



Cimber Airs De Havilland Heron (OY-DGS) under take-off. Den gik under navnet "den gamle stivbenede", da understellet ikke var optrækkeligt

af Allan Jensen, AFIS-operatør på EKVJ

23. august 1963 afholdtes et møde på Ringkøbing Højskolehotel med henblik på oprettelse af en flyveplads på Ringkøbing-egnen. Mødets indbyder, herreekviperingshandler Kaj Jespersen, indledte. Sekretær ved fredningsplanudvalget, Jørgen Andersen, redegjorde for foreløbige planer vedrørende oprettelse af en flyveplads i Stauning. Forsamlingen drøftede sagen og enedes om at stifte en forening til varetagelse af formålet og gik over til stiftende generalforsamling. På det tidspunkt havde 16 personer tegnet sig som medlemmer. 30. oktober 1963 blev Ringkøbing-Skjern-Tarm Flyveklub stiftet med det formål at medvirke til oprettelse og drift af en flyveplads i Vestjylland og til at fremme interessen for flyvning i almindelighed.

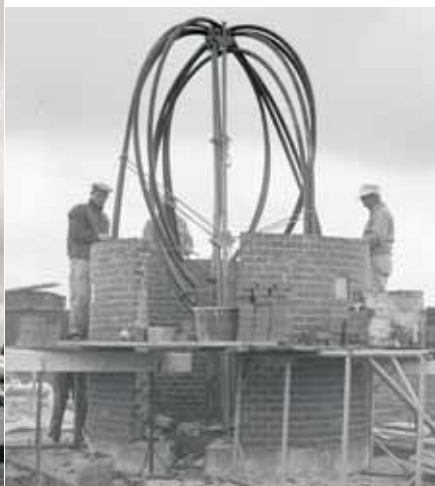
Man udpegede et areal ved Stauning, som fandtes anvendeligt med mulighed for anlæg af to startbaner og tilhørende arealer for standplads, rullebaner og ekspeditionsbygning. Der gik næsten to år med at holde møder og skrive breve frem og tilbage, inden man blev enige om, hvor meget de daværende 19 kommuner skulle betale for anlæggelsen af flyvepladsen.

Først byggede man tårnet, der er Stauning Lufthavns vartegn. Det står stort set uforandret den dag i dag - både inde og ude. Der var fra starten ikke budgetteret med et tårn, men nogen mente, at man ikke kunne have et flyveplads uden et tårn og havde bestilt det uden om bestyrelsen. 11. september 1965 kunne Stauning Flyveplads indvies af RST Flyveklub og de 19 kommuner. På pladsen var tårnet, 1000 m. asfaltbane og en træbygning, der skulle forestille et havnekontor. Denne bygning blev senere flyttet nogle hundrede meter mod NV og anvendt til RSTs klubhus, hvilket det stadig fungerer som.

Det var meningen, at flyveklubben skulle stå for driften, og til det formål ansatte man en mand, som blev døbt „Indianeren“. I 1967 måtte flyveklubben indse, at det ikke var rentabelt at drive flyveplads. 1. april 1967 overtog kommunerne den på betingelse af, at der ville blive fløjet ruteflyvning.



Tårnet, der siden er blevet Stauning Lufthavns egentlige varemærke, opføres 1965. Op til i dag er der ikke sket nævneværdige ændringer.



Der lægges ny asfalt på runwayen.



Først et tårn - og 10 år senere en terminal, tegnet af arkitekt Flemming Bay-Jørgensen



Flycafeteriet "Check-in" - i dag Brande Faldeklærmsklub



Den oprindelige lufthavnsterminal - eller skulle man kalde det „skuret“ - flyttes og har siden tjent RST Flyveklub som en del af deres klubhus



Træhangaren bygges. OY-DGY holder foran - idag er den gul og stationeret i Spjald



Sneploven (Scania 56) i arbejde, da der var hårde snevintre til. Købt i Kastrup for 1500 kr - og den kører stadig.



Luffoto af den forlængede bane fra slutningen af 1970'erne (Dansk Veteranfly Samlings grund står endnu tom). Baneudvidelsen kom i stand for at betjene de mere pladskrævende jetfly.



