

# BALLONPOSTEN



Marts 2021

Bulletiner om ballonfart siden 1968

Fra ARKIVET:

## Venter på Danmarks største publikum!



*Spillerne på fodboldholdet ses fra venstre: Allan, Michael, Lau (holdets træner), Birger, Rimmy, Niels, Peter, Hans, Carl Christian, Bjørn, Sascha, Henrik og Jan med pejlekompasset i hånden. Publikum der ses i baggrunden befandt sig på "den billige langside"*

## Aldrig, før eller siden, har så mange mennesker set så kort en flyvetur i ballon!

OY-BOS: "Karolineballonen med MÆLK STYRKER banner" fløj til jubel af kraftig magnitudo  
fra 45.000 forventningsfulde tilskuere.

Den korte tur gik fra den ene ende af Københavns Idrætspark til den anden!



aftenens arrangør

**Tidspunkt:** Inden kampstart Danmark – Jugoslavien den 14. nov.1990 (kamp kl.19.30)  
Kampen endte med et dansk nederlag (0-2) Det var den sidste aften den gamle idrætspark var i brug.

# Three Countries in One Day



October's Great British Long Jump witnessed a record-breaking flight of 544 kilometres in just shy of ten hours from Kelloholm in Scotland to Ipplepen in South Devon, writes the winning pilot **David Bareford**, completing the epic attempt with co-pilot Jona White.

Missing over the weather prospects on Thursday 8th October for the weekend ahead for local flying I noticed that there was a probability of an ideal northerly for a long flight down the spine of Wales; something I had always thought of doing for the Great British Long Jump.

On Friday, the weather predictions seemed more set and ideal for Sunday, so I started initial planning. Looking at the distance needed to try to win a Long Jump, north Wales to the south coast was not going to be long enough, so it would mean starting in Scotland and a 100 mile flight over water to get to north Wales; it seemed possible.

#### CREW CALL

I messaged around for crew on Friday evening. Dom, my son and a previous winner of the Long Jump, was interested but had firm plans for the weekend. After several rejections, I found three enthusiastic crew, Jona White, Jack Pittaway and Steve Daly (we all seemed to be in the same bubble!). I had thought about flying solo, but realised a safety pilot might be useful with flying for an intended ten hours. I reckoned that I could carry an extra person, but it might limit my duration to eight to nine hours; however, that should take me 250 miles on the forecast winds, a respectable distance.

Having loaned most of my tanks to my children, Dom and Stephanie, I rang Rick Vale to see if he could lend me any; he

Above: The south coast of Dumfries & Galloway at the start of the flight.

could. I arranged with the crew to meet up at 15:00 on Saturday to travel up north for the flight on Sunday. On Saturday morning, I picked up eleven titanium tanks from Rick, refuelled them, checked life jackets and transponder and booked into the Premier Inn, Dumfries.

#### TRICKY TRACK SOUTH

I reviewed my potential track. From Dumfries I needed to pass over Wales keeping clear of Liverpool and that track would then likely take me between Cardiff and Bristol and on down to Lyme Regis, if I was not stopped by Bristol ATC. There



All photos © David Bareford

did not appear to be much variation in direction with height so it might all be very tricky. I looked on Google Maps, located the Kirkcudbright Training Centre that operated the Danger Area of a firing range out to sea and up to 15,000ft over my intended flight track, rang them up to be told there was no activity that weekend. I then looked for a potential launch site north of there and found a very flat grass area in Kelloholm, easily accessible from the main road forty miles north of the coast and just within Dumfries & Galloway, the next county north being in total lockdown. One just hoped it had not been built on!

On Saturday at 15:30 we drove north and booked in at the hotel and had time for a leisurely meal at the adjoining restaurant; but no drinking alcohol indoors under Covid regulations!

Sunday morning, after checking on the updated weather forecasts (which remained unchanged except for a slight reduction in wind speeds) we left at 06:00 to drive the thirty miles up to Kelloholm, arriving just as the early stages of dawn revealed the intended launchsite. The area was ideal except the valley wind was against our

Above: Fully loaded with seven cylinders outside the basket and four inside.

planned layout from the road; the opposite side was a very steep bank down, so we decided on the side of the area as the wind was light. There was frost on the grass and the skies were clear, a perfect day.

### STEADY CLIMB

We attached seven tanks to the outside and only four inside (just for social distancing purposes for those in the basket!). Preparation and inflation went as planned and we were airborne at 07:50, fifteen minutes after sunrise. We climbed steadily requiring much burning as we were only about 40Kg below our allowed all-up weight and the overnight temperatures had suppressed the gas pressure. We switched the radio onto Scottish FIR, but as we intended to remain below the TMA and there were no transmissions, we just kept a listening watch and dialled 7000 on the transponder. Jona pointed out that we had taken off not far from Loch Doon, which seemed rather topical.

After an hour, the coastline due south



Above: David (R) and Jona lift off, masked and socially distant.

