



Navn Niels Sundberg

Alder 71 år

Job Bestyrelsesformand i Jonker Sailplanes,

Klub DASK og SG-70

Nok bedst kendt for Luftkaptajn og ejer af SUN-AIR (o.m.a.)



Navn Arne J. Boye Møller

Alder 53 år

Job It-projektleder, Nordisk Jonker-agent

Klub Herning Svæveflyveklub

Nok bedst kendt for 12 x Danmarks-mester, mest i 18 m-klassen.

Den nordiske forbindelse

Dette er beretningen om en mand som efter en lang intensiv karriere som iværksætter og luftkaptajn atter fik kontakt med ungdommens glæde til svæveflyvning, hans møde med en mangedobbelt dansk mester og deres rolle et sydafrikansk væksteventyr.

Niels Sundberg og Arne Boye-Møller har gennem 20 år delt interessen for svæveflyvning, og gennem de sidste 10 år været dybt involveret i udviklingen af Jonker Sailplanes.

NORDIC GLIDING mødte dem begge til en samtale om livet med svæveflyvning, og kunne ved samme lejlighed og besigtige den første JS3 i Norden.

Tekst og foto: Jens Trabolt

Når bestyrelsen i Jonker Sailplanes i dag har møder så sidder Niels Sundberg for bordenden som formand. Når samme fabrik udvikler og markedsfører sine fly er Arne Boye-Møller en vigtig teamplayer. Men hvordan ender 2 skandinaver i et sydafrikansk væksteventyr med global skala?

Jo, Niels Sundberg (f.1948) startede sin flyvekarriere med svæveflyvningen – han fløj svævefly i Københavns Svæveflyveklub fra han var 14 til 25 år. Derefter har der væ-

ret mindst 25 års pause med svæveflyvningen af helt naturlige årsager; Det tager tid og mange kræfter at opbygge en succesfuld luftfartsvirksomhed som SUN-AIR i Billund. I dag står den velkonsoliderede luftfartsvirksomhed som British Airways-rutepartner med 16 Dornier-jetfly og opererer taxi og ambulancejets i stort omfang med datterselskabet Joinjet. Niels' måske største præstation gennem tiden er, at han stort set altid – trods et ofte meget vanskeligt mar-

ked - har fundet mulighederne for at sikre et godt og stabilt økonomisk resultat i virksomheden ved at skabe værdi for kunderne, og den filosofi gennemsyrrer i dag SUN-AIR fra top til bund.

Men efter mange år med stenhårdt fokus på virksomheden, mærkede i 1997 Niels den gamle entusiasme for svæveflyvningen blomstre op igen. Flyvningen for flyvnings skyld og helt uden nogen jetturbine. Men det var en menneskealder siden, at han

sidst havde haft certifikat til svævefly, så det var forfra med træningen:

”Jeg meldte mig ind i Billund SFK, og det var sandelig sket en udvikling siden jeg fløj i de gamle træffy. Jeg anede ikke noget om glasfiberfly, for de eksisterede overhovedet ikke, da jeg fløj som ung. Det blev et intensivt træningsforløb, hvor jeg på bare 14 dage fløj mig op til certifikatet. Teorien var svær, men jeg klarede det, fordi jeg havde mange års erfaring som kommerciel pilot og havde

fuldt overblik over lufrumsstrukturen. Nogle af mine elev-kammerater klarede ikke ”love og bestemmelser”, selv om de havde læst meget mere end jeg”, konkluderer Niels med et listigt smil på læben.

Efter sit luftdåb nummer 2 købte Niels nu sit første svævefly, et Schempp-Hirth SHK som var et åbenklasse-fly med den karakteristiske V-hale. Efter dette blev han medlem i Aviator og opgraderede flyparken til en DG 400, som var en af de første vellyk-

kede selvstartende svævefly.

”Det var sager, for da jeg fløj som ung var det stort, hvis man klarede 50 km i en K8. Det var smart med et selvstartende fly, for jeg kunne starte og fungere som sniffer for alle de andre”, siger Niels, som senere også har ejet fly som DG 800 A, DG 800 B. DG 400’eren blev faktisk i en periode opbevaret i SUN AIR-hangaren i Billund, hvor den stod fint til parade med Niels’ andre store fly.



