

FLV Nr. 1 2023

FLV

Magasinet for alle med interesse for flyvning ✈️

**NY FLYVEPLADSCHEF
I HERNING**

Flyvende bjørne i Alaska

Cool cash til Ukraine

Miniaturland



GA SERVICE

MAINTENANCE | Hele pakken - ét sted

One-stop-shop

GA Service i Roskilde Lufthavn er et one-stop-shop flyværksted med speciale inden for general aviation (EASA Part 145). Vi udfører alt fra pladearbejde og almindelig maintenance, fx inspektioner og eftersyn, til mindre samt større avionics- og instrumentopgaver.

Når du handler hos os, får du nem adgang til hele paletten af ekspertise samt konkurrencedygtige priser - og dit fly er altid i de bedste hænder hos os!

Kontakt os - vi glæder os til at høre fra dig!

Følg os på Facebook og Instagram
@gaservice.dk

GENERAL AVIATION SERVICE APS | VAT NO.: DK 20 81 88 08
SOLHØJGÅRDSVEJ 6 | DK-4000 ROSKILDE | DENMARK
+45 72 170 180 | GASERVICE.DK | INFO@GASERVICE.DK
DK.145.0098 | DK.MG.1008

AEROCLEAN

Aircraft painting



EDXJ Husum

0049/4841/935588
aeroclean-husum@freenet.de
www.aeroclean-husum.de

Could you cut the cost of your Aviation Insurance?

Available in Denmark!

Visicover is a unique service that lets you arrange and manage your aeroplane, UL, helicopter or autogyro insurance online whenever it suits you.

- Buy your insurance online instantly
- Only pay for the cover you choose
- Spread your premium payments for free
- Change your cover whenever you need
- 24 hour claims hotline service included

We have helped thousands of aircraft owners across Europe, including in Denmark, to reduce their premiums, so why not see if Visicover could help you cut the cost of your aviation insurance?


Fair, Flexible & Affordable



To find out more go to Visicover.com

Ikaros ATO tilbyder:

- Flyleje
- Teori PPL
- Teori BIR
- Teori CBIR
- Teori BEG, NBEG, GEN, NJOR-HLO & -MEK
- Skoling til PPL
- Skoling til CPL
- Skoling til een- og flermotoret klasseretthighed
- Skoling til een- og flermotoret instrumentretthighed
- Skoling til instruktørretthighed, FI(A)
- Skoling til Instrument Instruktør retthighed, IRI(A)
- Skoling til CRI SPA ME
- Skoling til Nat retthighed, NQ
- Fornyelse & Generhvervelse af diverse rettigheder
- 12. Time, Diff./Fam. træning
- PC, VFR/IFR, een- og flermotoret
- Language Assessment, Dansk & Engelsk



Roskilde Lufthavn • Hangarvej G 1 • 4000 Roskilde
http://www.ikaros.dk • ikaros@ikaros.dk • Tlf.: 46 14 18 70

10 år med FLYV



Rune Balle
Ansvarshavende Chefredaktør og udgiver af FLYV siden 2013

A-cert /PPL 1991
CPL i New Zealand 2003
CPL i Danmark 2004
Flyvepladschef på Samsø siden 2004
Flyveinstruktør 2005
Softly Rating Canada 2012

Da FLYV blev grundlagt i 1928, var der næppe nogle af initiativtagerne der forestillede sig, at deres blad ville udvikle sig til et farvestrålende magasin, der mange årtier senere ville få redaktionslokale med havudsigt på Samsø.

De første mange år blev FLYV redigeret forskellige steder i København, men i 1975 fik FLYV redaktionslokale i KDA-huset i Roskilde Lufthavn. Derfra blev det redigeret indtil 2012, hvor bestyrelsen for KDA besluttede at opgive udgivelsen af FLYV.

At FLYV havnede på Samsø var lidt af en tilfældighed, for da bestyrelsen i KDA i efteråret 2012 opgav at udgive FLYV, foreslog daværende generalsekretær for KDA, Anders Madsen, at undertegnede, der var tidligere freelancer for FLYV, måske kunne overtage udgivelsen. Til det forslag fik han et hurtigt JA, for dels havde jeg lyst til udfordringen, dels syntes jeg det ville være synd og skam, hvis udgivelsen af FLYV ikke kunne fortsætte.

At udgive FLYV var dog noget af en udfordring, og havde det ikke været for al den velvilje, støtte og praktisk hjælp der er strømmet til FLYV, så var det ikke gået som det faktisk er gået. For med den opbakning der har været - og er - så har det været muligt at lave alle de spændende artikler, at sælge annoncer og abonnenter, og det har været muligt at etablere velfungerende samarbejde med magasinet grafiker, skiftende trykkerier og distributører, bogholder Claus Jensen, der er afløst af Ole Lyck og vores revisor Søren Dalsgaard. Men mindst lige så fantastisk har det været at opleve udviklingen af samarbejdet med FLYVs faste freelancere: Ole Steen Hansen, der forfatter fantastiske artikler, samt Kim Røssel der skriver "FLYV for 90 år siden" og Lars Finken der leverer data til "Oscar Yankee". Endelig skal der sendes ros og tak til de mange, der gennem årene har sendt artikler og beretninger, samt har inspireret til artikler i FLYV.

At se tilbage på ti år med FLYV giver derfor en god mavefornemmelse, og selvom det ikke er lykkedes at få flere tusinde abonnenter, så er det lykkedes at videreføre et "feel-good-magasin" som jeg naturligvis forestiller mig FLYVs læsere nyder i en magelig lænestol foran en knitrende pejls, sammen med en god kop kaffe, der måske lige får selskab af et lille glas portvin,

sherry eller cognac. Men jeg forestiller mig også, at magasinet ligger fremme i landets flyveklubber og flyveskoler, hvor det bruges når der udveksles drømme og planlægges eventyr.

Med seks årlige udgivelser, er dette FLYV således mit FLYV nummer 61, og når jeg ser tilbage på de ti år der er gået, så har FLYV givet mig rigtigt mange gode oplevelser, og rigtigt mange gode venner, bekendte og samarbejdspartnere, som jeg sætter stor pris på!

For mig er det betydningsfuldt, at FLYV giver gode oplevelser og at FLYV sætter drømme i gang. Det gjorde det for mig, da jeg startede som læser i starten af 1990'erne, og det ved jeg, at det gør for mange andre. FLYV bidrager således med artikler om drømme, der enten er gået i opfyldelse, eller er på vej til at blive udlevet.

Det er også tilfældet med årets første FLYV. Alaska står for mange piloter som et sted der er værd at drømme om, og efter alt det bøv! corona gav os alle, blev det endelig muligt for en håndfuld danske piloter at rejse til Alaska, for at udleve drømmen om selv at flyve i Alaska. I dette FLYV har vi også andre spændende historier om drømme, der er gået i opfyldelse. Som drømmen om at skabe et unikt flyværksted i Roskilde Lufthavn, og drømmen om at skabe unikke oplevelser for en masse drømmere i model-universet "Miniatur Wunderland" i Hamborg.

Men det er bare et par eksempler på hvad du som læser kan hygge dig med i, når du bladrer videre i årets første FLYV. Bryg en kop kaffe, the eller noget andet der kan varme i vinterkulden, smæk benene op, læn dig tilbage og nyd alle de flotte billeder og inspirerende historier!

God læselyst!



Rune Balle

ABONNEMENT

www.flyv.dk eller Tlf: 40 16 40 44

REDAKTION

FLYV
Terminal 1
Flyvervej 10
8305 Samsø
Tlf: 40 16 40 44

Ansvarshavende redaktør: Rune Balle
email: redaktion@flyv.dk

Freelancer:
Ole Steen Hansen, Jörg Adam

ADMINISTRATION & ANNONCER

Rune Balle
Tlf: 40 16 40 44
email: rune@flyv.dk

LAYOUT & TRYK

Jørn Thomsen Elbo
Essen 22, 6000 Kolding



ABONNEMENTSPRIS

495 kr for et års abonnement
PLUS evt. udlandsporto.

Artikler optaget under eget navn står for de enkelte forfatteres egen regning, og de kan ikke tages som udtryk for redaktionens eller udgiverorganisationens mening.

Udgivet af RB ApS

Kopiering af artikler eller billeder er kun tilladt efter forudgående skriftlige aftale.

ISSN 0015-492X

Distribueret oplag er 1200 stk. pr. udgivelse.

FLYV UDKOMMER:

Ultimo: Februar, April, Juni, August, Oktober og December.
Deadline d. 1. i udgivelsesmåneden.

HVAD GØR JEG HVIS MIT FLYV UDEBLIVER?

FLYV distribueres af Bladkompagniet. Hvis FLYV ikke er blevet leveret den sidste uge i udgivelsesmåneden, kontakt da: administration@flyv.dk eller ring: 40 16 40 44

INDHOLD

Leder	3
Kort sagt	5
ONE STOP SHOP	12
Abortflyvning	18
Katrine – ny flyvepladschef	20
De flyvende bjørne i Alaska	28



Flyvende bjørne i Alaska.
Læs mere på side 28



Der er mange spændende lufthavne i verden. FLYV har besøgt Lufthavnen Knuffingen, der ligger i centrum af Hamburg.
Læs mere på side 40



FLYV har været på besøg hos G.A.Service.
Læs mere på side 12

Cool cash til Ukraine	36
Knuffingen Lufthavn	40
FLYV for 90 år siden	48
Oscar Yankee	50
Flyveskolerne	51
Mindeord, Vincent Seremet	51



Ukraine har længe været et land med udfordringer. **Læs mere på side 36**



Herning Flyveplads har fået en ny chef med visioner. **Læs mere på side 20.**
Foto: OSH

KORT SAGT

Af Ole Steen Hansen og Rune Balle



Foto: OSH

PÅ GENSYN?

Fotoet her blev taget morgenen efter, at DAT den 9. december 2022 desværre havde indstillet sin rute til Karup/Midtjyllands Lufthavn. Der var meget få passagerer med på den sidste tur til København aftenen før. Der har været gjort ihærdige forsøg på at få en anden operatør til lufthavnen, men i skrivende stund er det ikke lykkedes.