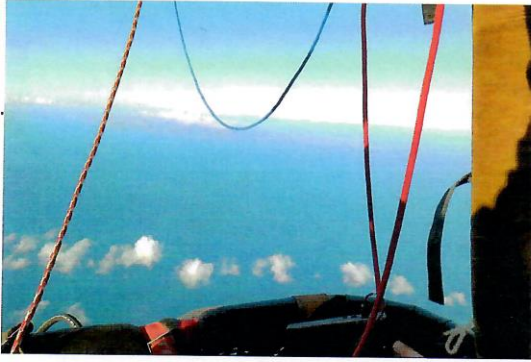
approached and we climbed up to FL90, changing onto our third tank. You could see the Isle of Man distinctly. We climbed further up to FL100, which gave us an extra 8kt. We were now flying at 40kt over the Irish Sea taking us an estimated two-and-a-half hours to reach Wales. We switched to London FIR, but being Sunday the radio traffic was non-stop and would not allow us much time to communicate between the burns.

### LAKELAND VIEW

We flew on with views of the Lake District in cloud to our left, the Isle of Man to our right and the offshore wind farms below. After two hours, as we approached the controlled airspace between Liverpool and Ronaldsway on the Isle of Man, we called up to request clearance through it. We were greeted with a firm "NO" so dropped down to FL70 to pass below; we didn't see one aircraft at all above!

We passed over Llandudno at 11:40 to climb back up to FL95 on a track of 180 degrees as the lower wind was taking us too much west. Sadly, just as on my previous Great British Long Jump over Wales, much of the land below was obscured by cloud, so we saw nothing of Snowdonia or much of the spine of Wales, the initial reason for the flight. Maybe next time!

We took it in turns to fly, an hour at a time, and on my next hour off I recalculated



Above: The Irish Sea with the Isle of Man in the distance.



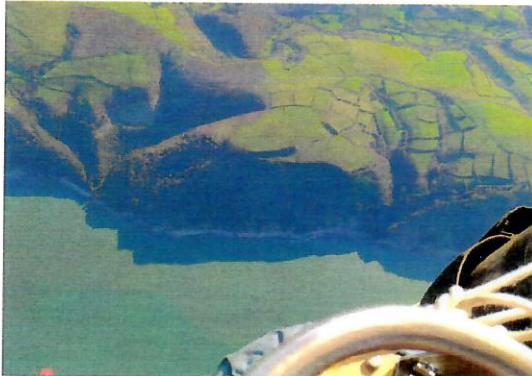
Above: The balloon makes landfall at Llandudno.



Above: Looking back at the offshore wind farms.



Above: Swansea Bay is visible through the cloud layer.



Above: The balloon arrives over the north coast of Devon.



Above: The south coast of England spreads out before the pilots.

All photos © David Bareford

our route and expected duration. This would take us over Swansea and clear of all airspace with enough gas to get us into Devon. We had to keep subtly altering our height between FL80 and 95 to keep a course between 175 and 180 degrees and our speed above 30kt (anything higher or lower taking us more south-westerly and more water). We contacted our crew and asked them to continue from Strensham on down to Exeter.

#### WELSH COAST IN SIGHT

We had good views of Barmouth and the Dyfi Forest, but not much of the reservoirs of the Elan valley. It did not seem long before we could see the south coast of

Wales glinting in the autumn sunshine. I texted Stephanie, who was working that day at Singleton Hospital, to indicate we would be crossing over Port Talbot at FL80 and she may be able to see us. She did and sent a photo back. At 15:15, with just under three cylinders left, we passed over the south Wales coast with north Devon visible in front of us. It took us just half an hour to cross the Bristol Channel and we were then over our third country of the day. The cumuli clouds below were dissipating fast, so we saw more of Devon than Wales. We continued at FL70–80 to keep up the speed and direction and realised that the all-time GBLJ record set by Mike Forster was in sight of us, a record I had always admired.

We had lovely views of the whole of Exmoor and as we crossed the Exeter–Barnstaple road at 16:15 we had reached 304 miles and were now extending the GBLJ record.

#### DEVON LANDFALL

Shortly afterwards we could see the south coast. We knew that South Devon does not have big fields and the forecast wind was 10kt gusting 17kt, so we needed something a bit larger than average. We flew past Exeter and waited until the land was a bit flatter. Though we were now down to 20kt at FL60, this speed held all the way down to 2,000ft. We crossed the A38 fourteen miles southwest of Exeter and started our final



Above: Safely landed after an epic flight.

descent. It certainly was gusty down there and as we lined up to several fields a gust would take us away.

Finally, after ten minutes and several aborts, a big clear field opened up in front of us, though the largest tree in the area decided to obstruct an otherwise straightforward approach, requiring a final steepish descent and a rather solid landing – or two! At 17:39 we came to a halt. Not the best of my landings! Twenty-two litres of propane left. When the crew arrived about ten minutes later, I went to see the farmer. He was very friendly and when I told him of our launch point, he said he had never been to Scotland. After a lovely chat I gave him our bottle of wine, then packed the balloon away and headed home.



© Google

Above: The track south, a winning distance.

