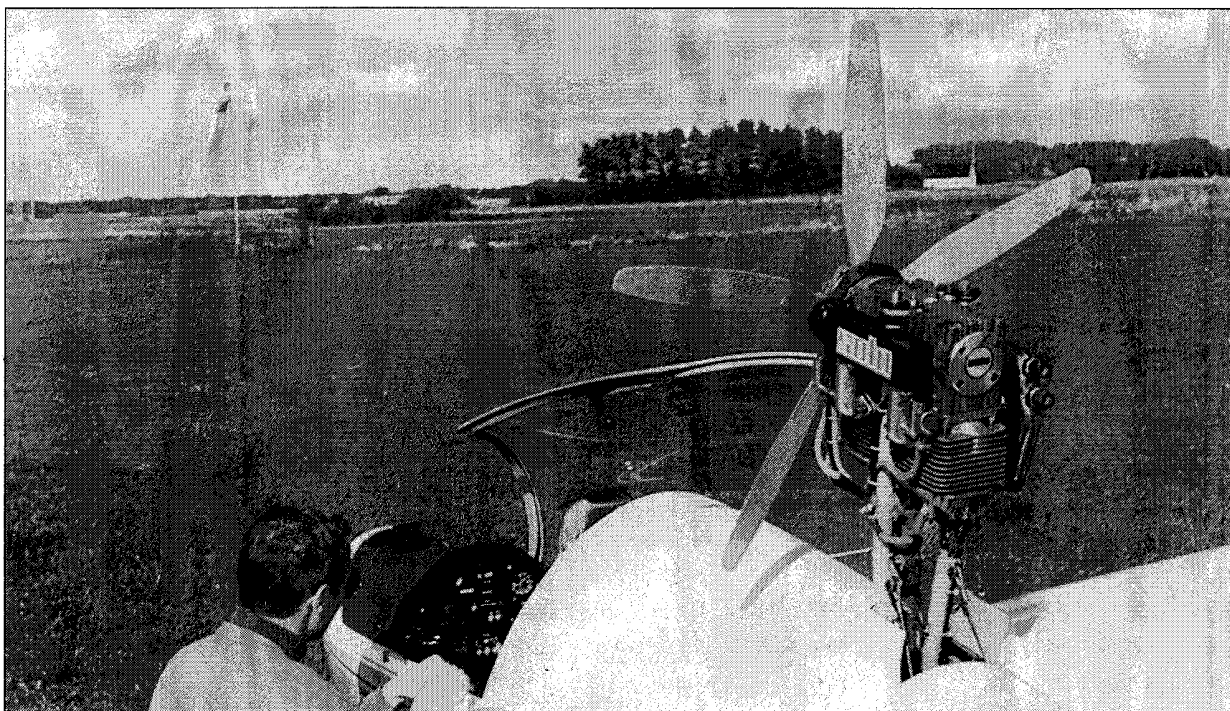
Skal man forsøge at udtale sig om svæveflyets udvikling de kommende år, så vil jeg fremhæve følgende muligheder:

- Udvikling af og øget brug af hjælpemotorer.
- Udvikling af teknik, der gør det muligt at ændre vingens plangeometri under flyvning.
- Udvikling af teknik, der gør det muligt at styre profi-lets grænselag/afrivningspunkt under flyvning.
- Betydelig udvikling af instrumenteringen, herunder hjælpemidler til navigation (GPS) samt computerteknik, der gør det muligt at rekonstruere svæveflyveoplevelser.

Måske vil glidetallet 100 kunne nås. Hvem ved om en strækflyvning i år 2000 består af en trekantbane, Gørlose - Sønderborg - Frederikshavn, hvor man fra Jyllands østkyst i en højde af 1500 meter tager det sidste glid til Gørlose.

Spørgsmålet er så, om fremtidens teknologiske land-vindinger vil kunne holdes på et økonomisk niveau, hvor klubberne stadig kan deltage.

Men skulle udgifterne løbe løbsk, så er det vigtigt, at vi altid holder fast ved substansen - nemlig entusiasmen, kammeratskabet og oplevelsen ved at glide stille gennem lufthavet, uanset hvilket fly man har til rådighed.



Jørgen Thomsen & Mogens Bringø's Nimbus 3 T OY-XTA med "hjemhentningsmotor" har krydset Øresund flere gange.

De privatejede svævefly

Private svævefly - ejet af enkeltpersoner eller af grupper, har haft stor betydning for den samlede flyveaktivitet.

Det første privatejede svævefly var Stamgruppens Rhønbussard OY-DXA, der i 1956 blev købt af Knud Christoffersen og Otto "Tyr" Sørensen. Efter en grundig renovering overgik flyet til klubeje i 1959.

Det næste privatfly var et fabriksbygget polsk svævefly SZD 25 A Lis, OY-FOX indkøbt i 1963 af "Mamboerne" (Ole Brandt, Jørgen Hansen, Ole Doc Nielsen og Steen Løvig Nielsen). Dette gav anledning til en større diskussion, da nogle medlemmer mente at anskaffelse af private svævefly i klubregi ville undergrave klubaktiviteten.

Svæveflyet overgik til klubeje i 1964.

Det egentlige gennembrud for anskaffelse af private svævefly i N.F. fandt sted i 1970-80'erne, hvor bl.a. det forbedrede uddannelsesniveau og hverdagsflyvning på Gørløse var medvirkende til, at flere investerede i moderne svævefly.

Det gav forøgede flyvemuligheder ved deltagelse i konkurrenceflyvning DM, EM m.v.

De opnåede resultater havde en afsmittende virkning på den samlede flyveaktivitet, samtidig med at presset på de klubejede svævefly blev mindre.

Siden klubbens start har der været ikke mindre end 51 privatejede svævefly.

Andetsteds bringes en liste over de forskellige flytyper og årstal.



Henrik Sylvest og Allan Højlev i en privat Nimbus II.



Henning Dam Kærsgaards DG 500 M Elan prøveflyves af Jørgen Madsen og Per Weishaupt, Gørløse 1992.

Private svævefly i BFK/NF 1943-1993

<u>Årstal</u>	<u>Registrering</u>	<u>Type</u>
1956	OY - DXA	DFS Rhönbussard
1963	FOX	SZD 25 A Lis
1963	AXW	Schulgleiter SG 38
1965	FEX	Morelli M 100 S
1965	EOX	SZD 22 C Mucha Standard
1968	XEF	Eon Olympia 2
1968	FIX	Eon Olympia 2
1970	FVX	SZD 9 bis Bocian 1 E
1971	BXF	Morelli M 100 S
1972	MKX	Rolladen-Schneider LS 1-c
1973	ESX	Scheibe Bergfalke II
1973	XBM	Glasflügel H-201 B Std. Libelle
1973	MLX	Scheibe Bergfalke II
1973	XEE	Scheibe SF 28 A Tandemfalke
1974	VXM	SZD 9 bis Bocian 1 E
1974	XCM	SZD 36 A Cobra 15
1975	XCB	Schleicher Ka 6 E
1976	VHX	Schleicher Ka 6 E
1977	XDG	Glasflügel H-205 Club Libelle
1977	XDH	Schempp-Hirth HS-6 Janus
1977	XIG	Glasflügel 303 Mosquito
1977	MIX	Glasflügel H-201 B Std. Libelle
1978	XCE	Glasflügel H-201 B Std. Libelle
1978	XJI	Schleicher ASW 19 B
1979	XJE	Schleicher ASW 20
1979	XJN	PIK 20 E
1979	XJX	PIK 20 D
1980	XKF	Schleicher ASW 20 F
1981	XGR	Schempp-Hirth HS-5 Nimbus II
1981	XLL	Schleicher ASW 20 F
1981	XLW	Grob G 109 G
1981	XKV	Rolladen-Schneider LS-4
1982	XLY	Schleicher ASW 21
1982	XLM	Rolladen-Schneider LS-4
1982	XLK	Rolladen-Schneider LS-4
1983	XLP	Rolladen-Schneider LS-4
1983	XMU	Grob G 109 B
1985	XNL	Glaser-Dirks DG 300 Elan
1985	XYW	Glaser-Dirks DG 400 Elan
1986	XAM	Schleicher Ka 6 CR Rhönsegler
1986	XOL	Schempp-Hirth Discus B
1987	XPR	Schempp-Hirth Nimbus 3
1987	XCW	Glasflügel H-205 Club Libelle
1988	XRO	Schleicher ASW 24
1988	XYN	Rolladen-Schneider LS-6
1990	XTA	Schempp-Hirth Nimbus 3 T
1990	RPX	Scheibe SF 28 A Tandemfalke
1991	XRM	Schempp-Hirth Ventus CM
1991	XBF	Glasflügel H-201 B Std. Libelle
1992	XTW	Glaser-Dirks DG 500 Elan M
1992	AXE	Schneider Grunau Baby II B