Arne Boye-Møller (t.v.) og Niels Sundberg. De har næsten 20 år mellem sig, men deler en brændende interesse for svæveflyvning.



Cover your ears: Jet engine in operation!
Da NORDIC GLIDING besøger Niels og Arne i Billund, starter Arne sin JS3-jet-turbo op foran en af SUN-AIRs-hangarer. "Imponerende", mimer Niels (som har jettfuel i blodet efter sin lange pilotkarriere) og insisterer bagefter på at fremvise en lidt større "selvstarter". De 16 styk Dornier-jets udgør ryggraden i Sun Alrs-flåde (billedet t.h.)



”Jeg fik altså ondt i ryggen af at spille golf som pensionist, så jeg søgte naturligt mod svæveflyvepladsen”, siger Niels, som har mere end vanskeligt ved at nægte, at han har flyvningen, og specielt svæveflyvningen, dybt begravet i sit DNA. ”Jeg elsker jo at svæveflyve. Det er jo min hobby”, siger han.

I år 2000 var det meningen, at Niels skulle gå pension og leve et behageligt tilbagelænet liv (alle som kender Niels ved, at det er et relativt urealistisk koncept, for han er fyldt med idéer, initiativ og rejser som en anden hvirvelvind konstant verden rundt i sit virke)

”Men jeg fik altså ondt i ryggen af at spille golf som pensionist, så jeg søgte naturligt mod svæveflyvepladsen”, siger Niels, som

har mere end vanskeligt ved at nægte, at han har flyvningen, og specielt svæveflyvningen, dybt begravet i sit DNA. ”Jeg elsker jo at svæveflyve. Det er jo min hobby”, siger han.

Mødet med Arne Boye-Møller

To år forinden, i 1998, var Niels blevet introduceret til den mangedobbelte danske mester i 18-meterklassen, Arne Boye-Møl-

ler:

”Altså flyvningen i de nye glasfiberfly gik virkelig fint, men de der nye instrumenter med computere, altså! De var umulige for mig at forstå, og desuden også enormt kedeligt at sætte sig ind i. Jeg var heller ikke særlig dygtig til vintervedligehold. Det lykkedes mig engang at klippe et par nye siderors-wirer for korte”, afslører Niels med et stort grin. Niels har dog siden hen har ”kom-

penseret” på andre måder, ikke mindst som generøs præmiesponsor til flere konkurrencer, bl.a. den årlige danske Sun Air Cup og Junior DM.

Løsningen på computerproblemerne blev, at Niels spurgte sin gode ven Johannes Lyng om han kendte nogen som var eksperter i moderne svæveflyvecomputere. Et navn kom op: Arne Boye-Møller. Den kendte Herning-pilot med en imponerende track-

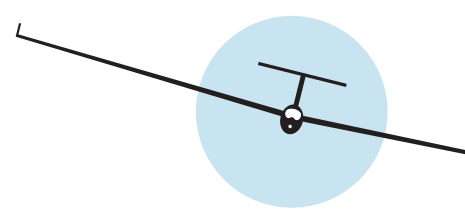
record i konkurrenceflyvning.

Niels blev omskoleet til moderne avionics, og det blev starten på et langt venskab mellem Niels og Arne, fremtidige eventyr og åbnede også en ny dør til svæveflyvningen for Sundberg: Konkurrenceflyvningen

”Jeg havde forsøgt mig med konkurrenceflyvningen før dette. Det var morsomt for mig, men jeg lå konsistent i bundplaceringerne i konkurrencerne”, siger Niels, som

indså, at han måtte vige fra sit mangeårige ”kaptajns-sæde” for at blive ”styrmand” i en periode hos Arne Boye-Møller. Her var der noget at lære fra mesteren og sammen fløj de mange flyvninger i 2-sædede fly, bl.a. i Afrika med ASH 25 og DG 1000.