DAVID BAREFORD & JONA WHITE'S RECORD-BREAKING LONG JUMP	
Pilot	David Bareford
Co-Pilot	Jona White
Retrieve crew	Jack Pittaway and Steve Daly
Name of balloon	<i>Black Magic</i>
Type of balloon	Ultramagic S105
Date of flight	11th October 2020
Propane at start	11 tanks/605 litres
Propane at finish	half tank/22 litres
Starting place	Kelloholm, Dumfries & Galloway, Scotland
Landing place	Ipplepen, South Devon
Start time	07:50
Duration of flight	9 hours 50 minutes
Straight line distance claimed	544km (338 miles)
Speed	Average: 30kt (34.4 mph); Max: ??kt (50.7 mph)
Maximum height flown	11,287 feet
Wind direction	180° +/- 5°
Length of landing drag	Two big divots 50 yards apart

# Invitation til DreamBalloon Cup 2021

**HAR DU  
HUSKET AT  
TILMELDE  
DIG?**

**I HJERTET AF  
DANMARK**

## Tidsplan

### Tirsdag den 10. august

Kl. 12:30-13:30 Check In  
Kl. 14:00 General Briefing  
Kl. 17:00 Aftenbriefing og flyvning

### Onsdag den 11. august til fredag den 13. august

Kl. 05:00 Morgenbriefing og derefter flyvning  
Kl. 17:00 Aftenbriefing og derefter flyvning

### Lørdag den 14. august

Kl. 05:00 Morgenflyvning og derefter flyvning.  
Kl. 11.30 Afslutningsceremoni

*Ændringer vil blive annonceret løbende under stævnet og så vidt muligt offentliggjort på stævnets hjemmeside: [dmballon.dk](http://dmballon.dk)*

*Velkommen til Nordfyn*

**STÆVNECENTER**

*Ditlevsdal*  
BISON FARM

Tokkerodvej 24 - 5462 Morud  
UTM 7565/4635

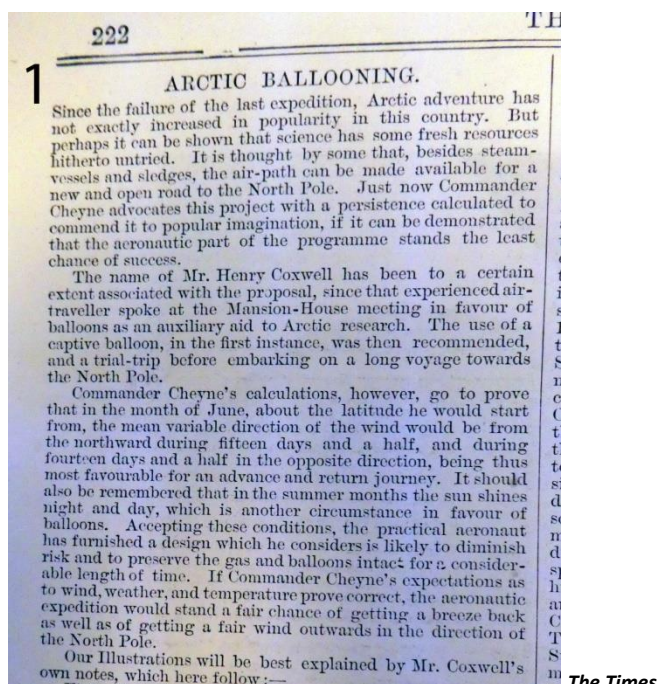


# Til Nordpolen i ballon(er)

Af Mogens Jensen

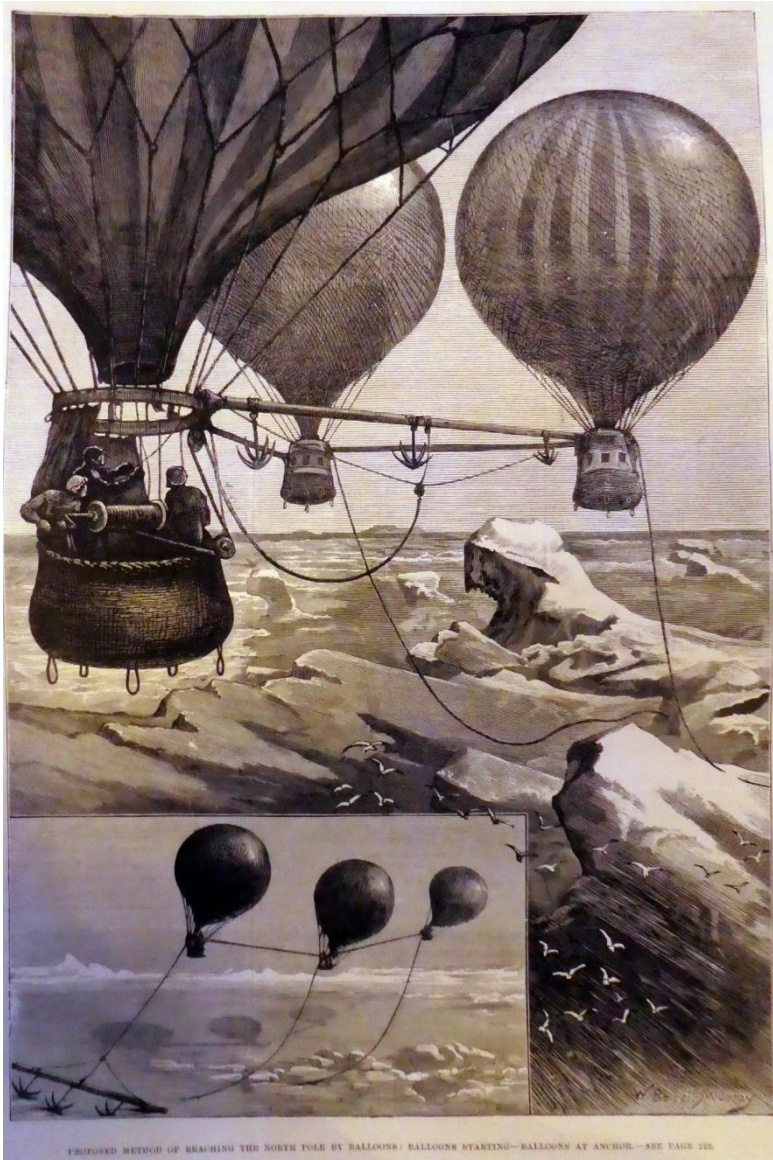
**Rune Paamand har i en Facebookgruppe for luftskibe læst om et mislykket initiativ fra 1880, hvor den britiske Commander Cheyne med tre sammenkoblede balloner ville flyve til Nordpolen. Ekspeditionen blev imidlertid ikke realiseret, og er derfor gået lidt i glemmebogen. På opfordring af redaktøren og Rune, knytter jeg nogle få kommentarer til projektet.**