BFK & NF FORMÆND 1943 - 1993

Helge Buch	22.04.1943 - 28.04.1944
Carl Helge Staunstrup	28.04.1944 - 15.04.1946
Jørgen Dommergaard	15.04.1946 - 20.04.1948
Christian Lund	20.04.1948 - 22.04.1954
Jørgen Dommergaard	22.04.1954 - 08.02.1955
Hans Hansen	08.02.1955 - 24.01.1957
Christian Lund	24.01.1957 - 30.01.1964
Erik Holten	30.01.1964 - 25.02.1972
Mogens Hansen	25.02.1972 - 20.03.1983
Søren Larsen	20.03.1983 - 27.03.1988
Jan Andersen	27.03.1988 - 27.03.1992
Mogens Larsen	27.03.1992 -

BFK & NF ÆRESMEDLEMMER

1957	Henry Petersen
1964	Christian Lund
1968	Jørgen Dommergaard
1968	Anders Haarby Hansen
1968	Alice Grum Schwensen
1968	Sofus Grum Schwensen
1972	Ingo Gotfred Frederiksen
1983	Erik Holten
1986	Per Weishaupt
1989	Harry Nielsen

BFK & NF VÆRKSTEDER



Eftersyn af ka 8 OY-AXZ, fra venstre Morten Utzon, Svend Kristensen og Gert Arboe.

"Nyvang" 22.04.1943 - 01.04.1944
Ludvig Jensensvej 9, Birkerød
Jolanda & Helge Buch's bolig.

Fotograf Ellemo 01.04.1944 - 01.10.1946
Bakkevej 18, Birkerød.

Svend Vogmands garage 01.10.1946 - 01.11.1952
Kongevejen 93, Usseø, Hørsholm.

Intet fast værksted 01.11.1952 - 01.01.1956

Grum Schwensens Fabrik,
Lillerød

1953 - 1954
genopbygning af Kra-
nich OY-AXM

Udhuset på Nyvej 2,
Birkerød 01.01.1956 - 01.04.1959

Kælderen under klubhuset 01.01.1961 - 01.08.1971
på Sandholm.

Hangarværksted på Gør- 01.08.1971 - 06.03.1989
løse. Ødelagt ved hangar-
brand 6.3.1989.

Nyetablet værksted for 01.01.1990 -
svævefly og motorfly på
Gørlose.

BFK & NF FLYVEPLADSER

- 1944 Bøtølejren på Falster (D.Sv.U.)
- 1945 Lundtofte flyveplads (marts)
Bøtølejren på Falster (juli)
Sophienborg Hillerød (august)
- 1946 Høvelte (april)
Værløse militære flyveplads
- 1947 Værløse militære flyveplads
- 1948 Høvelte (april)
Vandellejren (juli)
Sophienborg Hillerød (august)
- 1949 Vandellejren (juli)
Lundtofte flyveplads (august)
- 1950 Lundtofte flyveplads (maj)
Sandholm militære øvelsesterræn (16. juli)
- 1951 Sandholm militære øvelsesterræn
- 1956 Vejrhøj (september)
- 1957 Vejrhøj (september)
- 1963 Sandholm militære øvelsesterræn
Kaldred flyveplads (juni)
- 1964 Kaldred flyveplads
- 1965 Kaldred flyveplads
Sandholm militære øvelsesterræn (juni)
- 1966 Sandholm militære øvelsesterræn
- 1971 Gørlose flyveplads
(senere Gørlose Svæveflyvecenter)

BFK & NF skoleglidere og svævefly

- 1944 OY-67 Schulgleiter SG 38
Bygget i BFK reg. 6.9.1944.
Solgt til SocialDemokraternes Flyv-
eklub reg. 22.4.1945.

- 1945 OY-76 Grunau Baby II A
Byggesæt købt af Stamgruppen,
færdigbygget af BFK reg.
10.7.1945.
Solgt til Vejle Svæveflyveklub reg.
28.1.1949.
Senere reg. OY-BBX 21.6.1957.
- 1945 OY-77 Schulgleiter SG 38
Bygget i BFK reg. 10.7.1945.
Afmeldt 5.11.1947.
- 1948 OY-AXG Grunau Baby II B
Bygget Dansk Aero, Søborg 1948.
BFK reg. 7.7.1948.
Brændt ved hangarbrand på
Sandholm 24.-25.5.1955.
- 1949 OY-DIX D.F.S. Rhönbussard I
Bygget Henri Fugl, Vordingborg
1942 (OY-43).
BFK reg. 13.7.1949.
Brændt ved hangarbrand på
Sandholm 24.-25.5.1955.
- 1950 OY-115 Schulgleiter SG 38.
Bygget i Kolding Svæveflyveklub
1950.
Købt af Sylvest Jensens luftcirkus,
Hillerød.
BFK reg. 20.6.1950.
Brændt på Sct. Hansbål
25.6.1958.
Afmeldt 23.10.1958.
- 1950 OY-34 Gumpert G 2
Bygget Svæveflyveklubben Mågen
1940.
Svæveflyveklubben Ringen reg.
10.7.1942.
G.S. Svæveflyveklub reg.
31.5.1946.
Overgået til Birkerød Flyveklub
ved sammenslutningen med Fre-
deriksborg Amts Svæveflyveklub
1.7.1950.
Afmeldt 23.10.1958.
- 1954 OY-AXM D.F.S. Kranich 2
Bygget Norrköping 1943.
Dansk Aero, Søborg 1953.
BFK reg. 10.9.1954 efter repara-
tion og ombygning.
Solgt til Tom Berggren Nielsen,
Kalunborg reg. 20.1.1964.
- 1955 OY-DYX Delfin
Bygget i Polen ant. 1939.
Stamgruppen reg. 9.4.1952.
Overgået BFK fra Stamgruppen
ved sammenslutningen 1.10.1955.
Solgt til Bornholms Flyveklub af
1959 reg. 11.5.1959.
- 1955 OY-ARX 2 G Glider (OY-119)
Bygget Viborg Svæveflyveklub
reg. 11.4.1949.
BFK reg. 26.10.1955.
Solgt til Bornholms Flyveklub af
1959 reg. 17.4.1959.
- 1955 OY-AXI Grunau Baby II B
Bygget Grum-Schwensen, Allerød
reg. 16.7.1948.
BFK reg. 5.11.1955.
Havari Sandholm 25.5.1963.
Afmeldt 10.6.1964.
- 1956 OY-DXA L Spatz 55
Bygget Scheibe Flugzeugbu 1956.
BFK gen. Dansk Aero, Søborg
reg. 7.6.1956.
Solgt til Sverige som SE-TCF.
Afmeldt 22.5.1964.
- 1959 OY-DXA D.F.S. Rhönbussard I
Bygget Stamgruppen, København
1944.
Reg. 8.6.1956 Otto "Tyr" Søren-
sen & Knud Christoffersen.
BFK reg. 7.3.1959.
Havari Sandholm 16.9.1962.
- 1960 OY-XAB Schleicher Ka 2 Rhönlerche II
Bygget Poppelhausen 1960.
BFK reg. 26.9.1960.
Solgt til Rhönlerchens Venner,
Holbæk reg. 15.4.1973.
- 1961 OY-DBX SZD 22 C Mucha Standard
Bygget Bielsko Biala, Polen 1961.
BFK reg. 23.6.1961.
Solgt til H. Nielsen, Billund reg.
29.6.1967.
- 1962 OY-EBX Schleicher Ka 8 B
Bygget Poppelhausen 1962.
BFK reg. 27.4.1962.
Brændt ved hangarbrand på Gør-
løse 5.-6.3.1989.
- 1963 OY-FOX SZD 25 A Lis
Bygget Krosno, Polen 1961.
Birkerød Aerosport reg. 22.5.1963.
BFK reg. 1964.
Solgt til Aarhus Svæveflyveklub
reg. 11.11.1966.
- 1964 OY-DLX Schleicher Ka 6 CR Rhönsegler
Bygget Poppelhausen 1964.
BFK reg. 30.4.1964.
Nordsj. Flyveklub reg. 11.7.1975.
Solgt til England 8.6.1978.
- 1965 OY-BXF Morelli M 100 S
Bygget i Bergamo, Italien 1965.
BFK reg. 12.4.1965.
Solgt til Povl Evald + reg.
12.4.1971.
- 1966 OY-EJX Schleicher Ka 6 CR Rhönsegler
Bygget Poppelhausen 1966.
BFK reg. 19.10.1966.
Brændt ved hangarbrand på Gør-
løse 5.-6.3.1989.
- 1967 OY-DXV SZD 30 Pirat
Bygget i Wroclaw, Polen 1967.
BFK reg. 26.8.1967.
Solgt til Lolland-Falster Svæve-
flyveklub reg. 27.11.1974.