”Vi har en aldersdifference på næsten 20 år, men minder meget om hinanden”, konkluderer Arne. ”Vi er begge sportsmænd fra en ung alder, og vil hele tiden gerne være



Arnes nye JS3 Rapture i Niels' SUN-AIR-hangar. Jo, udviklingen er ikke stået stille siden Niels fløj K6 som teenager.

bedre. Når man flyver med Niels er han en krævende ”elev”. Han er meget nysgerrig (nyfiken, red.) Spørgsmålene vil ingen ende tage. Men Niels tager selv beslutningerne. Han er egenrådig, men beder om sparring og er hurtigt til at fange de teknikker, jeg viser ham”, siger Arne om sin flyvemakker, som nok mest er ”delvist” elev.

Det var også Arne, som introducerede Niels til en helt ny klasse af fly, nemlig Schempp-Hirth Ventus 2, som Arne på daværende tidspunkt havde meget erfaring (og fremgang) med: ”Det fortjente Niels”, joker Arne. ”Jeg fik lov at låne Mogens Holtegaards Ventus 2, og der fandt jeg ud af, hvad svæveflyvning i virkeligheden var. Det var fantastisk”, siger Niels.

I 2008 fløj Niels og Arne DM sammen, men i hvert deres fly.

”Jeg oplevede et vist ansvar for Niels under flyvningen. Hvor var han henne?”, siger Arne om sin ”elev”. Men anstrengelserne gav

dog et resultat. Niels vandt for første og eneste gang en dagssejr i sin klasse, og internt i kammeratskabet betegnes dette som ”den famøse dagssejr”.

Jonker Sailplanes

Så skete der noget i 2006-2007: Niels' gode ven og klubkammerat i Aviator, Anders Møller-Andersen, kaldet AMA, introducerede Niels til en ny og ukendt svæveflyvefabrik, Jonker Sailplanes, drevet af to sydafrikanske brødre, Uys og Attie Jonker flankeret af den unge talentfulde aerodynamiker Johan Boesmann (som i øvrigt nu er partner i fabrikken) i tæt samarbejde med universitet i Potschefstroom. Hvad var nu det – en svæveflyveproducent, som ikke var tysk? Wahnsinn! Dette måtte undersøges nærmere; Niels, som aldrig har været bange for at prøve nye ting, blev lokket af AMA's entusiasme, og sammen købte de JS1 serienummer 3. Et nyt 18 og 21 meter-koncept, ofte monteret

med jetturbo og med muligheden for meget høj vingebelastning og dermed optimeret til stærke vejrforhold.

I 2008 møder Arne Boye-Møller Uys Jonker for første gang til VM i Lüsse, og det fører til, at Arne bliver ”sendt” til Sydafrika af Niels for at undersøge producenten nærmere. Han kommer tilbage med positive meldinger og ser klart mulighederne for Jonker.

I 2010 flyver Arne for første gang JS1 under et VM i Uvalde, Texas. Her stiller han op i 18-meterklassen med en JS1-B og slutter på en 15/35 plads: ”Det var en kæmpe øjenåbner at flyve JS1 i USA. Vi skulle flyve helt anderledes med høj vingebelastning og høj hastighed”, siger Arne, som langsomt blev en del af Jonker-teamet som ud over markedsføring også leverer input til udvikling af flyene. I dag huset Jonker-teamet, ud over Arne og Niels, toppiloter som fx Katrin Senne (DE) og fx Ronald Termaat (NL).



Jonker-teamet: Uys Jonker, Arne, Katrin Senne og Niels. Alle undtagen Niels har erfaring som VM-piloter.

” I 2016 blev Niels bestyrelsesformand for Jonker Sailplanes. Det er i øvrigt første gang i verdenshistorien at nogen skandinav har spillet denne rolle for nogen svæveflyveproducent. Hvad er det flymanden Niels kan hjælpe med?

”Det giver en dynamik at det er et team som driver processen. Det er et stort drive for at blive bedre i morgen end vi er i dag, og det præger udviklingen af flyene”, siger Arne, som til dagligt arbejder professionelt med udvikling og projektledelse.

I 2016 blev Niels bestyrelsesformand for Jonker Sailplanes. Det er i øvrigt første gang i verdenshistorien at nogen skandinav har spillet denne rolle for nogen svæveflyveproducent. Hvad er det flymanden Niels kan hjælpe med? Af alle kandidater kan der nok

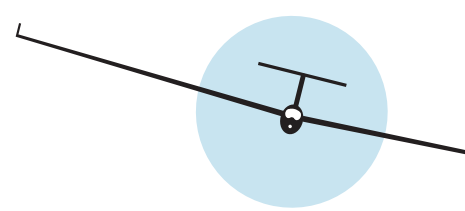
ikke findes nogen bedre end Niels, som tidligere har siddet i bestyrelsen for det afrikanske luftfartsselskab Comair.