Commander John Powles Cheyne, R.N. (1826-1902) var ingen novice i udforskningen af de polare områder. Han havde deltaget i tre ekspeditioner, der bl.a. søgte efter den forsvundne Franklin-ekspedition, en britisk opdagelsesrejse for at udforske Arktis og især søge en sejlroute gennem Nordvestpassagen. Den satte sejl med to moderne skibe i 1845, og da man ingen efterretninger havde om ekspeditionen, udsendte man fra 1848 en række ekspeditioner for at søge efter de forsvundne opdagelsesrejsende. Flere senere ekspeditioner i slutningen af 1900-tallet har afdækket historien efter fund af forskellige genstande og enkelte lig, som tilsyneladende var døde af blyforgiftning fra dårligt fremstillede konservesdåser. Knivspor på knogleresterne kunne tyde på kannibalisme. I 2014 fandt man resterne af det ene skib, *Erebus*, og to år senere resterne af det andet skib, *Terror*. Fundene af de to skibe har inden for det sidste år været vist i en dokumentarfilm i DR.



I 1876, efter at Cheyne havde forladt flåden, annoncerede han, at han ville forsøge at nå Nordpolen i ballon, og han indledte en foredragsrejse på begge sider af Atlanten for at skabe opmærksomhed og finansiering af projektet, som hurtigt blev kendt i offentligheden, hvor det både vakte interesse, men også blev kritiseret og latterliggjort. I 1881 spurgte en kaptajn Aylmer på vegne af en komite til fremme af projektet, om Admiralitetet ville støtte projektet i lyset af den store indsats, som England hidtil havde ydet i udforskningen af de polare områder, og med henvisning til, at den canadiske statsminister ville støtte projektet, hvis den britiske regering mente, at det var værd at støtte. Det

Cheyne ville anmode flåden om var, at den skulle stille et fuldt udrustet skib til rådighed for ekspeditionen.



Admiralitetet henviste sagen til *The Royal Geographical Society*, hvor støttekomiteen, appellerede til præsidenten og medlemmer af den rådgivende forsamling om opbakning til projektet. Forslaget blev behandlet, men svaret var, at man med beklagelse ikke kunne støtte projektet med kommentaren:

*"That the scheme, as explained by the statement, did not commend itself to the Council, nor, even if it were feasible, did the means proposed to be adopted for encountering the great dangers and difficulties necessarily attendant upon such an enterprise appear sufficient".<sup>1</sup>*

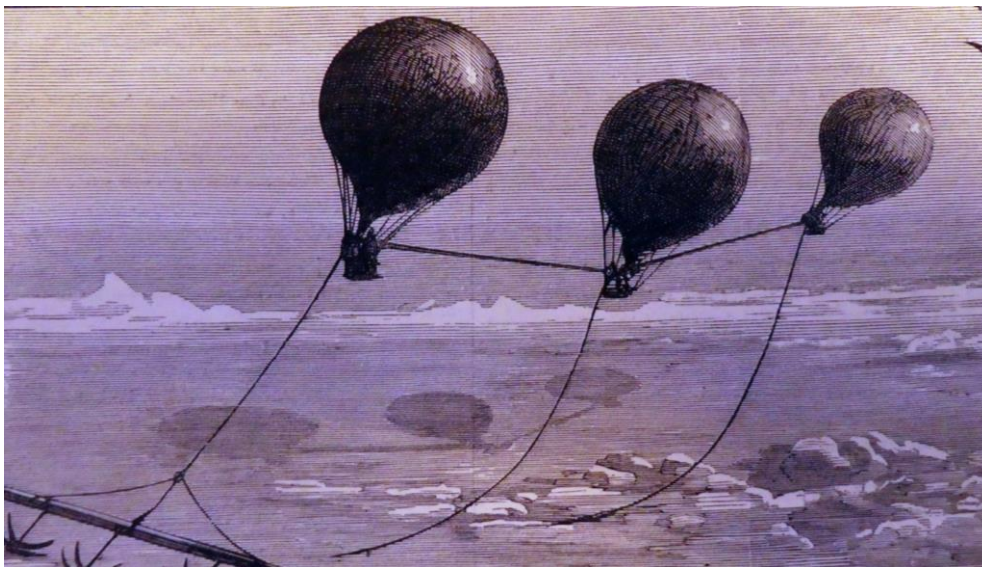
Admiralitetet lyttede naturligvis til *The Royal Geographical Society*, og havde ingen argumenter for at fravige selskabets anbefaling. Medvirkende til Admiralitetets afslag var muligvis, at flåden med en generøs bevilling havde finansieret en ekspedition i 1875-1876, som til trods for, at den, med slæder trukket af deltagerne, havde nået længere mod nord end nogen anden ekspedition, blev betragtet

<sup>1</sup> Arctic Exploration-The North Pole-Commander Cheneyne's Expedition. HC Deb 15 August 1881 vol 264 cc1921-2.



som en fiasko. Diskussion om projektet fortsatte imidlertid i offentligheden i forskellige fora, og sandsynligvis også i Parlamentet. Søger man i *The Times'* arkiver, vidner mange læserbreve om den offentlige interesse.