- 1971 OY-XEG Schleicher ASK 13
Bygget Poppelhausen 1971.
BFK reg. 7.6.1971.
Genopbygget efter hangarbrand
på Gørlose 5.-6.3.1989.
- 1973 OY-DXC Glasflügel H 210 B Standard Li-
belle
Bygget Schlattstall 1973.
NF reg. 13.7.1973.
Solgt til Leif Brix + reg.
19.8.1983.
- 1975 OY-XCW Glasflügel H 205 Club Libelle
Bygget Schlattstall 1975.
NF reg. 11.7.1975.
Solgt til Svæveflyvningens Venner,
Gørlose reg. 25.6.1987.
- 1976 OY-XDP Grob G-102 Astir CS
Bygget Mindelheim 1976.
Per Christensen, Holsted reg.
23.3.1976.
NF reg. 28.12.1976.
- 1983 OY-XML Rolladen-Schneider LS-4
Bygget Egelsbach 1983.
NF reg. 18.10.1983.
Solgt til F.F.F. 2.11.1991.
- 1986 OY-XLY Schleicher ASK 21
Bygget Poppelhausen 1982.
Erik Holten reg. 16.3.1982.
Brændt ved hangarbrand på Gør-
løse 5.-6.3.1989.
- 1989 OY-XRL Schempp-Hirth Janus CE
Bygget Kirschheim-Teck 1984.
Købt i USA af privat.
NF reg. 6.6.1989.
- 1991 OY-XMJ Schleicher Ka 6 CR Rhönsegler
Bygget Poppelhausen 1964.
Anker G. Larsen, St. Heddinge
reg. 15.6.1983.

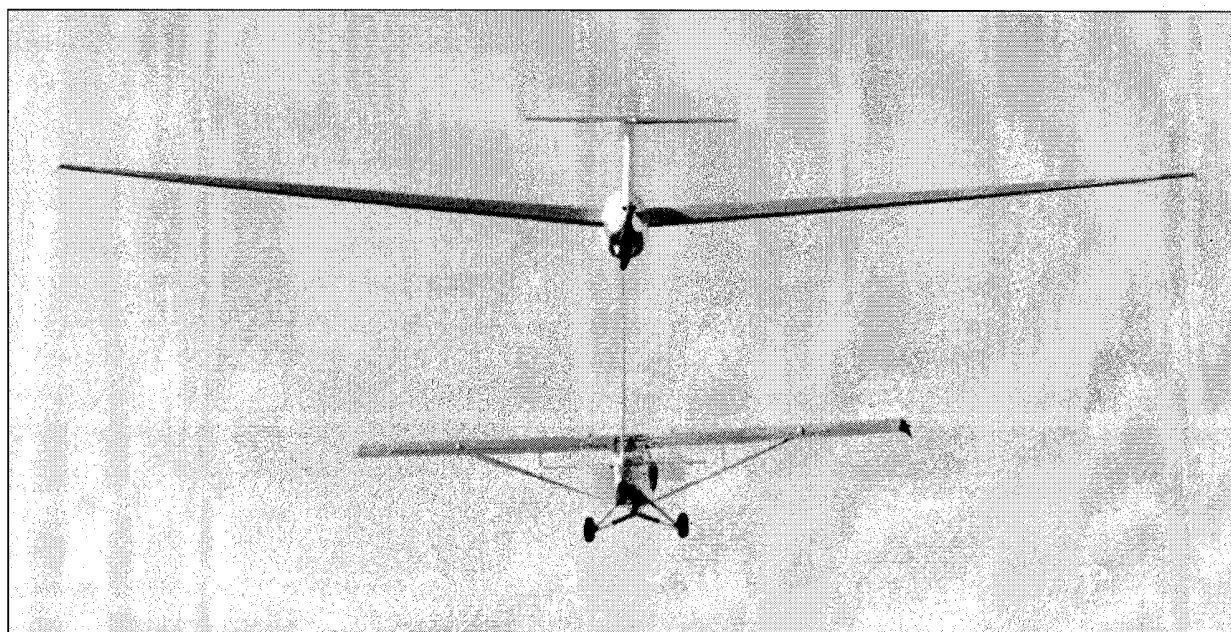
- 1991 OY-AXZ Schleicher Ka 8 B
Bygget Poppelhausen 1962.
Svend Erik Worm + 3, Sorø.
NF reg. 15.4.1991.
- 1991 OY-XTN Rolladen-Schneider LS 7
Bygget Egelsbach 1991.
NF reg. 25.4.1991.
- 1991 OY-XDM Grob G-102 Astir CS
Bygget Mindelheim 1977.
Viborg Svæveflyveklub reg.
5.4.1977.
NF reg. 17.8.1991.
- 1991 OY-XRS Schempp-Hirth Discus B
Bygget Kirschheim-Teck 1989.
Anders Møller Andersen Aviator.
NF reg. 18.10.1991.

Svævefly i ordre:

- 1993 OY- Schempp-Hirth Nimbus 3 DT
med "hjemhentermotor".
Levering i december 1993.

NF slæbefly

- 1974 OY-AES Piper PA 18 A 150 Super Cub
Bygget Lock Haven, USA 1959.
Agro Kemi, København reg.
12.3.1959.
Solgt til Sverige SE-EII reg.
13.12.1964.
NF reg. 7.3.1974.
Brændt ved hangarbrand på Gør-
løse 5.-6.3.1989.
- 1989 OY-CYP Piper PA 25 235 C Pawnee
Bygget Vero Beach, Florida, USA
1986.
Købt Kings Lynn, England.
NF reg. 24.5.1989.



Klubbens Super Cub OY-AES slæber ASK-21 til vejs.

Klubrekorder

Fri distance:

716 km	Jan Andersen	31.5.1986, Danmark	DG-300
--------	--------------	--------------------	--------

Målflyvning:

310 km	Preben Lund	18.8.1968, Frankrig	KA-6CR
--------	-------------	---------------------	--------

Ud og hjem:

500 km	Jan Andersen	15.7.1989, USA	Nimbus II
--------	--------------	----------------	-----------

Distancetrekant:

500 km	Mogens Hansen	23.7.1978, Frankrig	Nimbus II
--------	---------------	---------------------	-----------

100 km trekant:

103,0 km/t	Jan Andersen	26.5.1985, Arnborg	DG-300
------------	--------------	--------------------	--------

200 km trekant:

91,6 km/t	Mogens Bringø	26.8.1984, Gørløse	LS-4
-----------	---------------	--------------------	------

300 km trekant:

107,5 km/t	Mogens Hansen	28.7.1978, Frankrig	Nimbus II
------------	---------------	---------------------	-----------

500 km trekant:

74,5 km/t	Mogens Hansen	23.7.1978, Frankrig	Nimbus II
-----------	---------------	---------------------	-----------

Højdevinding:

6615 m	Jørgen Thomsen	12.12.1979, USA	Schweizer I-34
--------	----------------	-----------------	----------------

Absolut højde:

9785 m	Jørgen Thomsen	12.12.1979, USA	Schweizer I-34
--------	----------------	-----------------	----------------

300 km ud og hjem:

111,52 km/t	Ole Steen Poulsen	5.2.1990, Australien	Nimbus II
-------------	-------------------	----------------------	-----------

500 km ud og hjem:

143,32 km/t	Jan Andersen	15.7.1989, USA	Nimbus II
-------------	--------------	----------------	-----------

Klubrekorder

Rekorderne er udført med Gørløse Svæveflyvecenter som afgangspunkt.