DAT indstillede selvfølgelig ikke sin rute, hvis der var penge i den – hvis omkostningerne til drift, lufthavnsafgifter m.m. var mindre end indtægterne. Så om det bliver til noget med ”we’ll meet again”, hersker der altså endog meget stor usikkerhed om. Uanset om det bliver DAT eller andre. Der har i området været talt en del om statsstøtte til lufthavnen, dog

også uden resultat (staten har vel også travlt nok med at støtte et andet luftfartsforetagende). Men uden operatør – eller gerne operatører – ingen lufthavn. FLYV lader krystalkugleeksperter spå stensikkert om fremtiden, men lige nu ser den ikke specielt lys ud for Midtjyllands Lufthavn.
OSH



Foto: USAF/Staff Sgt Jeremy Mosier

DEN FØRSTE NORTHROP GRUMMAN B-21 RAIDER

Så har vi fået et glimt af USA's nye strategiske bombefly, B-21 Raider. Fremvisningen skete den 2. december i Palmdale i Californien, hvor flyet bliver bygget. Første flyvning forventes senere i 2023 og operativ status inden årtiets udgang. Ved første øjekast minder den nye stealth-bomber om sin forgænger B-2 Spirit, som USAF blot anskaffede sig enogtyve

af B-21 vil imidlertid blive billigere, lettere at vedligeholde, lettere at opdatere og så vil den kunne så meget mere. Præcis hvad, hvordan og hvad mere er selvsagt i høj grad hemmeligt. Men ud over at kunne flyve med både konventionelle og nukleare våben gennem de mest sofistikerede forsvarssystemer, vil B-21 også kunne fungere i roller som *battlefield management* og *intelligence*. USAF vil i første omgang købe 100 fly, men kunne godt tænke sig

200. B-21 skal afløse B-2 Spirit, den ældre swing-wing B1 Lancer og med tiden sikkert også B-52'eren! Hvis nogen ellers skulle være i tvivl, har den amerikanske forsvarsminister Lloyd Austin forklaret, hvad meningen med B-21 Raider er: "Vi gør det igen helt klart for enhver fjende. Risikoen og omkostningerne ved aggressive handlinger vil være langt større end nogen potentiel gevinst."

OSH



HAWC – som en illustratør forestiller sig Lockheed Martins nye hypersoniske missil ser ud. Illustration: Lockheed Martin

USA TESTER HYPERSONISK MISSIL

Sidst i januar sendte en B-52'er fra USAF et hypersonisk missil afsted. Det var den anden prøveflyvning – eller prøveaffyring – hvad man nu skal kalde den, af Lockheed Martins Hypersonic Air-breathing Weapon Concept, kaldet HAWC i daglig tale. Missilet fløj 300 nautiske mil med en hastighed over Mach 5 og nåede op over 60.000 fod. Det opførte sig helt som beregnet, håbet og forventet. HAWC bliver udviklet i samarbejdet med det amerikanske militærs meget diskrete Defense Ad-

vanced Research Projects Agency (DARPA). Ingeniørerne lægger stor vægt på, at HAWC skal kunne udvikles hurtigt, være let og stabilt at omgås i daglig tjeneste og ikke være dyrere, end at det amerikanske forsvar skal have råd til det – *affordability* er det amerikanske nøgleord her. Penge er der nu nok, for i 2021 oplevede USA, hvad general Mark Miley, chef for The Joint Chiefs of Staff, kaldte USA's andet "Sputnik-øjeblik". Dengang i 1957, da russerne sendte Sputnik i kredsløb, erkendte USA, at landet var ved at komme bagud

i rumkapløbet. Det måtte man gøre noget ved. I 2021 havde Kina succes med at teste et hypersonisk missil. Russerne har også nogen, og som udgangspunkt må man antage, at de nok virker. Så Pentagon bruger nu mange penge på programmer, der skal føre til operationelle hypersoniske våben. USA mener nok, at nationen i det herskende sikkerhedspolitiske klima ikke har råd til at lade være. Vi andre mener sikkert, at det er fint, amerikanerne betaler gildet.

OSH



Foto: Boeing

DEN SIDSTE 747

Så er eventyret slut. I hvert fald den del af det, som handler om at bygge Jumbojetten. Boeings store sats fra 1960'erne, projektet der kunne have ruineret selskabet, men som blev alle tiders succes på alle måder. Gennem 54 år har Boeing bygget 1.574 Jumbojetter i forskellige versioner. Og nu er den sidste – et 747-8F fragtfly – trillet ud fra fabrikken, som det ses her i januar 2023. Boeing oplyser, at flyet har kapacitet til at transportere 19 millioner golfbolde! Det er en af de her faktuelle oplysninger, som man virkelig ikke rigtig ved, hvad man skal bruge til. Jeg har ikke engang brug for en enkelt, da jeg ikke spiller golf! Men det skal ikke fjerne opmærksomheden fra, at 747'eren er et af flyvehistoriens største og vigtigste fly.

Queen of the Skies.

OSH

LUFTHANSA VIL IGEN FLYVE A380

Der er alligevel brug for kæmperne. I hvert fald i et eller andet omfang. Lufthansa vil igen sætte A380 i drift, i første omgang D-AIMK, som har været langtidsparkeret i den spanske Teruel-lufthavn, siden Coronaen fjernede kondenssporene fra Europas luftrum. Det to et halvt år lange ophold på jorden gjorde så stort et indtryk på maskinen, at den blev fløjet til Frankfurt ved relativ lav fart og i lavere højde end normalt, da hjulene ikke blev trukket op. Sidst i januar blev maskinen så fløjet til Lufthansa Technics nye faciliteter i Manila, hvor den skal gennem et omfattende C-tjek. Lufthansa siger, at selskabet vil genindsætte "mindst tre" af kæmperne på sit rutenet.

OSH



A380 D-AIMK Düsseldorf i Manila den 30. januar. Flyet er en af de fjorten A380'ere i Lufthansas flåde, og den første som kommer i drift igen. Foto: Lufthansa Technic



FORTJENSTMEDALJE MED SÆRLIG INSKRIFTION

I FLYV 6/2022 kunne man læse, at ”.flyverløjtnant Victor Petersen, Soløjtnanterne Harms, Münter og Overbye samt mekanikerne Kramme, Frode Hansen, H.I. Jensen og Kjær fik Fortjenstmedaljen i sølv med særlig inskription”. Hvordan så en fortjenstmedalje med særlig in-

skription ud? Kgl. Ordenshistoriograf Jes Fabricius Møller oplyser, at der i Ordenskapitlet ikke findes mange arkivalier, der kan hjælpe til at opklare sager vedrørende fortjenstmedaljer. Tilfældet ville dog, at hans svigerfar, Claus Harms, tidligere provst i Holmens Kirke, er i besiddelse af sin fars medalje. Han har venligt stillet et

fotografi til rådighed.” Henrik Harms var uddannet navigatør, pilot og geodæt. Han foretog opmålinger ikke alene på Grønland, men også Island. I 1955 overgik han til flyvevåbenet med rang af oberstløjtnant. Han døde 6. marts 1992.

KIR ✈️



24.-27. august 2023, Michalisdonn (EDXM)
Vintage Aerobatic
World Championship 2023

set kryds i
kalenderen

VINTAGE AEROBATIC WORLD CHAMPIONSHIP 2023

Årets veteran-kunsthavnings-verdens-mesterskab (VAWC) afholdes ikke langt fra Danmark, for medlemmerne i flyveklubben på flyvepladsen Michalisdonn (EDXM) - nordvest for Hamborg - har påtaget sig at lægge græsbane og mandskab til arrangementet, der afvikles 24. - 27. august.

Initiativtageren til VAWC - Søren Dolris - fortæller, at ånden hos aeroklubben - og ikke mindst klubbens formand Norbert Schuldt - er ganske fremragende, ligesom det er tilfældet for alle de fysiske og praktiske forhold på pladsen. Og skulle

vejret gå ned byder Hamborg selvklart på et nærmest uendeligt antal oplevelser.

”Vi er alle begejstrede”, fortæller Søren Dolris, og fortsætter ”vi sætter nu hele forberedelses toget på skinner og ganske snart vil hjemmesiden være fuldt opdateret med alle relevante elementer: Kendte programmer, kontaktoplysninger på Norberts team, hotelinformation osv. osv. En kernerolle er allerede besluttet: Konkurrencelederen bliver Claus Cordes fra Tyskland. Claus har deltaget i ALLE VAWC-konkurrencer - undtagen 2022- og vi glæder os til

at se Claus i denne vigtige rolle”.

Muligheden for at afholde VAWC på flyvepladsen Michalisdonn EDXM er nærmest genial, fortæller Søren Dolris, for pladsens geografiske placering af vil højst sandsynligt resultere i mange deltagende piloter i kategorierne Vintage, Classic eller Replica. Hvad enten du er potentiel deltager eller blot fascineret i disse prægtige maskiner og deres flotte manøvrer i luften, så er det oplagt at lægge vejen forbi.

Læs mere på: www.vintageaerobatic.com

✈️ pilotuddannelse ✈️ campus ✈️ APS MCC

www.centerair.dk centerair centerairpilotacademy

Söderberg & Partners tilbyder nu også uafhængig forsikringsformidling af aviation forsikringsløsninger

Vores erfarne aviation specialister har indgående kendskab til markedets aktører, hvilket gør dem i stand til at forhandle og skræddersy de bedst mulige forsikringsløsninger - uanset om det drejer sig om flyforsikring, hangar keeper, lufthavnsansvar eller bygningsforsikring airside.

Vores forsikringspecialister står klar til at hjælpe!

John Lindholm
Senior aviation specialist
Tlf. 21 18 03 73
john.lindholm@soderbergpartners.dk

Liselotte Johansen
Aviation specialist
Tlf. 30 60 01 57
liselotte.johansen@soderbergpartners.dk



ANPART TIL SALG

- Cessna 172SP Skyhawk – Leveret 2008
- G-1000/Nav III/GFC-700/TCAS/Safe Taxi osv.
- Ny motor og propel (Sept. 2022)

Fælles om udgifter!
Fælles om glæder!

Køb en
ANPART

Kontakt:

Poul Ø. Bredesgaard
Tel. 40214262

Base på Grønholt (EKGH) – www.oy-zap.dk

Flybrændstof til engrospriser! 🍷

Er jeres flyveplads interesseret i stabil levering af billig flybrændstof? Tag kontakt allerede nu!

- og undgå at tanken løber tør.

AVGAS 100LL

AVGAS UL94

Vi tilstræber altid at få helt fyldte tankbiler til Danmark for at holde prisen i bund, så jo flere flyvepladser vi kan levere til, jo hyppigere kan vi komme forbi med billigst muligt flybrændstof til glæde for alle.

Avgas.dk leverer i dag flybrændstof (100LL og UL94) til mere end 10 flyvepladser i Danmark. Vi arbejder på også at kunne tilbyde levering af Jet A-1.

Avgas.dk er ejet af KZ & Veteranflyklubben og drives af frivillig arbejdskraft.

Avgas.dk
Tlf. 20 19 32 65
Email: info@avgas.dk
Web: <https://www.avgas.dk>



Annoncér i FLYV

Tlf: 40 16 40 44
email: rune@flyv.dk



Flyveplads Guiden 2023 er klar!

Guiden er et godt og brugbart værktøj med relevante oplysninger, samlet i en lille lommebog. Flyveplads Guiden kan købes for 140 kr + porto. www.flyvepladsguiden.dk



FLYV BESØGER G.A. SERVICE

ONE STOP SHOP

Tekst og foto: Rune Balle

G.A. Service blev etableret i Roskilde Lufthavn den 31. maj 2009 og har siden da ydet teknisk service til tusinder af flyvemaskiner. Virksomheden har 16 medarbejdere på fuld tid og af disse er 4 lærlinge, for som Teknisk Chef Morten Hyrpel siger "Man kan jo ikke rigtigt tillade sig at klage over at der mangler flymekanikere, hvis man ikke selv gør noget seriøst for at lave nogle nye".

