



## **Ansøgning om Landzonetilladelse til, at foreningen Værløse Flyvehistoriske Hangar kan benytte den nyanlagte græsbane, på den nedlagte Flyvestation Værløse**

### **Begrundelsen for aktiviteten og ansøgningen**

VFH har gennem nogle år arbejdet på, at genskabe en flyvehistorisk aktivitet på den nu nedlagte Flyvestation Værløse, som kan være med til at sikre en del af historien om tiden, hvor området havde stor betydning for sikkerheden over Danmark og, ikke mindst, en fortælling om en betydningsfuld arbejdsplads i lokalsamfundet.

Danmark har, siden Ellehammer i 1906 foretog sine første flyvninger på øen Lindholm ved Bandholm på Lolland, været pionerer indenfor flyvning. Der har desværre ikke været tradition fra statens side, for at områder, som fortæller flyvningens historie, skulle bevares. Den sidste rest vi har i Danmark, fra det oprindelige flyvemiljø, og som nu også er i fare for at blive udslettet, er Avedøre Flyveplads i Hvidovre.

Vi ser derfor store værdier i, at nogen gør en indsats, nu hvor det er muligt på den nedlagte flyvestation, hvis historie går tilbage til tiden mellem de to verdenskrige.

For at kunne skabe en levende og interessant aktivitet, dels for de besøgende og dels for dem der skal etablere, vedligeholde og udvikle aktiviteten, er det af største betydning, at man kan vise et fly i luften. Det er sådan man gør i andre lande, i og udenfor Europa, lande som vi kan sammenligne os med.

De fly der her er tale om, fly som VFH har mulighed for at stille til rådighed i flyvedygtig stand, er alle fly som kræver et minimum af plads til start og landing. Ansøgningen er derfor baseret på et areal på kun 1ha. hvilket er en forsvindende lille del af det samlede område.

### **Antal operationer der ansøges om samt anvendelse over året af de enkelte fly**

VFH søger om 400 operationer om året, hvilket svarer til 200 starter og 200 landinger, med op til 70 operationer om måneden, i de mest trafikerede måneder. I øvrigt det antal som Naturstyrelsen antager kan gives, uden at indhente en miljøgodkendelse.

Som udgangspunkt skal nævnes, at der ikke vil blive fløjet fra og til området før og efter solens op- og nedgang, det vil de anvendte fly ikke være udstyret til.

De fly der pt. er tale om, er alle i privat eje, hvilket vil sige, at der primært vil blive fløjet i timerne udenfor arbejdstiden. Skal flyvningerne have en god effekt og gavn for aktiviteten, hvor så mange som muligt af de besøgende kan få glæde af oplevelsen, må dette også være det rigtige tidspunkt.

Da flyene ligeledes kun kan anvendes under vejrforhold med god sigtbarhed og med begrænset vind, vil flyvningerne primært blive foretaget under gode vejrforhold. Vi forventer derfor, at månederne maj, juni, juli og august vil aftage størstedelen af operationerne, ca. 250, og at resten vil være fordelt over årets øvrige måneder.

De fly der er omtalt i Delta beregningerne, kan alle betegnes som lette fly, med en egenvægt fra ca. 425 til 650 kg. Flyene er udstyret med motorer med effekt fra 90 til 145 hk. hvilket kan sammenlignes med effekten i en mellemstor familiebil.

Da der er tale om flere fly af typen Chipmunk, vil denne type udgøre størstedelen af operationerne, ca. 60-70%. De resterende operationer vil være ligeligt fordelt på de øvrige tre flytyper. (se bilag 2)

Det bør nævnes, at aktiviteterne på banen, som VFH ønsker at etablere i Værløse, ikke på nogen måde kan sammenlignes med aktiviteterne på almindelig kendte flyvepladser i landet. Til sammenligning kan nævnes, Ringsted Flyveplads med ca. 10.000 operationer/år, Lolland Falsters flyveplads med ca. 7.000 operationer/år, og Roskilde lufthavn med ca. 75.000 operationer/år.