Fri distance:

1: 514 km	Jan S. Pedersen	4.7.1979	ASW-20
	Mogens Bringø	4.7.1979	Mosquito

Distancen udført på en ikke gennemført trekantflyvning:
Bottnaryd Kirke - Ölkehult Kirke - landing på Ljundbyhed
flyveplads.

2: 422 km	Mogens Hansen	23.7.1982	LS-4
	Mogens Bringø	23.7.1982	LS-4

Distancen udført på en ikke gennemført trekantflyvning:
Angerdhestra Kirke - Vilshult Station - landing på Hässleholm
flyveplads.

Ud og hjem:

1: 160 km	Povl Evald	9.8.1975	Morelli
	Mogens Hansen	9.8.1975	Std. Libelle

Distancetrekant:

1:	306 km	Mogens Bringø	28.6.1974	LS-1c
2:	301 km	Jørgen Thomsen	7.8.1990	LS-4

100 km trekant:

1:	75,2 km/t	Klaus Degner Hansen	2.7.1979	PIK-20D
2:	56,5 km/t	Mogens Hansen	1.5.1975	Std. Libelle
3:	44,8 km/t	Mogens Hansen	20.6.1975	Std. Libelle

200 m trekant:

1:	91,6 km/t	Mogens Bringø	26.8.1984	LS-4
2:	85,0 km/t	Mogens Hansen	12.8.1978	Nimbus II
3:	83,6 km/t	Jørgen Arndt	26.8.1984	LS-4

300 km trekant:

1:	77,5 km/t	Jørgen Thomsen	7.8.1990	LS-4
2:	55,1 km/t	Mogens Bringø	28.6.1974	LS-1c

Varighed:

1:	8:11	Mogens Bringø	4.7.1986	LS-4
2:	7:50	Kurt H. Jensen	27.6.1974	KA-6CR
3:	7:40	Jan S. Pedersen	4.7.1986	ASW-20



Nordsjælland Flyveklubs konkurrencepilot nr. 1 Jan Andersen, foran Janus OY-XDH på Gørlose.

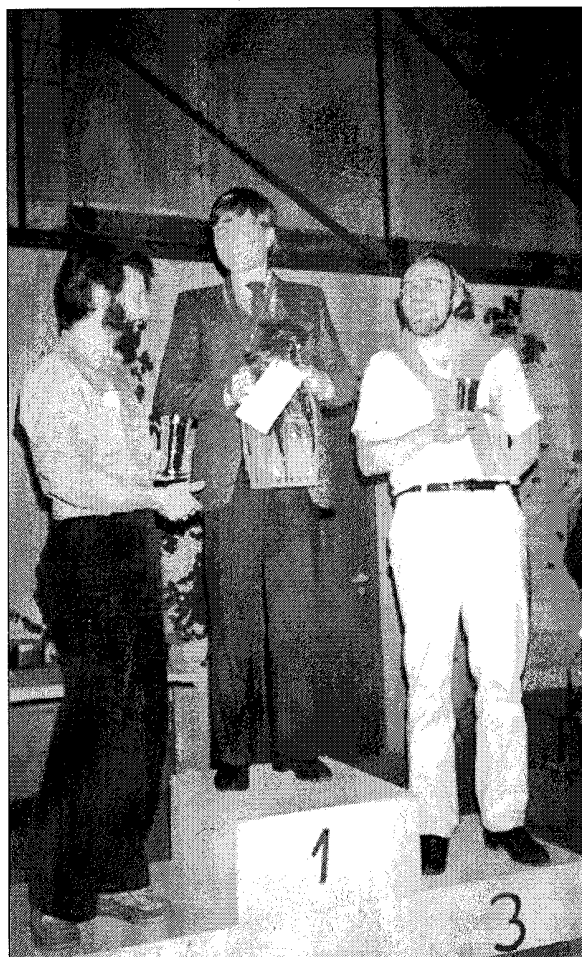
Pokaler

Klubpokaler:

BFK	Største varighed.
BFK	Bedste stræk
BFK	Trekantflyvning - Hastighed
Guld C plaketten	Skænket af Bent Søndergaard ved BFK's 25 års jubilæum i 1968.
Bedste præstationer	Skænket d. 29.4.1968 af Frederikssund Frederiksværk Flyveklub ved BFK's 25 års jubilæum.

Øvrige pokaler:

1943 pokalen	Skænket af Veteranerne d. 29.4.1978 ved BFK/NF's 35 års jubilæum. Gives for ekstraordinære præstationer.
P Z L pokalen	Skænket d. 1.4.1960 af Eli Nielsen. Gives for strækflyvning Sandholm/Ringsted og vice versa.
Medlemspokalen	Skænket af Frederiksborg Amts Sportsflyveklub d. 29.4.1968. Gives til et medlem som har ydet en særlig indsats.



Jan Andersen Nr. 1 og Niels Taaruhøj Nr. 3 på sejrskamlen ved DM på Arnborg i 1983.

DM

1951	Otto "TYR" Sørensen
1953	Otto "TYR" Sørensen
1957	Eli Nielsen
1959	Eli Nielsen
1961	Per Weishaupt
1961	Tosædet klasse Ole Nielsen, Jørgen Hansen
1963	Per Weishaupt Harry Nielsen Jørgen Hansen
1965	Ib H. Jensen Harry Nielsen Jørgen Hansen Per Weishaupt

Graunau Baby II B	Placering/ antal deltagere 6/8
Rhönbussard I	5/9
L-Spatz 55	6/14
L-Spatz 55	13/17
L-Spatz 55	2/29
Kranich 2	24/29
K-8B	7/37
Mucha St.	24/37
Lis	31/37
Ka-6CR	18/38
Morelli	22/38
Morelli	27/38
Mucha St.	28/38

DM fri klasse

1971	Kjeld W. Pedersen
1974	Mogens Hansen Mogens Bringø Kjeld W. Pedersen

Pirat	Placering/ antal deltagere 17/22
St.Libelle	12/26
LS 1c	15/26
St.Libelle	17/26

DM Klubklasse

			Placering/ antal deltagere
1971	Frede Vinther	Ka-6CR	13/21
	Bjørn Nielsen	Bergfalke	17/21
	André Holm	Pirat	18/21
1972	Kjeld W. Pedersen	Pirat	6/2
	Mogens Hansen	Ka-6CR	7/20
	Frede Vinther	Ka-6CR	14/20
1973	Mogens Hansen	Pirat	17/24
	Herbert Andersen	Ka-6CR	22/24
1974	Herbert Andersen	Ka-6CR	18/28
1975	Herbert Andersen	Ka-6CR	13/28
1976	Jan S. Pedersen	Ka-6E	4/13
1977	Jan Andersen	Ka-6E	1/19
	Ole Arndt	Ka-6E	2/19

DM Standardklasse

			Placering/ antal deltagere
1975	Mogens Bringø	St.Libelle	6/15
	Mogens Hansen	St.Libelle	8/15
1976	Mogens Hansen	St.Libelle	5/20
1977	Mogens Hansen	St.Cirrus	3/31
	Jens Degner Hansen	St.Libelle	12/31
1978	Jan S. Pedersen	St.Libelle	3/24
	Jan Andersen	St.Libelle	4/24
1979	Jan Andersen	St.Libelle	7/24
	Mogens Hansen	St.Libelle	12/24
	Jørgen Thomsen	St.Libelle	23/24
1980	Mogens Hansen	St.Cirrus	1/31
	Kl. Degner Hansen	St.Libelle	7/31
	Herbert Andersen	St.Libelle	28/31
1981	Kl. Degner Hansen	St.Libelle	1/23
1982	Jan Andersen	LS 4	1/36
	Mogens Hansen	LS 4	2/36
	Mogens Bringø	LS 4	3/36
	Jørgen Thomsen	St.Libelle	14/36
	Ole Arndt	St.Libelle	15/36
	Jens Degner Hansen	St.Cirrus	22/36
1983	Jan Andersen	LS 4	1/30
	Niels Tårnhøj	Pegase	3/30
	Mogens Bringø	LS 4	5/30
	Jan S. Pedersen	St.Libelle	6/30
	Mogens Hansen	LS 4	7/30
	Ole Arndt	St.Libelle	11/30
1984	Jan S. Pedersen	LS 4	1/27
	Jan Andersen	LS4	3/27
	Niels Tårnhøj	Pegase	5/27
	Mogens Hansen	LS 4	10/27
	Mogens Bringø	LS 4	14/27