Det projekt, som Cheyne forestillede sig, lignede ikke noget, man tidligere havde set. Hans plan var, som anført ovenfor, at flåden skulle stille skibet *Discovery* til rådighed for ekspeditionen, som havde et budget på £30.000.<sup>2</sup> Afsejling skulle finde sted i juni, og man ville overvinde så tæt på Nordpolen, som muligt. Næste år ville et hold på syv mand starte med slæder - medbringende ballonerne - omkring den 30. marts, og når man ikke kunne komme videre pga. forventede forhindringer, ville man fylde ballonerne med brint, dels medbragt under tryk i gasflasker, dels med et transportabelt apparat til fremstilling af brint. Det ville efter planen være omkring juni. Cheyne havde studeret de meteorologiske forhold, og mente, at der ville være et 'vindue' på ca. 14 dage, hvor vinden ville blæse mod Nordpolen. Derefter ville den vende og blæse mod syd. Afstanden, der skulle tilbagelægges med ballon, var vurderet til ca. 500 mil.



Selve fartøjet bestod af tre balloner, som var koblet sammen til en trekant med en speciel afstivning. Hver ballon havde en løfteevne mellem 1 og 1½ ton og alle syv deltagere skulle tilsyneladende med. Man planlagde med forsyninger til 51 dage, men man forventede at nå Nordpolen i løbet af 30 til 40 timer. Selskabet ville blive på Nordpolen i en uge for at foretage videnskabelige undersøgelser, men man ville sende en af de tre balloner til Rusland med oplysninger om deres ankomst til Nordpolen. Meddelelsen, mente man, ville være fremme i løbet af tre dage, hvis man brugte telegraforbindelsen mellem St. Petersborg og London.

De tre balloner ville undervejs blive styret ved hjælp af slæbetove, der kunne fires op og ned med et spil i kurven. Slæbetovene endte i et anker. Yderligere ankere var fastgjort på de bomme, som holdt de tre balloner sammen. De kunne frigøres, så ballonerne fløj i en linje, men samtidig fungere som ankere. Brugen af slæbetove er en fast procedure ved flyvning med gasballoner. De bliver eksempelvis kastet overbord umiddelbart før landing, og bremser på den måde nedstigningen, når ballonen lettes for last, samtidig med at hylstret tømmes. Forankring af ballonen kan fastholde ballonen, hvis vindretningen er ugunstig. Det benyttede Andrée sig af på sin Nordpolsekspedition, hvor ballonen var 'parkeret' i tretten timer, inden vinden skiftede retning.

---

<sup>2</sup> The Times, January 26, 1880, p. 12.

Cheyne havde ingen tidligere erfaring med balloner, men en af dem, som forsvarede projektet, var den erfarne og respekterede luftskipper Henry Tracy Coxwell (1819-1900).<sup>3</sup> Han blev kendt, da han sammen med Glashier i 1862 nåede en højde på 35.000 fod, hvor de begge besvimed, efter at Coxwell med sine sidste kræfter havde åbnet gasventilen. De landede uden alvorlige skader. Coxwells sidste ballonopstigning - nummer 1.000 - fandt sted i 1885. Han var i øvrigt den første, som ca. 1850 i Berlin demonstrerede bombning fra en ballon.

Det er uklart fra de forskellige beskrivelser, hvordan Cheyne ville bruge ankrene; hvorvidt de kun lejlighedsvis ville være nede til forankring af ballonen, som spillet kunne tyde på, eller om de skulle slæbe under ballonerne. Det blev i diskussionerne om projektet foreslået, at man skulle foretage en prøveflyvning fra Crystal Palace i London til Edinburgh og retur. Det frarådede Coxwell, fordi der undervejs ville være både huse, skove, klipper og andre forhindringer, som ankrene kunne gribe fast i undervejs.

Den største udfordring i projektet, bortset fra finansiering, ville være at foretage en positionsbestemmelse fra ballonerne med datidens hjælpemidler. Det fremgår ikke af planerne, og det ville derfor være vanskeligt at påvise, at man rent faktisk ville befinde sig på Nordpolen, hvis det spektakulære projekt med de mange udfordringer i øvrigt skulle lykkes.

PS: Der findes flere beskrivelser om Commander Cheyne planlagte ekspedition. Her er to.

- Lewis-Jones, Huw: *'Ballooney': Commander Cheyne's flight of fancy*. Polar Record 44 (231): 289-302 (2008). Kan downloades mod betaling.

Gould, Rupert T. and Carolyn P. Ward: *The outrages scheme of Commander John Powles Cheyne*. New York, 1935. Findes som bog, men kan også læses på internettet.