FLYV besøger G.A. Service en ganske almindelig arbejdsdag i januar. Værkstedet er så godt som fyldt, og hvis der skal klemmes flere fly ind, end de fem der står parkeret i det lune værksted, så vil det blive nødvendigt at flytte rundt på værktøj og maskiner.

En Cessna 172 er lige trillet ind, for at få en afklaring på hvorfor motoren går ujævn. Det er en akut-opgave, for flyet skal bruges til skoleflyvning hos Flight 4000. Alle mekanikere er optaget af andre opgaver, så Team Leader Erik Örményi må for en stund forlade planlægningsarbejdet ved computerskærmen i sit lille kontor, og finde værktøjet frem. "Det passer mig nu perfekt, at jeg også af og til også får mulighed for at "skrue" på flyvemaskiner, for som mekaniker er det vigtigt at holde rutiner ved lige".

Rutine har Erik også masser af, og han konstaterer hurtigt, at en af de fire cylindre ikke holder kompressionen, og derfor skal den skrues af og sendes til reparation.

"Det er en af ventilerne der hænger, og normalt tager det en dags tid at få ordnet". Akut-opgaven bliver således løst så hurtigt som mulig og fordi G.A. Service også har ansatte, der kan hente og bringe reservedele, bliver cylinderen leveret hos Scan Aviation i Kastrup allerede fredag, så teknikerne hos Scan Aviation kan løse opgaven med ventilen. Om alt går vel, kan flyet så være klar til at flyve igen allerede tirsdag eftermiddag, hvilket er et tids nok for Flight 4000, der som mange andre flyveskoler også kører på lavt blus i vinterhalvåret.

VINGESKADE

Ved siden af 172'eren står en Piper PA28, der også holder til i Roskilde Lufthavn. Det er dog ikke en akut-opgave, men en længerevarende reparation. Opgaven skyldes, at flyets højre vinge ikke har været helt enig med en lygtepæl, der holdt sin ret til at stå hvor den stod, selvom det af mange skilte i lufthavnen fremgår højt og tydeligt, at fly har fortrinsret på taxivejane. "BANG" sagde det, da vingen ramte



Cessna 172 med motorproblemer.



Erik Örményi afmonterer og undersøger den ene cylinder.



ONE STOP SHOP
Cylinderens indre viser tegn på fejl der skal udbedres.



Cessna 140 OY-EFB gøres klar til eventyr.



Ekstra tank der skal give tre timer ekstra flyvetid.



Gennemgang af flyets elektronik.



Piper PA28 med vingereparation.



Nyuddannet flymekaniker Frederik Røpke.

lygtepælen, og så var der et par ugers arbejde med at afmontere vingetip, "skindet" på yderste højre vingeforkant og højre tank, for dernæst at skaffe reservedele, som mekanikerne skal tilpasse, inden de nitter aluminiumspladerne sammen. En del af opgaven løses af en af de fire lærlinge, der er ansat hos G.A. Service, og han arbejder sammen med den næsten ny-uddannede flymekaniker Frederik Røpke, der efter 6 1/2 års uddannelse har fået svendebrev som flymekaniker. Ikke nok med det, så vandt han også årets ML-PRISEN 2022, hvilket står for Metalfagenes Lærlinge Pris, og han afsluttede sin uddannelse med et flot 12-tal!

Men kræver det virkelig 6 1/2 års uddannelse for at være kvalificeret til at vedligeholde små flyvemaskiner? spørger FLYV. Og det gør det, for der er MEGET der skal læres, og fordi lærlingene hos G.A. Service både bliver uddannet som B1(mekanisk) og B2 (avionic) tekniker, så tager hele uddannelsen 6 1/2 år!

"FERRY-TANK"

Ikke alle opgaver er så omfattende, at det tager ugevis før en flyvemaskine kommer i luften igen, og nogle fly kommer på værksted, selvom de egentlig ikke fejler noget. Det er en over 75 år gammel Cessna 140 et godt eksempel på, for den skal bare modificeres lidt, så den kan holde sig i luften i tre timer længere end normalt, og dermed kan flyve i helt op mod 7 timer! Flyet vil mange læsere af FLYV genkende, for det er Thomas Bjørns elskede Cessna 140, der faktisk var inspiration til FLYVs forholdsvis nye serie "MIT DRØMME-FLY". Men piloter og flyejere som Thomas Bjørn nøjes ikke med at drømme, for meningen med at have et fly er jo netop at flyve. Efter eventyrlige rejser rundt i blandt andet Nordsverige og Nordnorge, vil Thomas nu på eventyr igen, og planen er at flyve til Marokko, og derfra videre til Gran Canaria. Måler man afstanden på et kort, så viser det sig, at det er det en tur på godt 2.300 sømil – hver vej - inklusiv de 60 sømil over vand fra

Marokko til den østligste af de kanariske øer. Men hvorfor ikke gøre det, når det faktisk er muligt og inden for kategorien "eventyr der er mulige uden alt for stor risiko"? Med en rejsehastighed på 90 knob er det omkring 25 timers flyvning, hver vej, og med brændstof til 6 timer skal der jo kun mellemlandes for at tanke halvt så mange gange, hvis flyet har en ekstra tank. Derfor gør mekanikerne hos G.A. Service klar til at montere en gummitank på passagersædet, og når flyet alligevel er inde i det varme værksted, får elektronikken lige et eftersyn, ligesom der monteres et stik under instrumentbordet, så pumpen på "ferry-tanken" kan få strøm til at pumpe de 68 liter AVGAS fra passagersædetanken til tankene i flyets vinger.

Prisen på en sådan operation får vi ikke talt om, og det er vel egentlig også ligegyldigt, når der står EVENTYR øverst på pilotens to-do-liste. Men man kunne sandsynligvis få en ganske udmærket mountainbike for de samme penge . . . i kulfiber!



Cessna 172S genopbygges efter uheld i Sverige.

TO NYE VINGER

Ved siden af 140'eren står en svensk registreret Cessna 172 (S-model) med skinnende nye vinger. Den har været på skovtur for enden af en landingsbane, sammen med piloten, der nok godt kunne have været mindre heldig. For alle slap fra uheldet, og flyet kan repareres. Det var dog noget af en opgave der blev kørt til Roskilde på en trailer fra Sverige, for ud over at flyet skulle have nye vinger, og at haleplan og højder er blevet efterset, så står en spritny motor og propel klar til at blive monteret. Derudover at der er en masse andre opgaver skal løses, inden 172'eren igen kan flyve. Og spørger man om det ikke en ret kostbar genopbygning er svaret kort og godt: JO!

Men selv om det er dyrt at genopbygge et skadet fly, er det stadigvæk langt billigere end at skrotte flyet og købe et nyt. Ydermere er der den udfordring, at der ikke bliver bygget ret mange nye 172'ere, hvilket betyder, at der op mod to års ventetid på at få et nyt fly! Så lang tid tager det ikke de dygtige flymekanikere at skille et fly ad, og skifte alle de beskadigede dele.

Ny Cessna 172

En fabriksny Cessna 172 koster ifølge www.planepassion.com 432.000 US\$, hvilket med dagens valutakurs på 6,86 kroner pr dollar løber op i 2.963.500 kr. Prisen er dog PLUS 25% moms, transportomkostninger til Danmark og udgifter i forbindelse med OY-registrering . . . så i omegnen af 3,8 millioner danske kroner vil det koste for en fabriksny Cessna 172!

KUNSTFLY

Midt i værkstedet står et fly som de fleste piloter nok kun tør drømme om at flyve i. Det er et Pitts kunstfly, som bare lige skal have et serviceeftersyn, inden det skal tilbage i sin lune hangar og vente på de der dage, hvor vejret arter sig, og piloten og passageren i bagsædet kan få en af de helt ufatteligt skønne flyveoplevelser, som kun en Pitts kan give.

Men det er en af de mange forskelligartede opgaver de ansatte hos G.A. Service løser. Nogle er små akut-opgaver, som at skrue en cylinder af for at reparere ventiler, og andre er store opgaver der tager mange uger, og løber op i mange hundredtusinder kroner.

ADMINISTRATIONEN

For at drive en ONE-STOP-SHOP hvor stort set alle opgaver løses i huset, eller med hurtig bistand fra samarbejdspartnere, så skal der være dygtige mekanikere til stede. Men før de kan gå i gang, skal der laves aftaler med ejerne af flyene, eller de involverede forsikringsselskaber, og al den nødvendige dokumentation skal være i orden. Det kræver medarbejdere på kontoret, for der skal også fremskaffes reservedele, betales regninger, udskrives regninger og udbetales lønninger. Og alt arbejdet på værkstedet skal planlægges og koordineres.

Som daglig leder af G.A. Service har Morten Hyrpel derfor nok at se til, og alle de opgaver der ikke kan uddelegeres, må han selv tage sig af. Men det gør han også med stor fornøjelse, for han elsker sit arbejde!



Pitts S-2B fra 1991 og hjemmehørende i Roskilde Lufthavn. Flyet er inde til årligt eftersyn, og indbyder til oplevelser ud over det sædvanlige.



HANGAR VISIT PLAN WEEK											
WEEK 1				WEEK 2				WEEK 3			
DATE	TIME	TYPE	STATUS	DATE	TIME	TYPE	STATUS	DATE	TIME	TYPE	STATUS
01-01	08:00	SE-SALP	OK	01-02	08:00	SE-SALP	OK	01-03	08:00	SE-SALP	OK
01-04	08:00	SE-SALP	OK	01-05	08:00	SE-SALP	OK	01-06	08:00	SE-SALP	OK
01-07	08:00	SE-SALP	OK	01-08	08:00	SE-SALP	OK	01-09	08:00	SE-SALP	OK
01-10	08:00	SE-SALP	OK	01-11	08:00	SE-SALP	OK	01-12	08:00	SE-SALP	OK
01-13	08:00	SE-SALP	OK	01-14	08:00	SE-SALP	OK	01-15	08:00	SE-SALP	OK
01-16	08:00	SE-SALP	OK	01-17	08:00	SE-SALP	OK	01-18	08:00	SE-SALP	OK
01-19	08:00	SE-SALP	OK	01-20	08:00	SE-SALP	OK	01-21	08:00	SE-SALP	OK
01-22	08:00	SE-SALP	OK	01-23	08:00	SE-SALP	OK	01-24	08:00	SE-SALP	OK
01-25	08:00	SE-SALP	OK	01-26	08:00	SE-SALP	OK	01-27	08:00	SE-SALP	OK
01-28	08:00	SE-SALP	OK	01-29	08:00	SE-SALP	OK	01-30	08:00	SE-SALP	OK
01-31	08:00	SE-SALP	OK	02-01	08:00	SE-SALP	OK	02-02	08:00	SE-SALP	OK



Team-leader Erik Örményi sørger for at alle opgaverne planlægges overskueligt.