1985	Jan Andersen	DG 300	1/29
	Mogens Bringø	LS 4	6/29
	Mogens Hansen	LS 4	11/29
1986	Jan Andersen	DG 300	1/30
	Mogens Hansen	Discus B	7/30
	Jan S. Pedersen	LS 4	15/30
	Bonni Kryger	LS4	23/30
1987	Jan Andersen	DG 300	1/27
	Mogens Hansen	Discus B	45/27
	Ole Arndt	LS 4	5/27
1988	Jan S. Pedersen	LS 4	2/31
	Jan Andersen	DG 300	5/31
	Ole Arndt	LS 4	8/31
	Mogens Hansen	Discus B	13/31
1989	Mogens Hansen	Discus B	2/29
	Ole Steen Poulsen	LS 4	5/29
	Jan S. Pedersen	ASW 24	9/29
	Herbert Andersen	St.Libelle	27/29
1990	Jan S. Pedersen	ASW 24	2/29
	Mogens Hansen	LS 4	6/29
	Jørgen Thomsen	LS 4	13/29
	Ole Arndt	St.Cirrus	18/29
1991	Jan S. Pedersen	ASW 24	8/36
	Mogens Hansen	LS 4	12/36
	Jørgen Thomsen	LS 4	15/36
1992	Jan Andersen	Discus B	1/34
	Jan S. Pedersen	ASW 24	6/34

DM 15 meter klasse

			Placering/ antal deltagere
1978	Mogens Bringø	Mosquito	2/21
	Niels Tårnhøj	PIK 20B	6/11
1979	Niels Tårnhøj	PIK 20D	3/14
	Mogens Bringø	Mosquito	10/21
	Jens Degner Hansen	PIK 20D	9/14
	Jan S. Pedersen	ASW 20	10/14
1980	Jan S. Pedersen	ASW 20	2/21
	Jørgen Thomsen	PIK 20	8/21
	Mogens Bringø	Mouquito	10/21
	Niels Tårnhøj	ASW 20F	11/21
	Jens Degner Hansen	ASW 20F	12/21
1981	Jan Andersen	ASW 20	1/17
	Niels Tårnhøj	ASW 20F	3/17
	Mogens Bringø	Mosquito	6/17
	Jens Degner Hansen	ASW 20F	10/17
	Jørgen Thomsen	PIK 20D	12/17
1982	Niels Tårnhøj	ASW 20	4/19
	Jan S. Pedersen	ASW 20	5/19
	Kl. Degner Hansen	ASW 20	9/19
1983	Jørgen Thomsen	ASW 20	8/20
1984	Jørgen Thomsen	ASW 20	4/14
	Ole Arndt	LS 3a	7/14

1985	Jan S. Pedersen	ASW 20	2/17
	Jørgen Thomsen	ASW 20F	8/17
1986	Jørgen Thomsen	ASW 20	7/15
1987	Jørgen Thomsen	ASW 20	6/21
1988	Jørgen Thomsen	ASW 20	10/18
1989	Jan Andersen	DG 600	2/17
	Jørgen Thomsen	ASW 20	15/17
1990	Jan Andersen	LS 6	1/18
1991	Jan Andersen	ASW 20	2/22
	Erik Kuhlmann	LS 6	20/22
1992	Mogens Hansen	Ventus	7/27

UN Standardklasse

1977	Alan Højlev	St.Libelle	Placering/ antal deltagere 7/11
------	-------------	------------	---------------------------------------

UM Klubklasse

1977	Lars Bentsen	Club Libelle	Placering/ antal deltagere 1/9
------	--------------	--------------	--------------------------------------

NM Klubklasse

1977	Jan S. Pedersen	Ka-6E	Placering/ antal deltagere 3/6
------	-----------------	-------	--------------------------------------

Junior DM

1991	Peter Thomsen	LS 4	Placering/ antal deltagere 10/16
1992	Peter Thomsen	LS 4	10/17

EM Klubklasse

1979	Örebro, Sverige		Placering/ antal deltagere
	Jan Andersen	Club Libelle	11/33
1990	Arnborg		
	Ole Steen Poulsen	Cirrus P3	17/34

EM Standardklasse

1982	Rieti, Italien		Placering/ antal deltagere
	Jan Andersen	LS 4	6/32
1984	Vinon, Frankrig		
	Jan Andersen	LS 4	12/27
	Jan S. Petersen	LS 4	24/27
1986	Mengen, Tyskland		
	Jan S. Pedersen	Discus	9/33
	Jan Andersen	DG 300	27/33
1990	Leszno, Polen		
	Jan S. Pedersen	ASW 24	18/39
	Mogens Hansen	Discus B	24/39

1992	Bekescsaba, Ungarn Jan S. Pedersen	ASW 24	17/45
------	---------------------------------------	--------	-------

EM 15 meter klasse

Placering/
antal deltagere

1990	Leszno, Polen Jan Andersen	LS-6	13/33
------	-------------------------------	------	-------

EM Åben klasse

Placering/
antal deltagere

1988	Räyskälä Jan Andersen	Nimbus 3	2/10
------	--------------------------	----------	------

VM Åben klasse

Placering/
antal deltagere

1978	Chateauroux, Frankrig Mogens Hansen	Nimbus 2	17/21
------	--	----------	-------

VM Standardklasse

Placering/
antal deltagere

1981	Paderborn, Tyskland	LS 4	11/29
1983	Hobbs, New Mexico, USA Jan Andersen Mogens Hansen	LS 4 LS 4	4/38 19/38
1985	Rieti, Italien Jan Andersen	DG 300	25/37
1987	Benalla, Australien Jan Andersen	DG 300	8/44

VM 15 meter klasse

Placering/
antal deltagere

1981	Paderborn, Tyskland Jan S. Pedersen	ASW 20	29/42
1985	Rieti, Italien Jørgen Thomsen	ASW 20 FP	37/45
1991	Uvalde, Texas, USA Jan Andersen	Ventus	9/45



Birkerød Flyveklubs svævefly var i går trukket ud af hangarerne for at give plads til de mange mennesker, der var strømmet til for at være med ved den officielle åbning af Gørlose Svæveflyvecenter. Efter åbningshøjtideligheden kom flere af planerne i luften. I forgrunden hangarer og klubhus. Bygningerne er opført fortrinsvis af medlemmerne selv.

Gørlose Flyveplads åbnet i strid blæst

Skævinges borgmester foretog i går den officielle åbning af Birkerød Flyveklubs svæveflyvecenter

kraftige blæst bevirkede, at enkelteheder som f. eks. ballonopstigning måtte udgå af åbningsprogrammet, men åbnet blev centret i hvert fald og det med manér.

Det var borgmester Kaj Sommer Larsen, Skævinge, der foretog den centrale del af åbningsceremoniet. Med Birkerød Flyveklubs første aktiv fra klubbens stiftelse i 1943, en saks, overklippede han snoren, der holdt et flag ind til væggen i den store hangar. Da flaget gled til side, afslørede en messingplade, hvis indgraverede tekst fortæller, at centret nu er en realitet.

Borgmesteren gav udtryk for glæde over at deltage i åbningshøjtideligheden. Allerede, da flyveklubben i 1968 begyndte at un-

dersøge mulighederne for at etablere sig i Attemosen i Gørlose, havde han fulgt dens bestrebelser med interesse, og han fandt, at en virkelig positiv fritidsaktivitet med den var skabt inden for kommunen.