# HOLD DIG OPDATERET

***Følger du løbende med på nye indlæg på unionens hjemmeside?***

***Siden sidste udgave af BALLONPOSTEN er følgende slået op:***

- [Flight Crew License](#) februar 26, 2021
- [Referater fra bestyrelsesmøder 2021](#) februar 19, 2021
- [Opdatering af Følsomme områder](#) februar 18, 2021
- [Årsberetning 2020](#) februar 13, 2021
- [Generalforsamling 21.03.2021](#) februar 12, 2021
- [Opdatering af UnionsHåndbogen 2021.01](#) februar 11, 2021

## Announce:

# Nyt EASA certifikat, men skal logbogen også skiftes?

Ja, det er helt op til dig selv. Pooleys røde logbog, som mange af os bruger, har ikke meget plads til ekstra information. Og ekstra information er krævet, når du flyver med EASA certifikat? For at holde pappet som privat, skal du bl.a. kunne dokumentere antal starter, antal landinger, er det en dual flight, PUT flight, Training flight, FI(B) flight, FE(B). Fløj du Night, fløj du Tether eller hvordan? Du skal dokumentere dine Training Flights med FI(B) og dine checkrides med FE(B).

Alt dette kan være lidt svært at holde nemt og ordentligt styr på i Pooleys. Derfor har undertegnede, sammen med Kubicek Balloons, udviklet en helt ny Ballon Log Book, som tager højde for alt dette. Måtte du være interesseret i at få den nye logbog, så er vejledende pris 245 kr. inkl. moms. Bestiller du til levering i februar, april eller juli, kan den komme med andre ting til Ringsted og så er der ingen porto på (hvis du altså selv henter den i Ringsted). Evt. overskud fra salget af bogen går til min kaffe kasse (og husk jeg drikker ikke kaffe, så gæt selv overskuddet 😊) Mail bestillingen på [niels@hotair.dk](mailto:niels@hotair.dk) og jeg får den med hjem 😊

PS: Kan man køre videre med Pooleys? Ja, sørg bare for at få alle nødvendige detaljer med. Jeg henviser til EU Forordningen for udpensling 😊

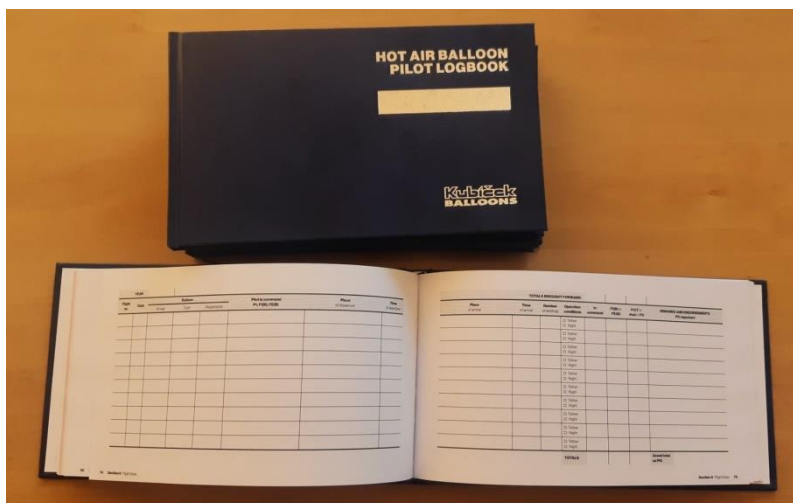
PPS: Jeg er moderne og digital. Kan du ikke hjælpe mig? Jo, der kommer snart en app, som giver farver og gode råd til både Android og iOS. Men papir er altid godt.

PPPS: Husk, at med det nye pap må du flyve i civil twilight. Dvs. når solen er 6 grader under horisonten, så nu kan du se en solopgang fra oven lovligt. Download evt. appen SunCalc for at finde det præcise twilight.

Jeg kunne fortsætte med PS'er, men der kommer flere efterhånden, som vi får de nye regler under neglene.

Med venlig hilsen

**Niels Hvid, Ballonpilot**



Cirkelhusene 10, 4100 Ringsted

Mobil: 31 51 95 66 \* Email: [niels@ballonpilot.dk](mailto:niels@ballonpilot.dk) \* Web: [www.ballonpilot.dk](http://www.ballonpilot.dk)

***Fra luftskipper Claus Thomsen har redaktionen modtaget nedenstående om en, godt og vel, 35 år gammel ballonoplevelse.***

## **Et balloneventyr genfortalt efter bedste evne og hukommelse!**

**Der var engang... sådan starter alle gode balloneventyr, i sidste århundrede☺.**

Der havde 4 ballontosser Hans W, Lau L, Sascha *Tschernia* og undertegnede efter en forrygende ballonweekend, tilbragt hele aftenen og natten på at køre hjem fra Chateau de Balleroy (tilhørende Malcolm Forbes) i Normandiet.

Det var en tur på ca 1500 km. Det var nu blevet mandag formiddag og vi sad i vores have og fik lidt formiddags kaffe. Godt overtrætte, fik en de tilstedeværende den vanvittige ide at tage ud og flyve ballon om aftenen.

Som sagt som gjort, der blev samlet et crew og Hans W var skipper.

Det blev Anne's første flyvning. En rigtig flot sommeraften var det. Startstedet har fortonet sig, men efter en meget smuk flyvning blev det tid til at lande. Luftskipper Hans råbte ned til nogle mennesker der stod ved nogle indhegnede folde, om han måtte lande. De var nysgerrige og gav ham straks lov.

Følgebilten var naturligvis på plads. Så viste det sig det sig til vores (og alle ballonfolks) store skræk, at landingsstedet var midt i en stor rideskole.