OY-ECS kører ud til start. Bortset fra, at asfalten er blevet lappet nogle gange, og der står et andet skilt over hangaren, har kun lidt forandret sig på de 25 år, siden billedet er taget.



Øhhh, hvem er den mest elegante flyver. Jens Toft er næppe i tvivl om, at det er hans KZ III, der er suveræn vinder af den titel - de forstyrrede måger har sikkert en anden opfattelse.



Hele lufthavnens kørende materiel linet op udenfor brandstationen i slutningen af 1970'erne - nogle af køretøjerne kører stadig!



Tidl. lufthavnschef Hans-Jørgen Eriksen og tidl. Midtfly-direktør Bent Larsen diskuterer rutedestinationer



Næppe ret mange ville kunne genkende dette billede af terminalens indre. Det er taget, mens ruteflyvningen krævede forskelligt teknisk udstyr. Alt dette er i øvrigt bevaret intakt!



Luffoto af lufthavnsarealet (ca. 1980). Bemærk RSTs klubhus (den gamle terminal) og hangar 4 (ejet af Midtfly). Siden er Anton Højlands hangar, Midtflys kontorbygning (nu KZ&Vs klubhus) samt hangar 5 kommet til, og RST har kraftigt udvidet sit domicil



Aftenafgang fra Stauning fanget af en kreativ fotograf

Det første selskab, der forsøgte sig med ruteflyvning, var Cimber Air, der 15. juli 1967 startede flyvning til København med De Havilland Heron, Dove og Piper Aztec.

Cimber Air fløj indtil 1. november 1969, hvor Maersk Air tog over og befløj ruten med Hawker Sidley HS748, Fokker F27 Friendship og Hawker Sidley HS125.

1. november 1971 startede Danair (Cimber Air, Maersk Air og SAS). Her kom Cimber Air med Nord 262, VFW614 og Fokker F28 Fellowship. Maersk Air fløj med Fokker F27 Friendship, Hawker Sidley HS748, Boeing 737 og De Havilland DASH 7, mens SAS benyttede Convair CV 440 Metropolitan. Danair fløj frem til 1. januar 1983.

Danair havde forsøgt at stoppe tidligere, men så havde lufthavnen lige holdt et møde med Tjæreborg-præsten Ejliif Krogager, der bare én gang kom forbi med en Caravelle. Så fløj Danair igen...

Fra 1983 fløj Metro Airways med Metro 2 og 3 til Roskilde frem for Kastrup. Det gjorde de frem til 1. oktober 1986, hvor et lokalt selskab, Midtfly, begyndte at flyve til Kastrup med Metro 2 og 3.

1 januar 1990 startede Business Flight Service med Beech 900.

24. marts 1990 kom Muk Air med Bandeirente EMB 110. De stoppede 27. marts 1991.

United Europe Airways overtog driften af lufthavnen 1. januar 1992 og startede ruten op igen d. 16. marts 1992. Det blev dog en meget kort fornøjelse, da de indstillede driften allerede 1. maj samme år. Her væltede hele læsset. United Europe Airways gik fallit, og alle ansatte i lufthavnen blev afskediget.

Siden da har der ikke været fløjet ruteflyvning ud af Stauning Lufthavn.

Det skal lige nævnes, at der fra oktober 1984 til 27. marts 1991 samtidig var ruteflyvning Stauning-Aberdeen og fra 1. januar 1989 og et år frem blev fløjet Stauning-Billund-Groningen-Rotterdam med et og samme fly!



OY-KPB „Egil Viking“ SAS Convair 440 blev sat i drift 13. juni 1956 og som den sidste af Convair-flåden solgt i dec. 1976. Siden fløj den en tid i Botswana og gik så videre til den sørgelige skæbne at være brandtræner i Fornebu (Oslo Lufthavn).



Stellar eksisterede som flyselskab fra 1970-77. De opererede bl.a. denne Convair 440 LN-MTT (ex. OH-LRF), som senere købtes af US Airways og blev solgt videre til canadiske Harrison Airways. De velklædte herrer på billedet er sikkert nordmænd.