HISTORIEN OM G.A. SERVICE

Da fredagen så småt går mod fyraften, og der ikke længere er helt så mange kunder Morten skal tale med, foreslår han, at vi sætter os i mødelokalet et kvarters tid, og han foreslår at vi tager Carsten med. For som medejer kan han supplere med spændende historier fra de snart 14 år G.A.Service har eksisteret.

G.A. Service blev etableret af en sammensætning af Piloter og Teknikere fra SAS med GA-flyvning som deres hobby. De havde alle en passion og interes-

se i at vedligeholde små fly, og mente at branchen kunne tåle at få lidt ny energi, og mere af den struktur og styring som kendes fra de større fly i SAS. Siden da er G.A. Service vokset til 16 medarbejdere, er værkstedet er flyttet til en større lokation, og blevet autoriseret servicecenter for de større brands og flyfabrikanter. En rejse som har kostet en masse tid og energi, men som Morten siger "det er jo det vi brænder for, og vi lever af vores hobby".

G.A. Service bor i Roskilde lufthavn, hvor der også findes andre værksteder. Konkur-

renter vil nogen måske kalde dem, men sådan ser G.A. Service dem ikke. "Vi hjælper hinanden i det omfang vi kan".

Morten og Carsten fortæller videre, at sådan er det nødt til at være i en så lille branche, hvor man selvfølgelig er konkurrenter, men mere er "konkollagaer". I praksis betyder det også, at man af og til låner eller udlåner kostbart specialværktøj. "Det er også i kundernes interesse", tilføjer Carsten "for hvis alle værksteder skulle have alt tænkeligt fly-værktøj, så ville servicering af fly blive endnu dyrere end det er i forvejen".



Tre af ejerne af G.A. Service: Peter Rasmussen (tv) Morten Hyrpel (midt) og Carsten Siehr Pedersen (th). Foto: Simon Klein-Knudsen

VIRKSOMHEDS-FILOSOFIEN

Morten Hyrpel lægger ikke skjul på, at han er glad for sit arbejde, og stolt af det han og de øvrige ejere har formået at stable på benene sammen med de ansatte, siden virksomheden blev etableret i 2009. Han understreger dog, at det nok ikke ville have været muligt, hvis der ikke havde været fokuseret så meget på medarbejdertrivsel, som det er tilfældet. For som han udtrykker det meget tankevækkende "Vi skal alle være glade, når vi kører på arbejde og kunne se frem til en god arbejdsdag, og når dagen er gået, skal vi også være glade når vi kører hjem igen".

At vedligeholde flyvemaskiner, som andre mennesker skal flyve i, kræver nemlig en helt speciel holdning til det arbejde der udføres - og det er der hos G.A. Service. Med et lille glimt i øjet spørger FLYV Morten og Carsten, om de ikke er bare en lille smule nørdede, og de bryder begge ud i en smittende latter, imens de nærmest i munden på hinanden svar: "JO det er vi!" Og Morten tilføjer at G.A. Service jo faktisk er en hobby, der er blevet til arbejde, og at det netop er den "ånd" eller filosofi der er bærende for alle i hele virksomheden. Derfor opfordres alle ansatte også til at tage certifikat, så de kan tage del i fornøjelserne ved at flyve, og det er en af grundene til at G.A. Service har en veludstyret Cessna 172, som alle ansatte kan leje. Både til fornøjelsesflyvning, men også i forbindelse med skoleflyvning. Carsten tilføjer: "Det nok er en af de væsentligste grunde til, at vi er så gode til at forstå de kunder,

der vælger at få serviceret deres fly hos os, for de fleste af os flyver selv."

KUNDERNE

Det leder til spørgsmål om, hvilke kunder der vælger G.A. Service frem for f.eks., DAO Aviation, CAT Flyservice eller Kalundborg Aviation på Sjælland, eller værkstederne vest for Storebælt, som f.eks. Vamdrup Air Service, BenAir i Stauning eller Fly Service i Herning.

Morten tænker et par sekunder, og så svarer han, at geografien selvfølgelig betyder noget, men at det er hans indtryk, at det i hvert fald spiller ind, at alle hos G.A. Service forsøger at kommunikere i øjenhøjde med kunderne. "Med det mener jeg, at vi bestræber os på at holde lidt igen med alt for indforståede fagterminologier, så kunderne ikke er utrygge ved at spørge". Og han tilføjer "For eksempel når en kunde, der ejer et fly, overvejer at opgradere instrumenter, så gør vi meget ud af at spørge ind til hvad det egentlig er kunden har brug for, så vi sammen finder ud af, hvad der giver bedst mening for kunden".

Carsten lytter, og tilføjer: "Et andet eksempel er, hvis vi finder fejl på et fly. Der er det vigtigt, at kunden oplever at være med i beslutningsprocessen, så det ikke er os, der pådutter en flyejer nogle udgifter, men at vi fortæller, hvad vi har observeret, og så i samråd med kunden finder frem til en løsning, der giver mening både på kort sigt og længere sigt".

Morten tænker og tilføjer "Men det er også vigtigt for os hele tiden at have med i tankerne, at

vores kunders behov er vidt forskellige. For vi har kunder der godt kan leve med at have et ældre fly, hvor f.eks. autopiloten ikke altid virker helt optimalt, mens det for andre kunder er altafgørende, at deres flyvemaskiner virker 100% perfekt.

FREMTIDEN

Da det kvarters tid vi har afsat, er ved at nærme os en halv times tid, er det nærliggende at spørge ind til fremtiden for G.A. Service. Mange virksomheder har jo en vækst-strategi, men vil G.A. Service være større?

Morten Hyrpel svarer, at G.A. Service med 16 medarbejdere på fuld tid, og en håndfuld der arbejder freelance, vil få svært ved at få plads til flere, fordi der ganske enkelt er grænser for, hvor mange fly der kan være på værkstedet ad gangen. "Selvfølgelig kunne vi bygge til, så vi får flere kvadratmeter, men det koster både en del penge at bygge, men også ret meget i jordleje, forsikringer og ejendomsskatter, så jeg tror vi skal fortsætte med at være gode til det vi gør, indenfor de fysiske rammer vi har."

Carsten tilføjer, at det vigtigste er at blive ved med at være gode til at løse alle de vidt forskellige opgaver G.A. Service bliver tilbudt, men at noget af det der fokuseres meget på, er uddannelse af nye medarbejdere og opkvalificering af de ansatte, der har været i branchen i mange år. "Derfor sender vi jævnligt medarbejdere på kurser hos de leverandører og samarbejdspartnere vi har, og det betyder at vi kan udvide listen af autorisationer. Indtil nu er vi jo blandt andet "Authorized Ser-



En svensk Piper 28 overleveres til ejerne, efter flyet har gennemgået en større opgradering i cockpittet. Her er den kunstige horisont og gyrokompasset skiftet ud med to runde digitale G1275 instrumenter, der er koblet på en helt ny Garmin GPS/COM GNC355a og en GFC500 digital autopilot.



vice Center" for TECHNIFY, DIAMOND, TECNAM, ROTAX, AVIDYNE, S-TEC og GARMIN, og vi arbejder løbende på at blive autoriseret servicecenter for flere producenter af fly, motorer og elektronik".

GODT AT VÆRE FLYMEKANIKER!

Morten Hyrpel kikker på sin telefon, der forsøger at fortælle ham, at der er kunder der "banker på", og på falderebet slutter han af med at sige, at det der uden tvivl bliver den vigtigste udfordring i fremtiden, er at få uddannet flere nye fly-mekanikere. "Derfor rækker vi også ud, og bruger tid på at vise unge mennesker rundt i vores virksomhed, for hvis vi ikke fortæller hvor fantastisk spændende og sjovt det er at arbejde med flyvemaskiner, så finder de unge mennesker os ikke". Morten sender dog også gerne en hilsen til fagskolen TEC, der ud over at give lærlingene god uddannelse nok også er nødt til at sætte ekstra fokus på at gøre flere unge mennesker opmærksom på uddannelsen som flymekaniker. Carsten nikker anerkendende, imens han kaster et blik på sin telefon, hvor der er tikket en besked ind fra en mekaniker-kollega fra SAS. Carsten fortæller, at der står "Tillykke med de 30 år i SAS", og han tilføjer "de år de fløj godt nok hurtigt afsted". På spørgsmål om hvorvidt det har været godt og spændende at arbejde som mekaniker alle de år svarer Carsten på sit syngende fynske "Ja da - og ve' du hva' . . . jeg har kollegaer i SAS der har holdt 50 og 52 års jubilæer som mekanikere, og jeg kender ikke nogen, der har fortrudt at de blev u'dannet flymekanikere." ✈️



Cessna 172 som G.A. Service blandt andet bruger når de skal hurtigt ud til kunder.



Flymekaniker

Uddannelsen som flymekaniker foregår dels på skoleophold hos TEC i Hvidovre, dels i praktik på flyværkstederne rundt om i Danmark. Uddannelsen er lønnet hele vejen igennem, og som det ser ud lige nu, så er der masser af arbejde til de nyuddannede. Uddannelsen som flymekaniker varer hele 6 ½ år når de bliver B1 og B2, men ifølge lærlingene og de nyuddannede svende hos G.A. Service er der enighed om, at det er spændende stof der skal læres og et godt håndværk at kunne. Lønnen kan man i øvrigt heller ikke rigtig klage over, for som nyuddannet er lønnen p.t. omkring 33.000 kr. pr måned plus eventuelle tillæg for at arbejde aften, nat og i weekender samt på helligdage.



Det er PPL-piloters egne eller lejede helt almindelige GA-fly, der bruges til flyvningerne.

Abortflyvning

Tekst: Ole Steen Hansen
Illustrationer fra Elevated Access' hjemmeside

Hvad skal man egentlig med sit PPL? Flere piloter oplever en slags flyveeksistentiel krise, når de har fløjet nogle år og set deres hus oppefra tilstrækkeligt mange gange. I USA er der nu kommet en ny mulighed

for at give ens flyvning mening. Hvis man da ikke er imod abort.

Siden den amerikanske højesteret i juni med fem dommere mod fire fjernede kvinders forfatningssikrede ret til abort, har det været op til de enkelte stater at beslutte, om abort skal være ulovligt eller kun muligt i særlige tilfælde. Tretten stater har allerede inden afgørende forberedt lovgivning, der radikalt ændrede kvinders rettigheder med hensyn til abort.

Denne udvikling har – ikke overraskende – ført til en transportbehov. Der er kvinder, som nu rejser til andre stater for at få foretaget lovlige aborter. USA er i egen forståelse frihedens land, og denne frihed omfatter også retten til at etablere en organisation som Elevated Access. Den giver PPL-indehavere mulighed for at give kvinder en hjælpende hånd med at blive fløjet til stedet, hvor indgrebet skal foretages. Indtil videre har omkring

1.000 meldt sig. Turen er gratis for kvinden. PPL-piloten betaler gildet, og for at være sikker på, at ingen kan beskyldes nogen for sort taxaflyvning understreger Elevated Access, at piloten ikke må modtage så meget som en burger på flyvepladsen som tak for hjælpen.