Hestene var heldigvis taget ind for natten og stod i deres bokse. Det var rigtig flinke folk og før vi havde set os om, havde de sadlet nogle heste op og vi blev taget med ind i en stor ridehal, så var der ride undervisning til alle.

Rimmy *Tschernia* dukkede op på et tidspunkt, hvorfra ved jeg ikke, det var jo før mobiltelefonen var alle mands eje. Han blev også udstyret med en ride hjelm og sat op på en hest, og så noget stiv ud.

En flot aften flyvning endte op i; **HVAD BYDER MAN UVENTEDE GÆSTER?** og det var længe før Gevalia reklamen, men både værter og gæster hyggede sig.

I al forvirringen glemte luftskipper Hans W, at Anne skulle have været døbt, så hun er måske Danmarks eneste udøbte ballongast

**Se det var et rigtigt balloneventyr!**



## **EM2021, DM 2021 og DM2022**

### **Dansk deltagelse i EM2021**

Det er med stor fornøjelse at vi kan orientere om at 3 ballonhold deltager i EM2021. Det foregår i Ungarn den 12. – 18. september og Danmark er repræsenteret ved Kim Larsen, Rune Paamand og Claus Thomsen.

### **DreamBalloon Cup - DM2021**

Der er som bekendt deadline for tilmelding til DM2021 den 5. marts og Sportsudvalget opmuntrer selvfølgelig til deltagelse – det bliver helt sikkert sjovt og hyggeligt, når ballonsporten mødes på Nordfyn. Takket været arrangøren og deres sponsor, så er deltagelse også økonomisk attraktivt – fra 6.100 kr. (for 4 personer fra tirsdag-lørdag med overnatning i hytte, 2 måltider pr. dag og tilmeldingsgebyr).

Konkurrencekortet er nu tilgængeligt på WMF (watchmefly) <https://watchmefly.net/>

Regelsættet bliver offentliggjort samme sted senest den 1. maj.

### **Arrangør til DM2022**

Sportsudvalget er blevet spurgt om hvornår der er deadline for arrangør-ansøgninger til DM2022. Vi tager løbende stilling til ansøgninger der måtte komme på et hvilket som helst tidspunkt. I løbet af marts/april måned 2021 får Sportsudvalget færdiggjort de rammer og vilkår der er for DM2022 (særligt økonomi) og sender dem til DBU's K-medlemmer. Herefter står det klubberne frit for at sende en ansøgning og SU behandler ansøgning/ansøgninger på første planlagte møde.

Så hvis du som potentiel arrangør gerne vil planlægge i god tid – ja, så sender du blot ansøgningen og vil få svar hurtigst muligt derefter.

Med venlig hilsen, **Sportsudvalget**

# Seneste nyt fra Danmarks største ballonværksted!

*Luftskipper Christoffer Mundt har sendt BALLONPOSTEN følgende rapport.*

## Kørende CAO.

Nu for tiden er **Mundt Balloons Cao** i fuld gang. Fra tidlig morgen nydes udsigten fra Hangar 2 på den gamle Værløse Flyveplads, hvor ballonvirksomheden Dreamballoon for tiden holder til.



Arbejdssedler ligger klar, skærebord oprettet, patienterne står klar. Traileren med værktøj, alle forhånden værende smørelser, og tråde/nåle og symaskinen er klar til at blive rullet ud.



I de gamle Værløse hangarer for Sikorsky'erne, ses sammen med en udtjent F-16 en ældre (også udtjent) Draken. I lokalerne er vi i fuld gang med forårsreoveringen hos Dreamballoon.

**En kommerciel ballon bliver første gennemgået ved juletid og inspiceret, som regel trækprøvet.**  
Derefter oprettes oversigt over fejl og mangler, hvorefter ejeren skal nikke til reparationerne,



og så kaster vi os over arbejdet, så at ballonparken står skarpt til sæsonen start.

Det er alt fra Rawhide (limede hide) i bunden (der er umådeligt meget mere slid på de større balloner grundet vægt og frekvens), til toppen hvor der skal skiftes de røde paneler (den farve der slides hurtigst)



Nydeligt patchwork fra 60'erne har alligevel sat sine spor på dagens arbejde.



Og det er sin sag at holde overblikket på 425.000 kubikfødder!

**Hvor fanden blev det hul nu af?**

Det kan blive lidt for tungt og så må der indkaldes ekstra mandskab for at overkomme slæberiet.

*Christoffer*

# Smuk søndag ved søen!

*Ballonpilot Niels Hvid har sendt redaktionen følgende:*



**Søndag eftermiddag, den 14. feb., lavede vi en dobbelt hopper flight over Sorø, hvor begge "hopperpiloter" vandrede på søerne ved Sorø, som var frosne.**



De landede 100 meter fra hinanden efter en lille times flyvning. Jeg tror vi kommer til at se to hoppere mere i luften fremadrettet. De kyndige piloter var Henrik V. Jørgensen og Nanna H. Madsen, mens Tomas og Niels fulgte efter.

*Niels Hvid, Ground Crew*



# HØRT I KURVENE

## Konverterings nyt

Ved udgangen af februar har 29 piloter konverteret deres nationale balloncertifikater. Nu mangler kun knap ti ballonvenner at få afleveret sin ansøgning.

Vi har fået flere henvendelser om der kan ansøges om dispensation således at ansøgninger kan afleveres efter den 7. april. Her til er svaret **NEJ!**

Undskyldninger i stil med: ”jeg mangler et PFT” og ”vejret har ikke egnet sig til ballonflyvning” duer ikke!