### **Redegørelse for, hvordan der føres dokumenterende logbøger**

Det er almindelig praksis på alle flyvepladser rundt om i landet, at man skal føre en nøjagtig logbog, som beskriver alle flyveaktiviteter på pladsen. Det vil de enkelte piloter derfor være bekendt med, og det vil også være et krav i Værløse.

Aktiviteterne kan føres på papir eller digitalt, og de vil indeholde oplysninger om - fly, pilot, anvendt baneretning, start eller landing samt tidspunkt. Udover denne registrering er der krav om i alle godkendte fly, at det samme skal føres i flyets logbog. Der vil derfor altid være mulighed for, at lave et krydscheck for de enkelte flyvninger.

### **Beskrivelse af kørsel fra hangar til startbane og omvendt**

Afstanden fra hangar til startbanen er ca. 250 m. De første ca. 100 m. fra hangaren foregår på asfalt, og de sidste ca. 150 m. fra asfalten til banen foregår på græs.

Flyene trækkes ved håndkraft på asfalten, indtil det befinder sig i landzonen på græsområdet, hvorefter det startes og kører, med laveste omdrejninger på motoren, frem til startbanen.

Ankomne fly vil efter landing køre ved egen hjælp, med laveste omdrejninger på motoren, frem til asfalten, hvorfra det ved håndkraft trækkes til hangaren.

### **Redegørelse for placering af banen**

Oprindeligt anlagde man flyvepladser med målene 500 x 500 meter, for altid at kunne starte og lande op mod vinden. Dette ville stadig være ønskeligt, men det ville kræve 25 gange så meget plads som de mål VFH har valgt, 500 x 20 meter.

Placeringen af banen i Værløse er nøje gennemtænkt og baneretningen øst-vest, er valgt ud fra, at den herskende vindretning i Danmark er vestlig. Da fly af disse typer har en sidevinds begrænsning (komponent) på 5-8 m/sek. giver denne retning de bedste muligheder og den største sikkerhed.

Et andet forhold, som gør sig gældende i forbindelse med valg af banens placering, er ud- og indflyvningsforholdene til banen. Med denne placering vil man kunne anflyve banen, uden at overflyve de beboede områder nord og syd for området, hvilket betyder, at flyene ikke kommer under de krævede 1000 fod over bebygget område.

### **Redegørelse for sikkerhedsmæssige forhold og forebyggelse af ulykker samt hensynet til andre brugere på området**

De piloter der får mulighed for at benytte banen hos VFH, vil være nøje udpeget og grundig oplært i alle forhold, der omhandler flyvning, kørsel og ophold på området. Det vil derfor ikke være muligt, at fly udefra, som ikke har tilknytning til aktiviteterne i VFH, får mulighed for at beflyve pladsen.

Der vil blive udarbejdet en pilotaftale, som hvert enkel pilot skal tiltræde, inden forholdene tages i brug.

Inden et fly tages i luften, foretager piloten en motorprøve, hvor alle vigtige funktioner i flyet kontrolleres, efter en checkliste til det aktuelle fly og med op til ca. 1500 omdrejninger på motoren. Dette gøres for enden af startbanen, med flyets næse mod vindretningen - En vigtig procedure for sikkerheden.

Ved enhver operation på banen (start eller landing) vil piloten som det er normal praksis ved enhver start eller landing visuelt sikre sig, at banen er fri for forhindringer af nogen art. De fly der vil blive tale om på banen på Værløse er alle veteranfly der ikke kræver mere startbane end 150 - 200 meter.

Der vil ikke blive foretaget øvelseslandinger på banen af nogen art. Alle flyvninger vil derfor primært have til formål, at forlade området mere eller mindre midlertidigt.

Sluttelig skal nævnes, at VFH vil udarbejde en komplet sikkerheds- og brugshåndbog, der beskriver alle procedure ved brug af pladsen samt anvisning af diverse relevant sikkerhedsudstyr.

Med venlig hilsen  
**Værløse Flyvehistoriske Hangar**

**Søren Pedersen**  
Flyvechef og formand for bestyrelsen

Værløse, den 16 juli 2018

**Bilag:**

1. Aftale med Naturstyrelsen