”Det er klart, at der er mange paralleller mellem mine virksomhedserfaringer og et produkt som Jonker Sailplanes. Det er et produkt som afsættes internationalt, og her er der klart en fordel at have et stort internationalt netværk og erfaringer med salg og agenturer”, siger Niels, som også ser muligheder, hvor fabrikken kan opereres mere effektivt:

”Det er klart, at det ofte er udfordringer (utmaningar, red.) med at drive business i Sydafrika. Eksempelvis var det et land, som var udsat for import-blokader gennem mange år grundet Apartheid-politiken. Dette har historisk skabt en vi-kan-gøre-altid-selvmentalitet, hvor man måtte designe og bygge alle komponenter selv, fordi man ikke kunne importere. Vi kan se flere punkter, hvor Jonker Sailplanes historisk har insistet på at bygge alle komponenter selv på grund af dette. Men det er der ingen grund til længere. Vi skal ikke bygge alt selv, når små detaljer eller komponenter kan bygges bedre af andre. Det er sådan noget, vi kan se som ”outsidere” og hjælpe med”, siger Niels.

Disruption af industrien

At Jonker Sailplanes har meldt deres ankomst på markedet er tydeligt, og selv om de etablerede tyske producenter sikkert ikke



” At Jonker Sailplanes har meldt deres ankomst på markedet er tydeligt, og selv om de etablerede tyske producenter sikkert ikke har noget romantisk forhold til sydafrikanerne, har fremkomsten haft en positiv effekt. At få en fræk producent på markedet har givet industrien en ny vitalitet og dynamik, og har brudt det nationale de-facto ”monopol” som Tyskland havde.

har noget romantisk forhold til sydafrikanerne, har fremkomsten haft en positiv effekt: At få en fræk producent på markedet har givet industrien en ny vitalitet og dynamik, og har brudt det nationale de-facto ”monopol” som Tyskland havde. Det har tvunget tyskerne til at skærpe sig med hensyn til markedsføring og produktudvikling.

Et selvstartende fly har altid været et ”hul” i produktssortimentet hos sydafrikanerne, men her ser fremtiden lys ud: Jonker regner med, at JS2, som er en selvstarter med JS1-vinge er klar sidst på året. Et vigtigt fly til ”hobbypiloten”. Det giver totalt 3 nye fly (JS1, JS2, JS3) på 11 år, og det er temmelig fint af en ny producent, som har skulle indhente 90 års tysk forspring. Jonker har i dag ca 140 ansatte og interessant nok bliver Jonker i stigende grad også kontaktet af fx tyske ingeniør-studerende som vil arbejde i Potschefstroom. Produktionen domineres i øjeblikket af JS3, som bygges i ca 6 stk per måned – serienummer 50 er bygget.

”Gradvist vil JS1 blive udfaset, men man

kan stadig bestille. De holder i øvrigt prisen godt”, lyder det fra Niels og Arne.

JS3 fik i slutningen i juli-måned det længe ventede (og for ordrebøgerne altafgørende) EASA-certifikat. En proces som er blevet håndteret af den tyske partner M&D Flugzeugbau. Selve certifikatet er et tyndt stykke papir på 4 gram, som ifølge den fornøjede Uys Jonker overhovedet ikke er en korrekt repræsentation af den massive arbejdsindsats, som en EASA-certificering i virkeligheden kræver! Uanset symbolikken betyder det dog, at Jonker nu kan levere EASA-certificerede JS3 Rapture til europæiske kunder, og i den anledning har Jonker også trimmet produktionen, så man kan levere flere fly.

Arnes JS3 er det første i Norden, men at dømme ud fra investeringen i udvikling, produktion, certificering og markedsføring bliver det nok ikke sidste Jonker-leverance i Norden, eller sidste gang vi hører noget til den dynamiske duo ”Sundberg og Boye-Møller” for den sags skyld. Stay tuned! ★