Der er dog én situation der kan betinge en dispensation: Hvis et balloncertifikat under hele perioden fra 1. nov. 2020 og frem til 7. april 2021 grundet sygdom har været ”deponeret”, så beder ballonunionen gerne TBST om en dispensation for vedkommende.

Lau Laursen, konverteringskontoret

## Danmarks mest populære ballonskipper navn fundet

Redaktionen har, ved en undersøgelse landet rundt, fundet de mest populære ballonskippernavne. Vinderen er **Henrik** der forekommer ikke mindre end fire gange. Derefter henholdsvis Kim, Thomas og Jan. De tre navne forekommer hver især dobbelt så mange gange som de øvrige navne. Redaktionen ønsker de fire heldige vindere tillykke!



**Den helt store ballonklub afholder sin årlige generalforsamling torsdag den 25. marts kl. 19.30.**

Denne gang afholdes generalforsamlingen virtuelt og med passende afstand.

**Husk at tilmeldingsfristen til ballon DM 2021 udløber den 5. marts!**

Information om stævnet findes bl.a. på ballonunionens hjemmeside.

**Sportsnødhjælpen fungerer upåklageligt!**

Thomas, unionens højt estimerede kasserer, ekspederede allerede samme dag anmodningen om en ny FAI sportslicens til den både nødstedte og konkurrenceåde redaktør.

Mærket blev dog ikke ved samme lejlighed, online, klistret ind i selve sportslicensen hvilket Thomas meget beklagede. Vi håber nu på at IT systemerne er mere udviklede inden fornyelsen til næste år.



*Der er stadigvæk plads til flere mærker.....*

BALLONPOSTEN udgives månedsvis af DANSK BALLONUNION og er, vist nok, verdens ældste nyhedsbrev i Danmark om ballonflyvning. Stiftet 1968.

Redaktør: Luftskipper Lau Laursen, [redaktoer@ballonunion.dk](mailto:redaktoer@ballonunion.dk)  
Tips telefon: 3179 2200

**OBS! Bidrag modtages kun som Word dokumenter, e-mails eller som fotos!**

**Bemærk: At indholdet i nyhedsbrevet ikke nødvendigvis stemmer overens med bestyrelsens holdning til flere problemstillinger. Hvis tekster opleves provokerende er det ikke hensigten.**

**OBS! Ved produktionen af nyhedsbrevet er ingen dyr kommet til skade!**

***”Et menneskes ben skal være så lange, at de når helt ned til jorden!”***

Frit efter A. Lincoln



# Formanden har det sidste ord

## Ballondagen 2021

Som det er fremgået af mail sendt til alle unionens medlemmer, har bestyrelsen besluttet af aflyse ballondagen 2021. Vi tænkte, at forsamlingsforbuddet formentlig ville gøre et fysisk møde med morgenbord, seminarer, frokost og generalforsamlingen umuligt – og at en del formentlig slet ikke ville have lyst under de rådende omstændigheder, selv om det var muligt. Vi kan vel nu konstatere, at vi tænkte rigtigt – i hvert fald i spørgsmålet omkring forsamlingsforbud.

## Generalforsamling 21.03.2021

Til gengæld har vi samtidig besluttet, at årets ordinære generalforsamling som planlagt afvikles søndag den 21.03.2021 kl. 14:00 – men virtuelt på Teams. De nærmere oplysninger om ‘teknik’ fremsendes i god tid inden dagen.

## Nyt EASA Flight Crew License

STORT tillykke til de medlemmer, som nu står med et nyt balloncertifikat - EASA Flight Crew Licence!

Og STOR tak til formanden for Uddannelsesudvalget, Lau Laursen, som i samarbejde med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBST) har guidet os igennem processen. Der mangler lige enkelte konverteringer, men mon ikke alle, der ønsker konvertering, får dette på plads inden det nationale Balloncertifikat Varmluftballon bliver ugyldigt 08.04.2021.

Nyt certifikat – nye rettigheder og nye forpligtelser. Det er meget vigtigt at du læser seneste opslag under Hold dig opdateret – Flight Crew License.

## Jubilæumsudvalg

Dansk Ballonunion blev stiftet den 20.09.1981 – dvs at vi i år har 40-års jubilæum. Det synes vi i bestyrelsen skal markeres – ja, jeg fristes jo til at skrive fejres.

Bestyrelsen har derfor besluttet at nedsætte af en ”Jubilæumsudvalg”, som skal definere, planlægge og afvikle unionens 40-års jubilæum. ”Jubilæumsudvalget” nedsættes med 4 – 5 af unionens nuværende medlemmer (alle medlemmer er potentielle kandidater) – og med undertegnede som formand for udvalget. Har du lyst til at være med i projektet? – så send mig lige straks en mail ([formand@ballonunion.dk](mailto:formand@ballonunion.dk)) herom.

## Struktur

Jeg pusler fortsat lidt med tanker at ændre unionens struktur til (igen) at være en union af ballonklubber/teams og erhvervsmæssige operatører.

For at kunne arbejde med et konkret oplæg til en drøftelse i bestyrelsen – og naturligvis efterfølgende en behandling på en generalforsamling – vil jeg i løbet af året afholde sonderende møder med ballonklubber/-teams og O-medlemmer.

*Jan Andersen*