Nogle gange bliver der fløjet direkte, og USA er velsignet med et hav af såkaldte "airports" – det hedder selv den mindste stribe græs med et skur med en flyvemaskine i – så man kan ofte finde en god point-to-point-forbindelse. Andre gange organiseres turen mere kompliceret med flere fly, der tager over fra hinanden.

USA er stort og over længere distancer giver det mere mening med rutefly. Så er det bare ikke Elevated Access' bord. Men i øvrigt kan man slet ikke komme ombord i et rutefly uden at vise pas eller identitetskort med foto. Hvor utroligt det egentlig lyder, er det ikke alle amerikanere, der har et sådant. Og dermed ikke alle amerikanere, der kan bruge indenrigsfly eller i det hele taget har prøvet at flyve.

Det hele er lettere med små fly, man møder bare op på flyvepladsen. Organisationen har fundet en kombination af passager og pilot, der matcher, og piloten kan så bruge sit certifikat og fly – evt. lejede fly – til at give den hjælpende hånd, som han eller hun gerne vil i det stærkt splittede USA.

VÆGT OG BALANCE

Organisationen henvender sig tydeligvis (også) til passagerer, der slet ikke kender

til de små flys verden. Den understreger, at piloten har brug for at kende passage-rens vægt, og at man skal opgive ærlige tal for en selv og eventuel bagage. Flyets vægt og balance skal være i orden. I betragtning af, at 74 procent af den amerikanske befolkning er overvægtig (tallet er 56 procent i Europa) er det nok en god idé at understrege dette.

Passagererne får også at vide, at der intet toilet er ombord, og at man derfor med fordel kan begrænse sit væskeindtag op til flyvningen. Men ellers – "Hvis du oplever stigende biologiske behov under turen, skal du ikke tøve med at orientere piloten" – man kan jo lande undervejs, hvis der ligger en "airport".

Endelig understreger Elevated Access på vegne af de amerikanske luftfartsmyndigheder, at passageren skal være klar over at kravene til PPL-piloter ikke er så høje som til trafikpiloter, men også – og meget fornuftigt – at sikkerheden kommer i første række og at den frivillige pilot kan aflyse eller flyve en anden rute, hvis vejrforhold kræver det. I øvrigt har organisationen sine egne krav til piloter, der blandt andet omfatter, at de skal have minimum 200 Pilot-in-command-timer og er mindst 21 år gamle.

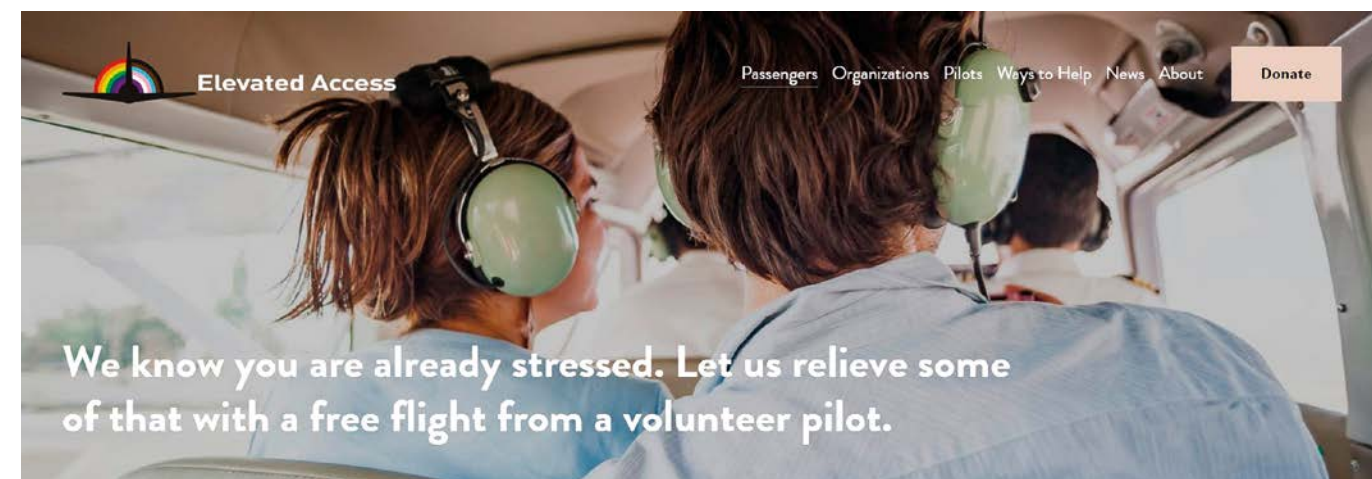
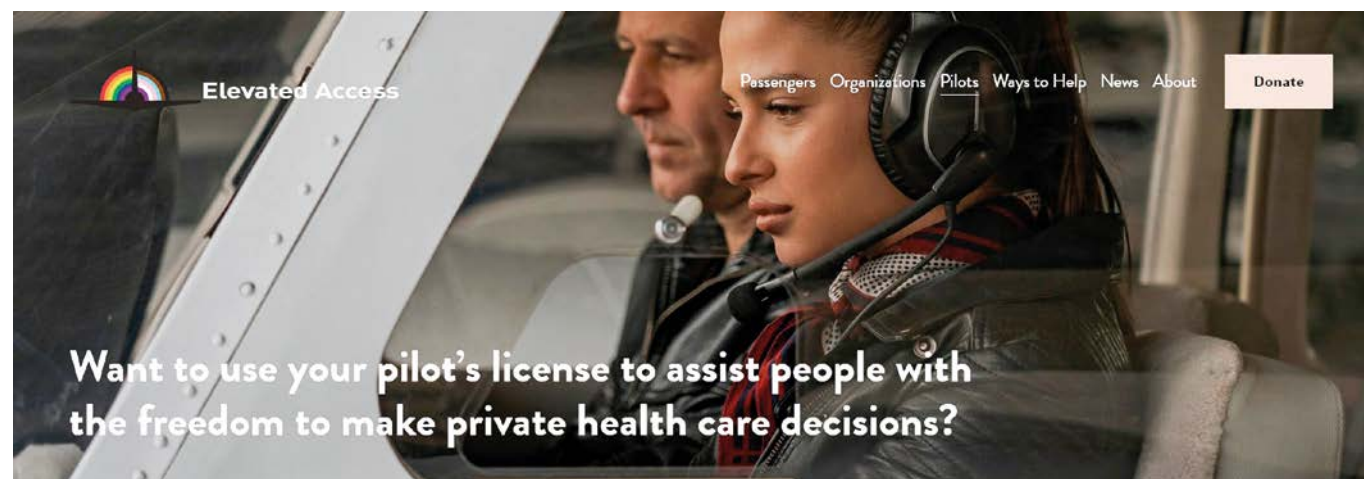
Elevated Access får ikke sine passagerer direkte, men typisk fra andre organisationer der hjælper kvinder, som vil have abort. Det hele foregår meget anonymt. Først sent i et bookingforløb – hvis man kan kalde det sådan – møder pilot og passager hinanden, og de kommer ikke til at vide ret meget om hinanden.

USA er voldsomt splittet og bliver det i stigende grad i disse år. Elevated Access sikrer sig blot, at deres piloter ved, hvad de går ind til. Altså at det er at flyve kvinder til abort. Det skal ikke handle om, at de sidder og prøver på at tale pigerne fra det. Man sørger derfor for helt rene linjer på det holdningsmæssige område. Flere piloter fra flyvevåbnet har meldt sig. En har bedsteforældre, der kæmpede for noget, der var større end dem selv i Anden Verdenskrig, som han forklarer. Derfor meldte han sig selv til USAF, og derfor vil han nu flyve for Elevated Access – det hele handler om friheden for den enkelte.

Tjenestegørende piloter er i civil og private, når de flyver for organisationen. En påpeger, at en af hans chefer er temmelig konservativ, og at han er bange for en eller anden konsekvens, hvis chefen kendte til det. Det kunne være mulighederne for forfremmelse eller rapportering om præstationer eller noget tredje. Civile PPL-piloter vil også kunne møde modstand i deres omgangskredse eller arbejdsliv, så alles frivillige indsats formidles privat og diskret.

Dette kan også vise sig at være mere end klogt, da nogle stater med ny streng abortlovgivning overvejer at gøre det ulovligt at transportere kvinder til abort i andre stater.

Find selv Elevated Access ved hjælp af Google, og læs mere. Organisationens hjemmeside har også link til andre artikler skrevet om den.





Tekst og foto: Ole Steen Hansen

”Den er noget helt særligt, denne følelse af magt og frihed” fortæller Katrine Friberg Bæk, ”man sidder ude for baneenden, tjeklist complete, skubber gashåndtaget frem, mærker accelerationen. Alt det dagligdags bovl og ballade kommer ikke med op.”

Jo, Herning Flyveplads har fået ny chef, en chef for hvem flyvning er noget helt særligt. En chef, der brænder for sagen. En chef med en mere end almindelig alsidig baggrund og et utal af talenter. Eksempelvis er hun revisor og vild med tal!

Hun flyver en Robin, som hun deler med sin mand Arne. De var gode venner, inden de hver især blev skilt, fandt så ud af, at de jo også kunne være mere end gode venner og flyttede sammen. Men de manglede en flyvemaskine. Hvad er et parforhold uden noget at flyve i?

”En ven havde for mange flyvemaskiner, det synes vi i hvert fald. Og så fik vi hans Robin i familiepleje. Den blev ligesom en del af familien, og vi fik ham overbevist om, at vi måtte finde en pris, så den kunne blive hos os.”

Flyet er på tysk register og bliver vedligeholdt i Flensburg. Sådan da, for Katrine må udføre meget arbejde selv efter de i Tyskland – men ikke i Danmark – gældende regler om ”Self-declared maintenance”. Det er en ordning, der ikke er så vidtgående som Experimental-ordningen, men til gengæld opfylder flyet standardkravene til luftdygtighedsbeviset. Katrine skal til enhver tid kunne dokumentere overfor sin *Priifer*, at alt bliver udført efter flyets og fabrikens forskrifter. Nettoresultatet rent økonomisk er meget gunstigt sammenlignet med at have maskinen på dansk register, og der er ikke langt til Flensburg!

Katrine bor på Odderkanten med en flyveplads i nærheden. Der er da mange dage, hvor hun tager bilen på arbejde, men det sker også, at hun flyver. Naturligvis måtte FLYV kigge forbi en dag, hvor Katrine var flyvende, så byens flyvepladschef kunne foreviges over den!

Hernings flyvepladschef i sin Robin over Herning! Alene eller sammen med sin mand Arne flyver hun omkring 100 timer i den om året.



Katrine ved sit skrivebord. Det burde være med nissehue, gløgg og æbleskiver, for det var en dag i december med ti centimeter sne på banen, glat føre på landevejen og der skete ikke en dyt ude på forpladsen. Faktisk godt vejr til et interview i fred og ro.

Katrine

– flyvepladschef med visioner!