Umiddelbart før borgmesteren talte formanden for Birkerød Flyveklub, pilot Mogens Hansen, Gørlose. Han rettede bl. a. tak til Dansk Idræts-Forbund, tipsmidlerne og bankforbindelser for hjælp ved finansieringen af centret samt til centrets naboer for den venlighed og forståelse, de viser klubben.

Videre talte næstformanden i

Dansk Svæveflyverforbund, civilingeniør Poul Winther. Han beklagede de højdebegrænsninger, Stådens Luftfartsdirektorat kræver respekt over Gørlose for svævefly og håbede, at restriktionerne kun må få midlertidig karakter.

For Dansk Idræts-Forbund talte Viggo Hærdt, der såvel i svæveflyvningen som i andre idrætsgrene så det medmenneskelige samværs betydning.

Endelig overbragte verdensmesteren i svæveflyvning, Jørgen Ax, Landskrona, en hilsen til broderfolkets svævefly-entusiaster.

Åbningen af Gørlose Svæveflyvecenter havde samlet så mange deltagere, at den store hangar næsten var fyldt. Efter talerne strømmede de ud på det 15,9 ha store areal for at følge opvisningerne. På grund af vejret måtte ballonopstigningen udgå, men flere svævefly blev dog trukket tilvejs, og et enkelt imponerede mange tilskuere med opvisning i luftakrobatik.

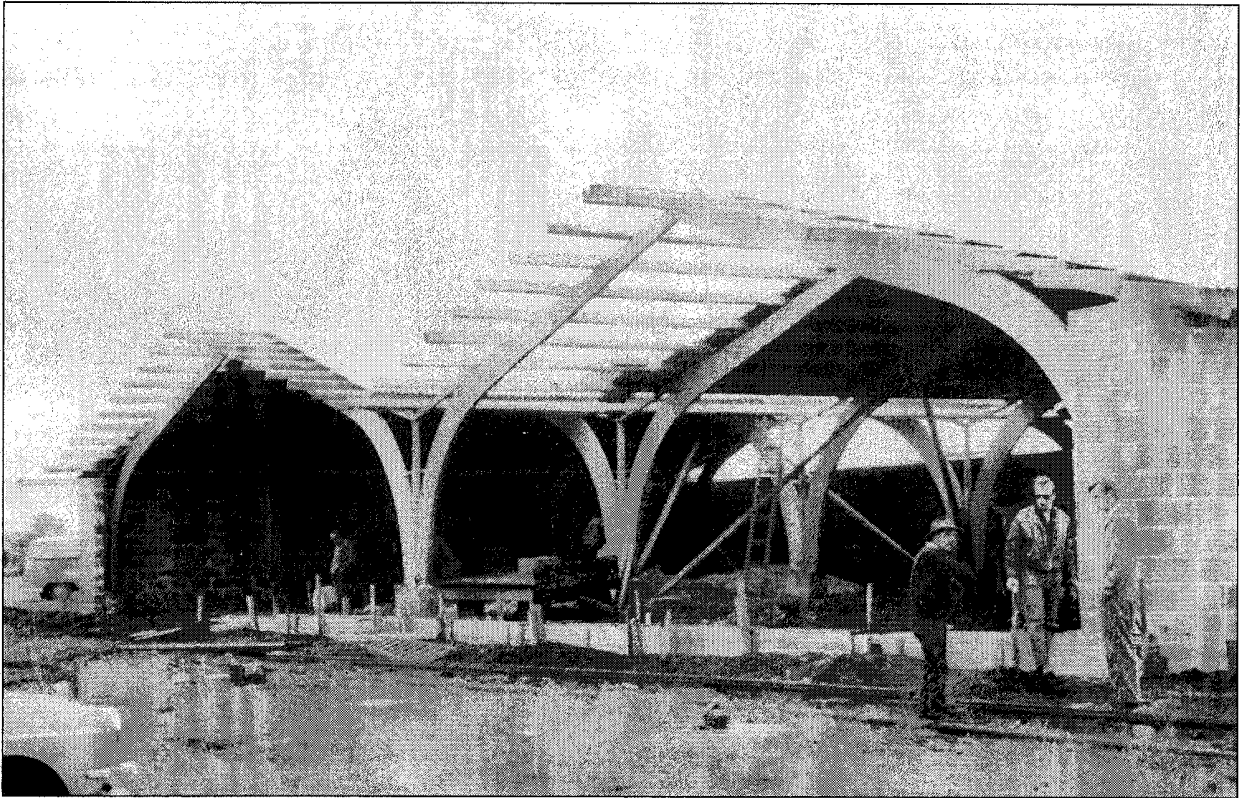
SA



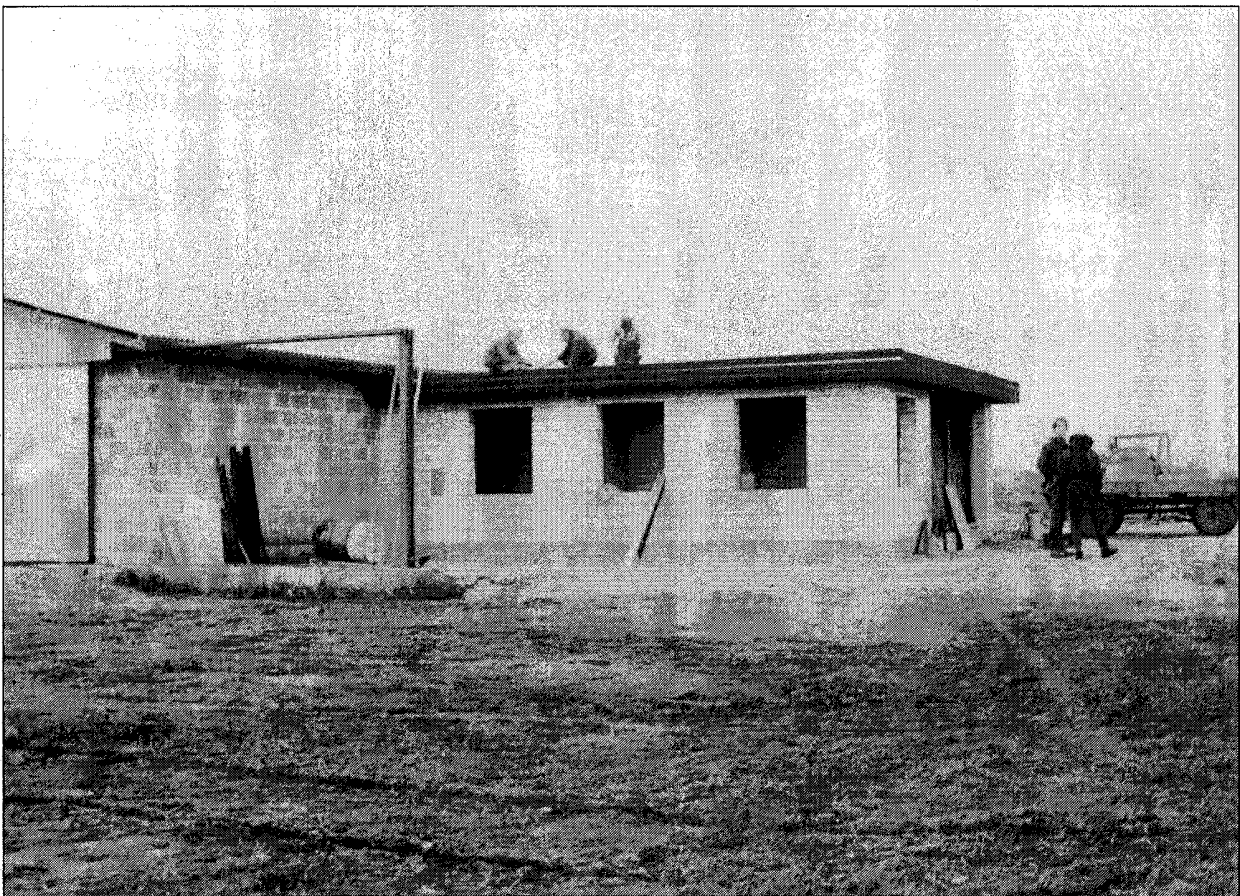
Formanden for Birkerød Flyveklub, SAS-pilot Mogens Hansen, Gørlose, og borgmester Kaj Sommer Larsen, Skævinge, ved den officielle åbning af Gørlose Svæveflyvecenter i går.