Tyske "Air Commerz" Vickers Viscount 808C på besøg i Stauning. Flyet var i øvrigt registreret D-ADAM. Flyselskabet fra Hamburg blev nedlagt i 1973, så billedet må være ældre.



Sterlings Sud SE-210 Caravelle 10B3 Super B OY-STC lander for første gang på EKVJ. Mange nysgerrige er mødt frem. Ca. 1981.



Der trækkes fuelslanger ud til Cimber Airs OY-ASA - en VFW-Fokker VFW-614. Flyet med plads til 44 passagerer var egentlig bygget til operationer på dårlige baner (motorerne var placeret højt, så de ikke sugede fremmedlegemer ind under start og landing). ASA blev sat i drift hos Cimber i 1976.



Billedet må være fra 1981/82 og viser en Maersk Air DASH7.



Fra den festlige åbning af Midtfly og Metro Airways rute til Aberdeen okt. 1984. Kilter og sækkepiber er kørt i stilling foran Metro-flyene.



Cimber Air Nord-262 (registrering ukendt). Cimber opererede flere 262'ere, hvoraf én (OY-TOV) nu er udstillet på Morlaix Ploujean Airport i Frankrig som velbevaret museumsfly.



Alkairs Swearingen SA226-AT Merlin IV OY-CCD tankes (ca. 1985) af Kurt Toft og Niels Christian Jensen



Nu, hvor Maersk Air for alvor er blevet historie, bliver dette billede ekstra spændende. Denne Hawker Siddeley HS-748 må dateres til omkring 1979 (året efter er den nemlig set i den fulde marineblå Maersk-bemaling). Såfremt der er tale om OY-APT, ja så flyver den faktisk stadigvæk i Canada. Læg mærke til de sjove reklameskilte - specielt den for købmanden i Stauning.



En af de første Boeing 737'ere (737-2L9 OY-APJ) i Maersk Airs flåde besøger Stauning. Den var på dansk register i 3 korte perioder 1979-80, 82 og 84, så billedet er fra et af disse 3 år. Den flyver i dag for Mandala Airlines på Indonesien.

Foruden ruteflyvning er der foregået privatflyvning, skoleflyvning, taxifyvning og megen anden flyvning med mindre flyvemaskiner.

I dag drives Stauning Lufthavn af tre kommuner (Ringkøbing, Skjern og Egvad), der snart bliver lagt sammen med Videbæk kommune til én stor kommune.

Hvad sker der så i Stauning i dag?

På lufthavnen er der tre ansatte til at tage sig af den daglige drift. Der er 16.-17.000 operationer om året - primært skole-, taxi- og privat flyvning.

Lufthavnen forhandler olie, 100LL og jet A-1 - alle Shell produkter.

Der er 31 fly stationeret i Stauning, hvoraf de 15 er veteranfly. Dertil kommer Dansk Veteranfly Samlings fly.

Forsvaret bruger også Stauning til øvelsesflyvninger. T-17, Fennec, Lynx og Hercules ser vi ofte. F-16, Hughes 500 og S-61 kommer også, men mest i forbindelse med en mission eller eftersøgning.

BenAir, der holder til i hangar 5, driver en flyveskole, flyver fragtflyvning i Skotland og Norge med Cessna Caravan, Let-410 og Metro samt taxifyvning med bl.a. Cessna Citation. BenAir har også flyværksted, hvor der kommer fly fra hele landet for at blive serviceret.

Brande Faldskærmsklub holder til i den bygning, der engang var cafeteria. Man springer en weekend om måneden fra Stauning.

RST Flyveklub har godt 60 medlemmer og kan tilbyde en lejlighed til flyvende gæster, der ønsker en overnatning eller to. Man mødes første lørdag i måneden til kaffe og kage, og der arrangeres kluture til forskellige destinationer i både ind- og udland.