Sunny days – purser i Middelhavet.
Foto: KFB



På vej over Kattegat i Heldige Herbert – en 36 fods Impala – som Katrine købte i 2001.
Foto: KFB

SÅ TIL SØS

Katrine har en helt usædvanlig alsidig baggrund, der næsten kan tage pusten fra en. Jurastudiet kæmpede hun med i halvandet år på Aarhus Universitet. ”Jeg kunne ikke med de rundsave, mine medstuderende havde på albuerne. Der blev lavet tvungne studiegrupper for at skabe sammenhold, men det hjalp ikke. Jeg savnede konkrete tal, i familieret kunne man argumentere sig til hvad som helst, og det er altid børnene, der kommer i klemme. Der blev kørt rundt med min retfærdighedsfølelse, og det kunne jeg ikke leve med.”

Hun tog herefter en étårig HH, fordi hun – ifølge eget udsagn – havde spildt tre år i gymnasiet, da hun jo burde have været på handelsskole. Og så blev hun ellers uddannet revisor og arbejdede nogle år i faget. Katrine elskede det. Men så fik hun et tilbud, hun ikke kunne afslå. En sejlbåd skulle sejles fra Caribien hjem til Danmark.

Katrine havde altid været glad for vand. Hun var begyndt i Vejle sejlkлуб som femårig og var i studietiden blevet hjælpeinstruktør i en dykkerklub. Jamen, hun havde i det hele taget altid haft gang i meget – havde som teenager fået tilbud om at komme på Vejles springgymnastteam, og havde også været meget uden-dørsaktiv som spejder.

Hendes daværende mand var uddannet styrmand, så de blev enige om, at tage en timeout fra hverdagsdanmark og sejle den båd over Atlanterhavet. Det blev en tur, der vendte op og ned på alting. På Azorerne mødte de nemlig professionelle sejlere, og det gik op for Katrine, at man faktisk kunne leve af at sejle.

Katrine kom ud at arbejde på søfartens pendant til *private jets* – de store yachter. Både, der ejes af et klientel, der hører til i verdens sociale stratosfære. Meget private mennesker, og private med god grund. ”Det indgik i vores hverdag, at vi måtte holde et højt sikkerhedsniveau; der var jo helt reelt risiko for kidnapninger og afpresning. Vi trænede i at sejle hurtigt i buer, så eventuelle pirater ville have vanskeligt ved at komme op på siden af os, når de skulle igennem de stærke kølvandbølger. På en tur over det indiske ocean gennem farvand med stor risiko for piratoverfald, havde vi tidligere gurkha-soldater med som livvagter. Disse nepalesere er totalt ubestikkelige, og bruger deres våben efter devisen *better safe than sorry and no questions asked*. Piraterne kan jo bare holde sig væk!”

Hverdagen handlede nu mest om service og luksus. *Indian Empress*, som Katrine påmønstrede, var ejet af en inder. Yachten var sommetider lejet ud, men

han brugte den selv meget af året. Og den skulle naturligvis sejle, når han ønskede det. Det kunne være med kort varsel. Besætningen på omkring 40 – kaptajn, styrmand, maskinchef, maskinmester, kok, vaskefolk, stewardesser og purser – stod i princippet altid til rådighed. De fleste var unge, for de færreste holdt længe til i den grad altid at skulle være i beredskab.

Katrine var syvogtyve, da hun i 2003 begyndte i branchen. En af de ældre. Hun var indlednings stewardesse, men avancerede på blot et halvt år til purser, en betroet purser, der sommetider vidste ting, som stewardesserne under hende ikke skulle vide. For eksempel, at der skulle holdes et internationalt topmøde ombord. Det måtte naturligvis forberedes, men kun Katrine og kaptajnen vidste, hvem gæsterne i bilerne med de tonede ruder var, da de kørte direkte ind på skibet. Diskretion en selvfølge. Besætningens mobiltelefoner var for længst inddraget og placeret under lås og slå, så længe mødet varede.

Katrine var syv år på de syv have. Men ikke blot som purser på *Indian Empress*. Hun erfarede snart, at der i virkeligheden var brug for en masse uddannelse og konsulentvirksomhed i branchen. Alt fra at styre vedligeholdelsesprogrammer, regnskaber og personaleorganisation til at blande drinks – *shaken, not stirred*, kan



Stewardesser og purser i gang med at vaske vinduer på broen på Indian Empress. Billedet er fra en serie med sjove situationer taget til en kalender til ejerens 50-årsfødselsdag.
Foto: KFB



Indian Empress i Middelhavet. Yachten havde partydæk i stedet for helikopterdek – ejeren var ikke vild med at flyve.
Foto: KFB



Katrine lærte at flyve på OY-CTZ og var senere på klubtur til Odessa i flyet sammen med instruktør Henning Andersen og i selskab med andre fly og klubmedlemmer. Har man lyst, bliver man hurtigt taget med ud på udenlandske eventyr i Midtjysk Flyveklub.

jeg altså ikke lade være med at skrive her; sorry, men vi er blandt et klientel, der forventer, at detaljerne er i orden til de mindste detaljer.

Katrine skrev selv en tyk manual til undervisningsbrug, indgik et samarbejde med et firma i Nice, og rejste verden rundt for at undervise yachtbesætninger. 220 rejsedage om året. God løn, men også meget uforudsigeligt, hvornår der var arbejde. I længden var det ikke til at leve med, så det blev hjem til Aarhus og et skrivebord på et revisorkontor. Herligt!

SPAREGRISEN

Katrine stammer ikke fra en flyvende familie. Faktisk var det først, da hun femten år gammel var udvekslingsstuderende i USA mellem 9. klasse og 1.G, at hun var i luften første gang. Familien havde altid kørt på ferie i bil. Men hun fik alligevel allerede som tiårig den idé, at hun ville have et flycertifikat. Hun fik fat på en

sparegris, og begyndte det lange seje træk med at fylde den op. ”Den røg altså nogle gange undervejs, for jeg havde jo gang i så mange andre ting, og der skulle jeg sommetider bruge flere penge, end jeg lige umiddelbar tjente ved mine fritidsjob.”

I 2008 under en pause fra verdenshavene kørte hun så ud til Raarup Flyveplads. Nu skulle drømmen lige have et serviceeftersyn; sparegrisens ophøjede formål var ikke glemt, men havde blot været gemt væk, fordi der havde været så meget andet. Katrine blev taget pænt imod (det gør vi vel altid på flyvepladserne, ikke?) fik tilbud en tur i en Saab-MFI-15 og blev herunder præsenteret for, hvordan en flyvemaskine også kan vende i luften, når den og piloten kan og må. Turens glade giver blev noget overrasket og sagde nærmest undskyld for de aeronautiske kolbøtter, da det gik op for ham, at Katrine aldrig havde siddet i et lille fly før. Men det havde kun være

sjovt. Nu måtte Katrine videre ad den vej!

Da *Indian Empress* på et tidspunkt lå otte måneder på værft på Malta, tog hun sin teori på en flyveskole der. Desværre havarede skoleflyet, inden Katrine kom op med det, så hun måtte finde en anden løsning. Hun fik taget dansk flyveteori, men det kneb med at finde den rigtige løsning på at få ordnet det med flyvetimerne. Men efter et par mislykkede tiltag, endte hun med at tage sit PPL hos Henning Andersen og var med til at starte det symbiotiske par Midtjysk Flyveskole og Midtjysk Flyveklub. Faktisk blev hun formand for klubben i seks år.

Og når man nu har tid (den finder man, når man er Katrine!), lyst og evner til at bygge sin egen flyvemaskine, hvorfor så ikke gøre det? Katrine gik i gang sammen med sin mand, og hun blev faktisk den, der arbejdede mest på deres Europa. Da boet skulle deles, blev det ex'en, der

fik Europa'en. Og Katrine blev så nogle år efter, som beskrevet ovenfor, den glade medejer af den flotte hvid-grønne Robin.

VISIONER

Katrine tog i efteråret 2022, nogle få måneder efter sin tiltrædelse som flyvepladschef, initiativ til at fællesmøde for alle dem, der har deres gang og virke på Herning flyveplads.

”Flyvelever fra hele landet vælger Herning – Sjælland, Bornholm. Vi har klubber inden for alle luftsportsgrene på pladsen. Naturligvis skal det udvikles! Min fineste opgave her består i at skabe faciliteterne til, at det bliver Danmarks bedste luftsportscenter. Jeg kunne godt drømme om en fælles terminalbygning, klublokaler, værkstedshangar. Hvorfor syv

klubber i hver sine lokaler? Hvorfor ikke sætte os sammen for at udnytte synergien. Kunne være fedt at få alle under samme tag. Men vi skal naturligvis have brugerne med, så de føler ejerskab til projekterne. Derfor holdt vi mødet – hvad vil vi med den her fantastiske flyveplads lige midt i det hele?”

På kortere sigt forestiller Katrine sig, at der skal skabes bedre overnatningsmuligheder til folk, der kommer langt fra. Kommer en flyvelev fra Sjælland vil vedkommende typisk gerne kunne blive nogle dage – og allerhelst på flyvepladsen. Overnatningsmulighederne skal blot byde på det mest nødvendige, og det skal bare løbe rundt, men det vil gøre det lettere for elever og flyvende gæster fra ind- og udland at komme kort forbi.

Men Katrines idéer stopper ikke her. ”Der kunne sagtens være mere liv herude. Kontorfællesskaber, IT-virksomheder, revisionselskaber, som jeg jo selv har arbejdet i. Hvorfor skulle de ikke kunne ligge her i nærheden? God udsigt til en flyveplads, let at parkere – det kan kun gå til held!”

Det håber vi så det gør, for dansk GA – og GA alle andre steder for den sags skyld – har brug for optimisme, gå-på-mod, nye idéer, så mange flere opdager, hvor herlig en ting rigtig flyvning er.

Fik jeg for resten nævnt, at Katrine er dybt involveret i et Harvard-projekt? Men det er altså en helt anden historie, som vi hellere må tage en anden god gang ... ✈️

Tak til Katrine, Henning Andersen og Hardy Vad for hjælp ved luft-til-luft-fotograferingen.





Katrine i sin Robin DR-253B Regent.

De Flyvende Bjørne i Alaska

Tekst og foto: Thomas Bjørn

En drøm om at prøve at flyve i den smukke og barske natur i Alaska bragte en række piloter sammen – og det var her Pilot Bjørnene mødte hinanden for første gang. Der ventede en række sjove og spændende eventyr sammen, og hver for sig.

INSPIRATIONEN INDEN COVID

En mørk aften i februar 2019 deltog jeg i et seminar i Roskilde Lufthavn, for at møde den amerikanske pilot Don Lee, der ejer Alaska Floats & Ski. Seminaret var arrangeret af LenAir, der havde arrangeret præsentationen for at promovere LenAirs ture til Alaska, og jeg blev helt klart bidt af præsentationen. Jeg havde allerede fløjet en del i USA, men aldrig i Alaska, for jeg tog oprindeligt mit FAA PPL-certifikat i Florida, og i forbindelse med en række forretningsture har jeg benyttet chancen for at flyve i en række amerikanske stater bl.a. Washington og Massachusetts. Men på grund af COVID-19 epidemien blev det først blive muligt at rejse til Alaska i 2022, og planen blev at være i Alaska i 9 dage, fra den 22. maj 2022.