Avisartikel: Gørlose Flyveplads åbnet i strid blæst.

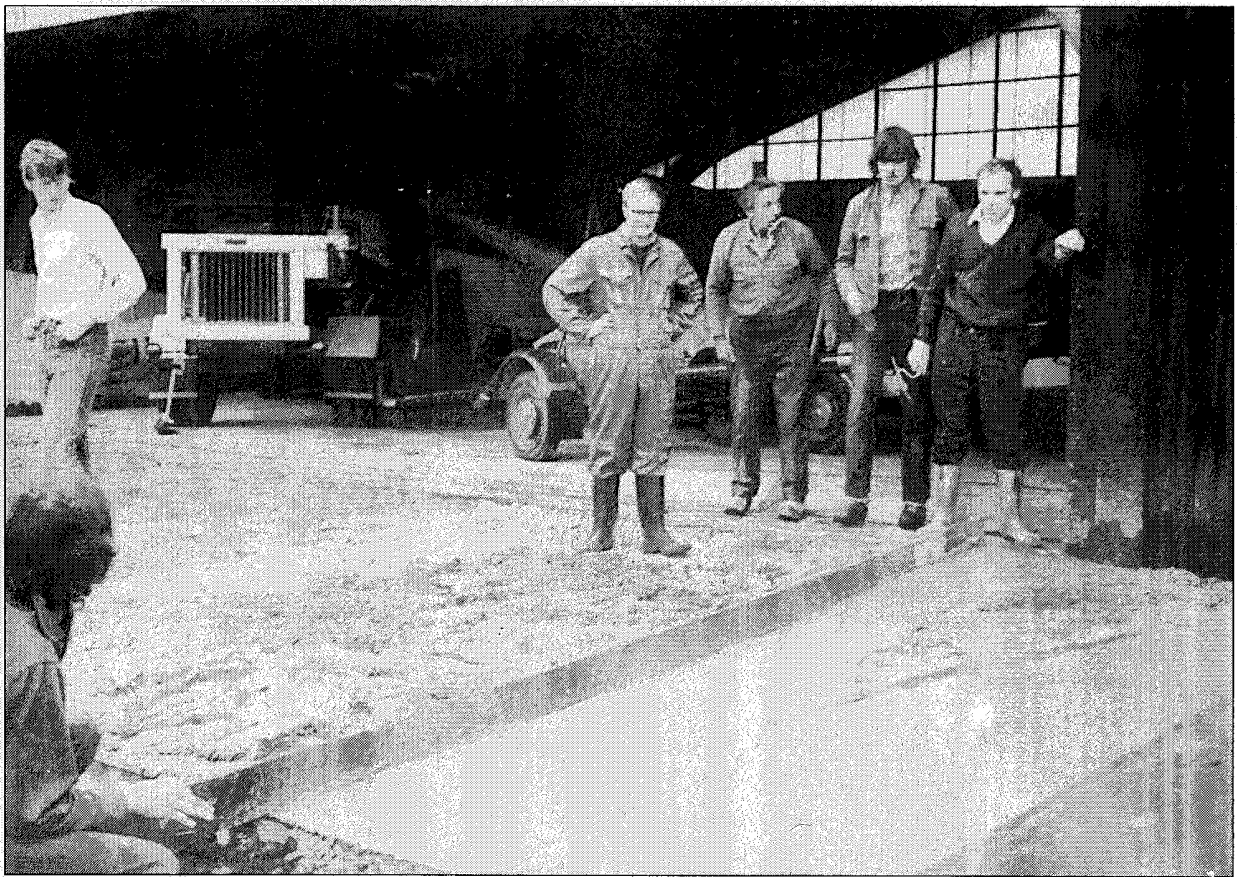
Gørløse-byggeriet 1970 - 1972



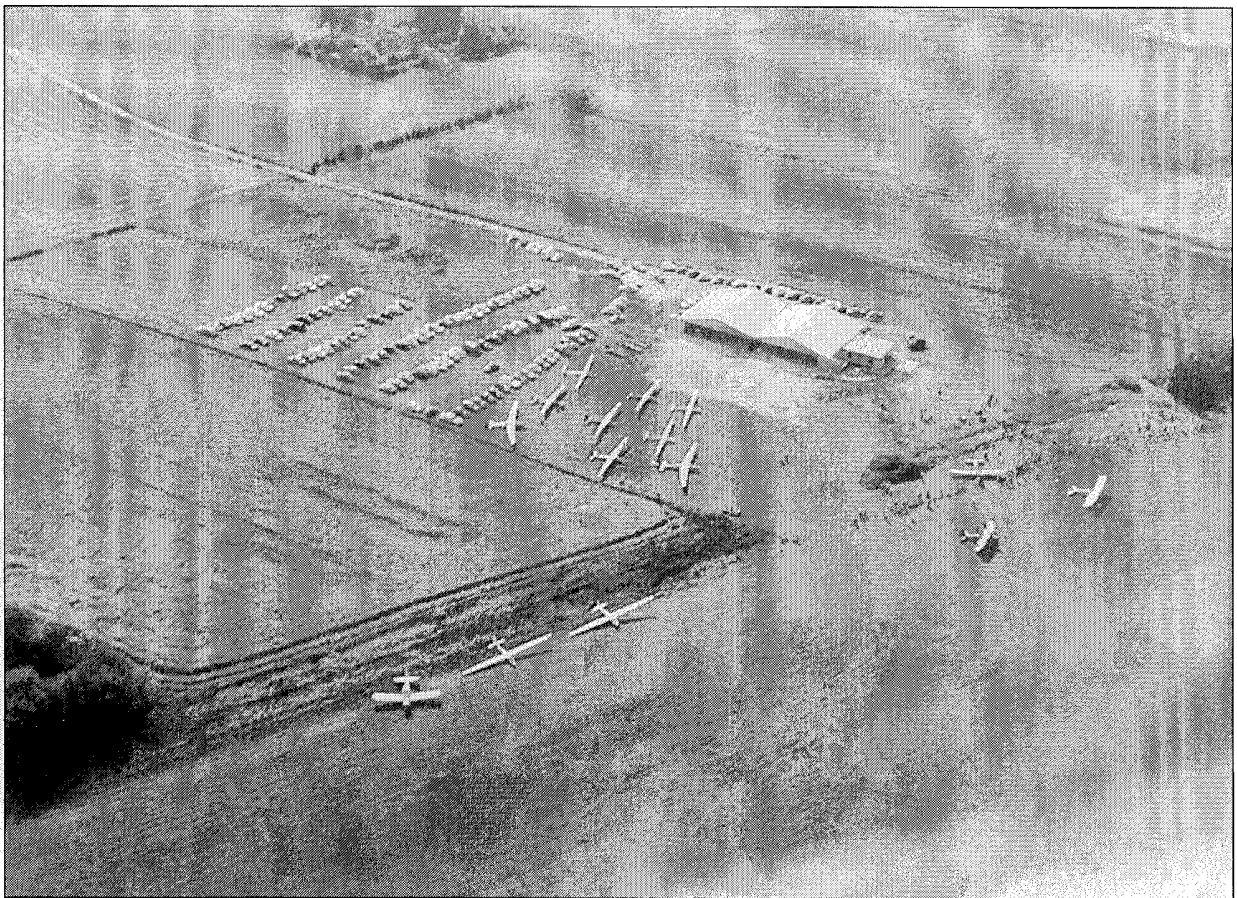
Opførelse af hangar.



Opførelse af klubhus.



Støbning af forklæde. Fra højre: Ingo Frederiksen, Erik Jensen, Chr. Lund og Per Ottesen.



Nabodag på Gørlose august 1973.

SPARTACUS



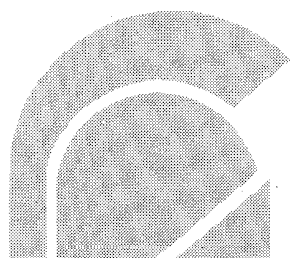
**FLY-
finansiering**

**SPARTACUS FINANSIERER MOTORFLY,
SVÆVEFLY, INSTRUMENTER OG TRANSPORTVOGN**

FÅ ET SKRÆDDERSYET TILBUD!