Dansk Veteranfly Samling har en flot samling gamle fly, der bliver luftet jævnligt i løbet af sommeren ved forskellige lejligheder - bl.a. ved flyveaftenerne, der har været godt besøgt i år. Personligt glæder det mig meget, at museet skal til at udbygge sine arealer med en ekstra udstillingshal på 3600 m², så man kan huse flyvevåbnets gamle fly. Det er vigtigt, at et flymuseum ligger tæt på en flyveplads, så man kan komme flyvende og se museet - en del tyskere har gjort det sommeren igennem. Det er muligt, at museet ligger langt vest på og langt væk fra København, men det besøges årligt af ca. 23.000 turister og er blandt et af de 10 mest besøgte museer i Danmark! Det er meget flot, at man har formået at få stablet flymuseum i verdensklasse på benene næsten kun ved frivillig arbejdskraft!

KZ & Veteranfly Klubben har som bekendt hovedkvarter i Stauning. Siden 1974 har Stauning Lufthavn været rammen om det årlige KZ & Veteranfly Rally. Det har gjort lufthavnen kendt i det meste af Europa. Mange kommer år efter år for at være med til dette rally.

At det er svære tider for de mindre lufthavne i Danmark, er ingen hemmelighed, og pengene er heller ikke store i Stauning, men med lidt omtanke og uden de store armbevægelser tror jeg også, at vi har Stauning Lufthavn de næste 40 år.



Fra C-47'ernes sidste Danmarkstur i 1981. 6 stk. kom forbi EKVJ.



OY-DVI deltager i en nøje overvåget landingskonkurrence. Denne aktivitet holder RST Flyveklub fortsat i hævd på pladsen.



Midtflys stolthed - OY-ARW Cessna 500 Citation (scannet fra postkort). I dag flyver den som forretningsfly for Tumac Industries, som producerer svære stålkonstruktioner i Colorado.



Stauning Aeroservice var lufthavnens første virksomhed med Arvid Sørensen i spidsen, og bl.a. mange KZ- & veteranfly-ejere kan takke dets medarbejdere for restaurering og vedligeholdelse af deres fly.

Flyvevåbnets Esk. 726 deployering af F16 på EKVJ i 1992. I den forbindelse anlagdes en vendebane i hver ende af runwayen.





De Havilland Dove OY-AJR anvendtes til faldskærmsspring. Flyet endte sine dage på en skrotplads i 1985 - trist nok!



Midtflys Piper PA-23-250 Aztec OY-BDW under byggeriet af Hangar4. Den flyver i dag i Massachusetts.



PH-UCH kom hele vejen fra Hilversum, men det virker alligevel som lidt overkill at hidkalde SÅ stor en tankbil for at hælde brændstof på en lille Cub.



Klargøring af Benairs LET 410 OY-PBI, der ofte opererer i Skotland. I baggrunden holder en Sikorsky redningshelikopter, som skulle skifte motor efter en stor operation på Nordsøen. (foto - Allan Jensen)



Denne elegante Cessna 421B OY-ECJ (med tilnavnet Jutlandia) tilhørte Peter Bennedsen. Den blev afskrevet efter en hård landing i Norge, og vraket står efter mange år stadig på Benairs prisliste til den nette sum af 100.000 US-\$!

Alle historiske billeder til denne artikel er hentet fra lufthavnens arkiv. Skulle nogle af Jer læsere ligge inde med supplerende billeder fra DV, KZ-rallyer, RST og lufthavnens liv i øvrigt, vil vi være meget interesseret i at låne disse og scanne dem til arkivet. Kontakt venligst Allan på mail hr.ms883@hotmail.com eller tlf. 5122 9297 eller kom forbi havnekontoret på hverdage mellem 8-16:30.



EKVJ set fra sydvest - juni 2005 (foto - Thorbjørn Sund)

Fairchild 24W-41A Argus I - nu OY-ALH -, da den lige var kommet til landet (ca. 1977). I baggrunden Hornet Moth (OY-DEZ), der var kommet "tilbage" 3 år før. Til højre ses Jens Toft og Vagn Stevnhoved. Vi glæder os i øvrigt til at se OY-ALH på vingerne igen!



Viggo Kramme & Karl Gustav Zeuthen på besøg i Stauning. Veteranbilen tilhører formodentlig Jens Toft. Ude på flightlinen skimtes KZ IV (OY-DZU).

Bjarne Stuhr Pedersen ved sin KZ II Trainer (OY-FAN)



FLY
FRA
I GÅR