DEN LANGE TUR TIL ALASKA

Turen til Alaska var lang og gik fra København via Reykjavik til Anchorage. Vi var 8 piloter samt 1 instruktør afsted og alle mødtes i lufthavnen. Efter ankomst til Anchorage var der sørget for transport til et lokalt hus i Sand Lake, Anchorage hvor vi tilbragte natten og kunne køre til Talkeetna, som var vores endelige destination dagen efter – men først skulle vi spise fælles morgenmad ved Lake Hood på restauranten ”The Flying Machine”. Lake Hood er et specielt sted, for området huser nemlig Anchorage International Airport ”Ted Stevens” men også Lake Hood Gravel Strip og Lake Hood Seaplane Base, med en afstand på ca. 1,5 km mellem dem og den internationale lufthavn. For enden af den tilstødende sø Lake Spenard skulle vi som gruppe spise en fantastisk amerikansk morgenmad med udsigt til søen og de landende og startende fly. Efter morgenmadsen kørte vi en tur omkring søen og endte med at se på fly på Lake Hood Gravel Strip. Ved Lake Hood Gravel Strip ankom tilfældigvis på samme tidspunkt en anden dansk pilot, Thomas Jønck. Han havde planlagt at flyve sin Cessna 185 fra Californien til Alaska med en ven, da han skulle

Et kig ned i Ruth Glacier ved Denali National Park



Gruppen venter på morgenmad ved "The Flying Machine" ved Lake Hood.



Udsyn over Lake Hood.



Bjørnene foran et par forfædre på væggen.



Smukt udsyn for de to Bjørne over Knix Glacier ved Inner Lake George.



deltage i turen. På dette tidspunkt var de to Bjørne (undertegnede og Niels Bjørn) allerede udpeget til at dele overnatnings hytte ved ankomststedet og var samtidig de heldige vindere (efter lodtrækning) af at blive fløjet på bagsædet af Thomas' Cessna 185 fra Lake Hood til Talkeetna. Vi fik samtidigt en tur over Knix Glacier som ligger syd for Willows tæt på Inner Lake George. Billederne er smukke,

men oplevelsen var mere end fantastisk, og ubeskriveligt smuk!

EN KEDELIG NYHED

Efter ankomst til Alaska Float & Skis blev de to "bjørne" indkvarteret i den fine Denali Cabin som lå 5 min væk fra Main Cabin, hvor størstedelen af deltagerne boede ved Seaplane basen AK8. Men efter indkvarteringen ventede der os som gruppe

en kedelig nyhed. Alle instruktørerne var ramt af COVID-19 hvilket, jo også efter FAA lov ligesom under EASA lov, betød at de ikke måtte flyve og instruere os. Heldigvis blev der i al hast skaffet hjælp fra BlueRiver Aviation, der er en større flyveskole beliggende sydpå i Palmer. De stillede op med både fly og instruktører til at sikre, at der var nok mulighed for flyvning til de eventyrlystne danske piloter.



AK8 Christiansens Lake, hvor Alaska Floats & Skis holder til, set fra luften.



Talkeetna hovedgade.



I og med at Alaska Float & Ski er beliggende ved Lake Christiansen så kan der flyves på Floats. Og da Talkeetna Airstrip (PATK) ligger tæt ved Alaska Float & Ski så kunne der også flyve med "almindelige" fly. I en kombination af Alaska Float & Ski og BlueRiver Aviation var der alt fra Cessna 172, SuperCub med Bush Wheels til off-airport landings og ikke mindst Piper PA-20 Pacers både på Floats og på hjul.

MORGENMAD OG EVENTYRET I LUFTEN

Med alle de flyvende muligheder startede turene ud i det blå for alle deltagerne. Der blev spist fælles morgenmad hver morgen i den største Main Cabin, hvor deltagerne deltes om at lave maden og rydde af bordet / vaske op. Særligt den ene Bjørn (Niels) gjorde sig nyttig, for han stod for bagning af hjemmebagte boller hver morgen til alles glæde. Efter morgenmaden var min første tur med Certified Flight Instructor (CFI) Josh ned ad floden Susitna River, for først at lære SuperCuben på bush wheels bedre at kende. Vi startede med landinger

på Gravel Strippen i Willow (PAUO) hvor jeg dels trænede Touch and go's men også full stop landings. Derefter bød turen på riverbed landing på Sutsitna River.

OFF-AIRPORT LANDINGER

Landingsteknikken for off-airport landing er som følger for de af jer der ikke har prøvet det (uden forfatterens ansvar – dette er ikke landingstræning, men blot en beskrivelse): Først spottes et muligt sted at lande. Det skal være langt nok ift. både landing og start, og så må det ikke have forhindringer (træstammer, sten og huller). Hvis stedet ser OK ud fra luften, startes med en overflyvning i meget lav højde for at se om stedet rent faktisk er egnet. Man kan ikke se detaljerne på samme måde som når man flyver en meter eller to over overfladen! Hvis man er tilfreds tages yderligere en runde for at forsigtigt sætte hjulene på jorden (naturligvis i landings konfiguration), for at føle om sandet/overfladen er brugbar, for derefter at gå direkte i luf-

ten igen. Denne øvelse gentages, og hvis denne "touch" er tilfredsstillende kan den transformeres til en landing. Hvis ikke, så omformes den til en "and go" og så flyves en runde mere, eller der findes et helt andet sted at lande.

Vi hørte en anden instruktør på radioen som Josh kendte og blev enige om at mødes i luften langs Susitna River for at finde et landingssted. Instruktørerne kender hinanden, og hjælper ofte hinanden, som da instruktør Ty, for mange år siden, hjalp Josh med at stoppe biler på en vej, da Josh fløj i dårligt vejr og hans fly var ved at samle sne på vingerne i rigtigt dårligt vejr. Josh landede på vejen, fik hjælp til at rengøre maskinen, og så han kunne forsætte. Ikke noget at sige til at Alaska har en helt anden incident og accident statistik end resten af USA for General Aviation! Vi landede på endnu en gravelbar og talte lidt sammen. Ty var også ude med en elev Noah som var i gang med sit PPL certifikat.



Short final Susitna River.



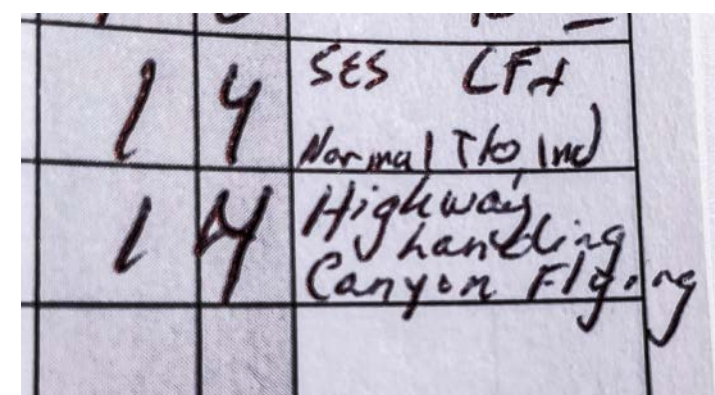
Bjørnen inden første flyvetur på Floats.



Downwind for Highway Landing.



Highway landing – Dette er tilladt!



Pilot-træf på Gravel Bar Susitna River.

FLYVNING TIL DENALI – NORDAMERIKAS HØJESTE BJERG

Min næste flyvning var en tur op igennem dalene på henholdsvis Tokositna Glacier og Ruth Glacier. Disse ligger i forbindelse med Denali - Nordamerikas højeste bjerg på 6.190 meter (20.300 fod). Jeg fløj med min CFI, Becca i en Cessna 172. Turen gik op i 8.000 fod da bunden af Glacieren er ca. 6.000 fod på det højeste punkt og bjergmassiverne i denne del af Denali National Park omkring 10.000 fod. Udsigten var igen helt utrolig, og jeg nød udsigten selvom mit hovedfokus lå på at flyve, lytte, og se efter anden trafik, hvilket der faktisk er en del af da turisternes flyves op i større fly.

HIGHWAY TOUCH AND GO'S

En anden ting som er lovligt, er at lande og/eller foretage Touch and go's på landevej. Sammen med min CFI Sarah fløj vi nord om Talteekna for at finde en Highway hvor det var muligt at lave landingsøvelser på Highway'en. Der er en del teknik i dette inklusiv at se og få fornemmelsen for vindretning, samt at undgå at komme for tæt på lastbiler, der faktisk skaber små "windshears" efter sig på grund af turbulens omkring lastbilen. Det lykkedes at gennemføre et par Touch and go's sikkert. Vejene er lavet til at man kan lande General Aviation airplanes på Highway's da skiltene er placeret ude i siden og mange veje er lige på længere strækninger. Det er fuldt lovligt, men skal vide hvad man gør – ellers kan det hurtigt gå galt. Powerlines er en af de største farer!

"SPLASH AND GO"

Jeg havde også besluttet mig for at prøve at flyve vandfly. Der var mulighed for at tage en "Seaplane rating", men med de begrænsede muligheder for flyve søfly i Danmark, var dette ikke interessant for mig, men oplevelsen ville jeg gerne have med. Jeg tog afsted fra AK8, som Seaplane basen fra Lake Kristiansen hedder for at finde en mindre sø at øve "splash and go's" med min CFI Benneth. Vi fløj i et af

Alaska Floats and Skis Piper PA-20 Pacer på floats. Turen var spændende og jeg lærte om "glassy water", om teknikken med at taxi'e på vand, og hvordan pontonernes rør skal tages ind og ud ved start og landing. En lærerig tur, i en gammel Pacer, som dagen efter skulle vise sig at have lidt udfordringer med den ene cylinder i motoren.

SIKKERHEDSLANDING I FLODEN

Dagen efter min flyvning havde den samme Piper PA-20 Pacer (men med en anden elev) som jeg fløj i dagen før, problemer med motoren og instruktøren valgte at lande den i Susitna River og få den "sat fast" på en sandbanke. Dette skete uden større dramatik, men bevidner min generelle opfattelse af at amerikansk vedligehold er lidt andet end EASA standarder. Dette havde jeg gentagne gange også set under min træning i Florida. Der blev ringet efter en Huey Helikopter og der blev monteret "sokker" på vingerne (således at maskinen ikke "flyver" når den bliver transporteret i luften) og derefter blev Paceren sat i søen ved AK8, således at mekanikeren kunne se på motoren. I Alaska trækker man på skuldrene, over sådanne hændelser, men vi danskere havde en lidt anden indstilling til sagen. Jeg må indrømme at jeg ikke helt kan anbefale stedet, og ejeren af Alaska Floats & Ski, Don Lee, har da også efterfølgende fået et påbud fra FAA. Hvor om alting er, så kan jeg kun sige, at instruktørerne hos Alaska Flot and Ski er dygtige, søde og rare. Men den (materielle) sikkerhed skal altså være i top når vi taler flyvning, og det giver sig selv, at der er endnu vigtigere når man flyver rundt i så et øde sted som Alaska jo er.