**Låneperiode op til 12 år!
Altid konkurrencedygtig rente!**

Spartacus - landets førende finansieringsselskab - når det gælder lån til fly.
Ring til os - og lad os få en snak om dine finansieringsmuligheder.



SPARTACUS

KIRKETORVET . 7900 NYKØBING MORS . TLF. 97 72 57 11



Revisionsfirma BENT MADSEN

REGISTRERET REVISOR FRR

Gammel Kongevej 87 • 1850 Frederiksberg C • ☎ 31 22 00 42 • Fax 31 31 38 83



**Holder
mere end vi lover.**

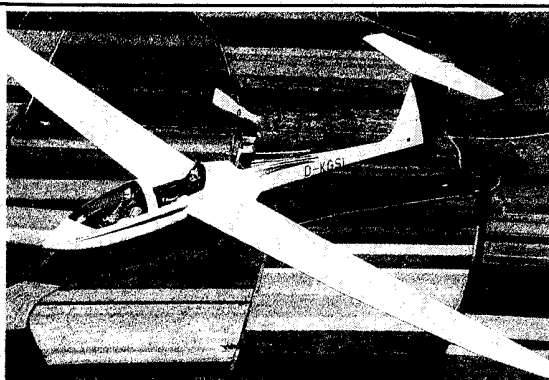


Teknik med omtanke

Deres lokale forhandler: (- også GOLF-entusiast!)

Lund & Olsen A/S

Kongevejen 59 . 3460 Birkerød . Tlf. 42 81 07 06



Twin III Acro og Twin III SL. Kort leveringstid!
 Twin III kan ses i Herning i april!
 Cobra transportvogne: Cobra Club fra 7.100,- DM (byggesæt) + 15% tysk moms!
 Cobra Club Star 10.000,- DM + 15% - Cobra (med det hele 12.400,- + 15%)
 Rekvirer brochure og prislister.
 NYT! LX 4000 Variometersystem med GPS.
 Alle flyvepladser er indkodet (vesteuropæiske) samt plads til 100 vendepunkter!
 Kan efter endt flyvning tilsluttes en PC, og udskriver af højde, kurs m.m. kan udledes.
 Pris komplet system: 4.950,- DM + moms 15%.
 NYT! Winter PC Barograf 16,5x9,5x3,5 cm! 320 gr.
 Introduktionspris: 995,- DM + moms.
 Dette og meget andet! Ring eller skriv når du mangler noget!
 Du går aldrig forgæves!

Forhandler i Danmark og Norge for

GROB

DAN-GLIDE

Renssøvej 80, Skive, tlf. 97 52 23 66, fax 97 51 16 72
 Carsten Thomsen

SØNDERGAARD PARK SMØRREBRØD

Bagsværd Hovedgade 43 C . 2880 Bagsværd . Tlf.: 44 98 13 88 . Fax: 42 48 33 26

Forretningen dækker Storkøbenhavn, herunder især Bagsværd, Søborg, Gentofte, Herlev, Ballerup, Farum, Værløse, Måløv, Skovlunde og Smørum.

Vi kan til deres arrangementer tilbyde at være til hjælp med borddækning, blomster, service, musik, borde, stole, lokaler, telte, fest-transport, kokke og serveringsdamer, samt andre ting der kan gøre Deres fest til en sikker succes.

Alle hovedretter bydes altid 2 gange og De kan selv beholde, hvad der bliver tilbage. (Vi har ry for altid at levere rigelige portioner).

Ring og rekvirer brochurer på vore normale leveringer. Hvis De har andre ideer til festmiddage, imødekommer vi dem gerne.

Det vil glæde os at høre fra Dem, når De skal have god mad til hverdag eller til fest!

Smørrebrød . Diner transportable . Festmiddage
 også daglig levering til medarbejdere og kantiner



- vi bringer.

Har De brug for at videregive information!
RAVNEX kan levere den rette »indpakning«

- Katalogbind
- Ringbind
- Kursusmapper
- Tilbudsmapper
- Skilleblade
- Specialopgaver

med tryk i een eller flere farver

Vi fremstiller varer af høj kvalitet i praktisk design,
 leveret til tiden.



Med venlig hilsen

RAVNEX

Ravnex Plastic ApS

Blokken 67, DK 3460 Birkerød, Telefon 42 81 88 11, Telefax 45 82 04 14

KØBMANDEN I GØRLØSE

HOVEDVEJEN 18-20
3330 GØRLØSE *

42 • 27 80 30



JØRGEN CHRISTENSEN

Kød - flæsk - pålæg - salater

Speciale:

Hjemmelavet pålæg - medister

Gørløse

Telefon 42 - 27 80 35

*- gør som mange
andre,
bliv klippet hos*

Frisør Henning Sørensen

Hjørnet 21, Gørløse

Husk! Onsdag lukket



GØRLØSE FORSAMLINGS HUS

Er stedet hvor de gode fester holdes.

Hovedgaden 28

3330 Gørløse

Telf.: 42 27 82 22



Skævinge Afdeling
Grimstrupvej 3
3320 Skævinge

Birkerød Fotosats

Aviser • Tidsskrifter • Bøger • Brochurer m.v.

Sats • Montage • Repro • Tryk

BIRKERØD FOTOSATS APS

Bregnerødvej 132 B - 3460 Birkerød - Telefon 42 81 59 89

**VIL DU HA' FLYVEKLARE BØFFER
.....SÅ SKIFT TIL SKIFTER.....**

SLAGTERFORRETNINGEN

SKIFTER HANSEN

FREDERIKSSUNDSVEJ 81 BRØNSHØJ

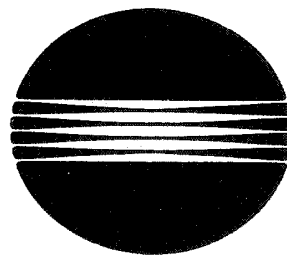
TELF.: 31 10 59 83

MED ZOOM!

**Minolta EP2151. Så effektiv
kan en lille kopimaskine være!
Prøv den for 24.985,-***



- 15 skarpe kopier i minuttet. ● Indbygget feeder. ● Frontbetjent papirkassette.
 - Zoom 50-200%. ● A3 original.
- * Excl. skab, moms og serviceaftale.
Uden feeder kr. 21.985,-.



MINOLTA

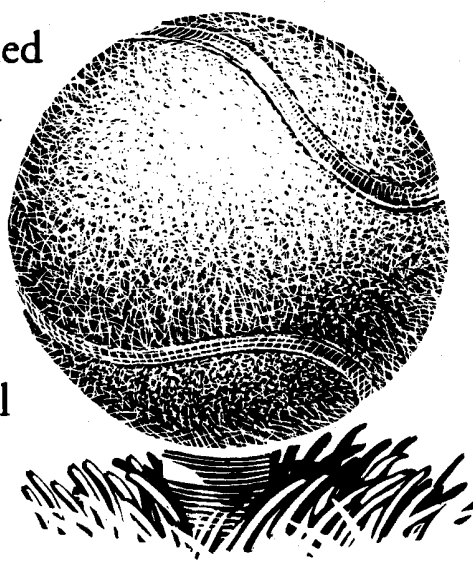
Minolta Danmark a/s

Hovedkontor, Rødovre Tlf. 31 41 62 11 • Næstved Tlf. 55 77 02 22 • Aalborg Tlf. 98 38 26 22 • Århus Tlf. 86 24 48 11 • Esbjerg Tlf. 75 45 21 22 • Struer Tlf. 97 85 55 11
Kolding Tlf. 75 53 36 11 • Odense Tlf. 66 13 14 11 • Bornholm Tlf. 56 95 50 25



NETVÆRKS- SYSTEMER BØR IKKE BELASTES AF VANE- TÆNKNING!

Ring i dag og tal med en leverandør, som har styrken til at tænke utraditionelt. Og den nødvendige ekspertise, når der skal sammensættes helstøbte - og økonomiske - løsninger.



COPYSTAT DATA

- et selskab i Minolta-gruppen

København 31 41 50 11, Odense 66 13 14 14, Århus 86 24 34 44