PILOT FÆLLESSKABET

Ud over flyvningen stod programmet også på flere andre ting. Et par ture ned til Talkeetna by som er til at overskue, og som er en typisk turistfælde med souvenirbutikker. Byen blomster op om sommeren med turistene og har ca. 1.000 indbyggere, og den er ikke større, end at man kan

vandre igennem den på ca. 10 minutter. Vores gruppe spiste en del gange i byen som havde ganske få restauranter og en bar med vindpose på taget, da der faktisk også ligger en lille airstip nede i byen, som dog pga. oversvømmelse var lukket mens vi var der. Et af højdepunkterne var da vi som gruppe, sammen med instruktørerne fra Alaska Float and Ski tog til den nærmeste by for at se premieren på Top Gun 2. Derudover tog vi som gruppe også ud at spise lidt finere restaurant som hedder Talkeetna Alaskan Lodge. Det var en rigtig dejlig oplevelse med super god mad, vin og en skøn aften, i slutningen af opholdet, hvor alle oplevelserne blev delt over en drink på terrassen med udsigt over Denali National Park, bjergtinderne og endnu en smuk solnedgang, for vi havde været meget heldige med vejret under hele det ni dage ophold i Alaska.

ANBEFALING

Jeg kan kun anbefale de piloter der vil opleve noget ekstraordinært, at tage en tur til Alaska for at flyve, og Blue River Aviation kan klart anbefales. Deres service var professionel, de havde gode instruktører og gode nyere flyvemaskiner, som så ud til at være godt vedligeholdt – dog uden jeg har noget faktisk at have det i, andet end en god mavefornemmelse. Man skal dog forbedrede på at have dybe lommer, hvis man rejser til Alaska, for de lokale lever af turister, og generelt er alt dyrt sammenlignet med danske forhold!

Udgifter til flyvning var egentlig på niveau med danske priser, hvilket jo ikke er som de "gode gamle dage i USA", hvor flyvetimer var væsentligt billigere end Danmark! Men billeje og overnatning var i kategorien "ekstra dyrt" – særligt nu med den høje US dollar. At rejse ud på eventyr koster nu engang en del penge, men det var også helt fantastiske naturoplevelser, sammen med rigtig hyggelige mennesker, både de lokale i Alaska og den flok jeg rejste sammen med. Og så er der jo altid sjovt at være Bjørn og finde nye Bjørnevener. ✈️



Float plane skyggen i Susitna River.

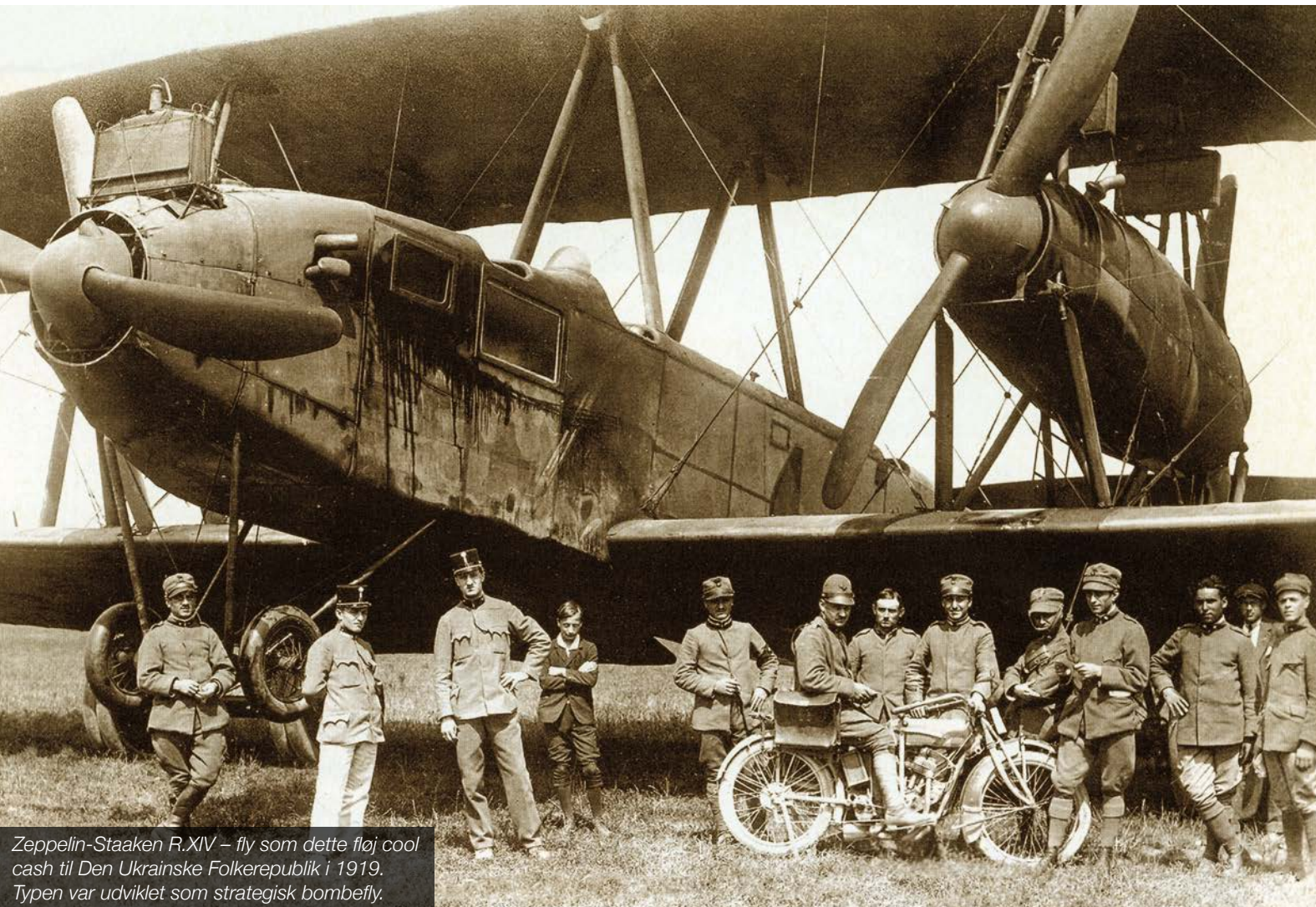


Middag og drinks på Talkeetna Alaskan Lodge med udsigt til Denali National Park.



Smuk udsigt over Denali National Park.





Zeppelin-Staaken R.XIV – fly som dette fløj cool cash til Den Ukrainske Folkerepublik i 1919. Typen var udviklet som strategisk bombefly.

Det var sedler som denne, der blev fløjet til Den Ukrainske Folkerepublik i 1919. Da Ukraine efter Den Russiske Borgerkrig 1917-1921 samlet set blev en del af Sovjetunionen, var sedlerne selvsagt ikke længere gyldig valuta.



du følger link og forsøger at hold styr på den fuldstændigt uoverskuelige situation i Ukraine mellem 1917 og 1921.

Byen Kamianets-Podilskyi i det vestlige Ukraine lige nord for Moldova var i disse år indlemmet i flere ukrainske republikker og kort under polsk styre inden den blev en del af i Sovjetunionen. I 1919 var den hovedstad i Den Ukrainske Folkerepublik, efter at bolsjevikkerne havde erobret Kyiv. Folkerepublikken havde som nyetableret selvstændig stat brug for sin egen valuta, men hvordan skulle den lige skaffe friske, nytrykte pengesedler?

Her ville Tyskland gerne give en hånd med. Alt i alt blev der produceret 56 millioner pengesedler. Problemet var at få dem fragtet til Kamianets-Podilskyi. Polen og Tjekkosllovakiet var blevet etableret som selvstændige stater, men det var fortsat urolige tider og tanken om at køre et lands nytrykte valuta gennem disse områder var dømt til at mislykkes.

Men så var flyvemaskinen jo blevet opfundet, og ganske store flyvemaskiner endda. Eksempelvis typen Zeppelin-Staaken R.XIV med en spændvidde på 42 meter, en fuldvægt på 12 tons og fem Maybach-motorer på hver 245 hk til at få dem frem i verden. Flyvere, der var vendt hjem fra krigen, og som i nogen tilfælde havde sluttet sig til de nationalkonservative frikorps, der bekæmpede revolutioner rundt omkring i Tyskland, blev samlet for at udføre den helt særlige mission. Folkerepublikkens nye valuta skulle flyves fra

Breslau hen over alle genvordighederne på jorden frem til Kamianets-Podilsky. Formelt var det DLR, Deutsche Luft-Reederei, som stod for dette charter. Samme selskab, der i samarbejde med Det Danske Luftfartselskab drev Danmarks første flyrute København-Malmö-Warnemünde.

Den første kæmpemaskine lettede den 16. juni 1919 og nåede efter syv en halv time frem til en by tæt ved målet. Når man har fløjet så længe over land med helt traditionelle navigationsmidler, kan den ene ukrainske by, man ikke har

Cool cash til Ukraine

Tekst: Ole Steen Hansen

Når dette blad udkommer, vil det være omkring et år siden Rusland overfaldt Ukraine. En meget ulykkelig krig, med atomtrusler hængende her og der. En krig som det ikke umiddelbart er til at se en ende på. Men det er ikke nyt, at Ukraine udsættes for voldsomme begivenheder. Eller at lande udenfor blander sig eller støtter, hvad man nu vil kalde det, alt efter hvordan man anskuer situationen. Tyskland gav på helt usædvanlig aeronautisk vis Den Ukrainske Folkerepublik en hånd med i 1919.

Ukraine var en del af zarens rige, da Den Russiske Revolution brød ud. Den bestod af et oprør i februar 1917, som tvang zaren til at gå af. Forsøget på at etablere et demokratisk Rusland blev i oktober kuppet af bolsjevikkerne/kommunisterne, og det førte så til en blodig borgerkrig mellem "de røde" og "de hvide", sidstnævnte støttet af blandt andre Storbritannien og Frankrig. Hvis det kan virke rodet, er det ingenting mod, hvor kaotiske tilstandene samtidig blev i Ukraine.

Her var der ikke blot et oprør mod zarstyret, men også forskellige ukrainske bevægelser, der øjnene en chance for at etablere et selvstændigt Ukraine. Herudover blandede sovjetiske bolsjevikker, po-

lakker, briter, franskmænd, rumænere og tyskere sig i oprøret. Hver med deres motiver og håb om at få en bid af kagen og/eller undgå at kommunismen spredte sig, hvis ikke de da netop forsøgte at få den til det. Forskellige ukrainske grupperinger – kommunistiske og andre – kæmpede mod de udefrakommende eller mod hinanden i diverse alliancer og etablerede flere uafhængige kortlivede republikker. Nogle af disse blev støttet af sovjetiske bolsjevikker. Tyskland, der sultede som følge af krig og britisk flådeblokade, blandede sig også, ikke mindst fordi landet var interesseret i den ukrainske hvede.

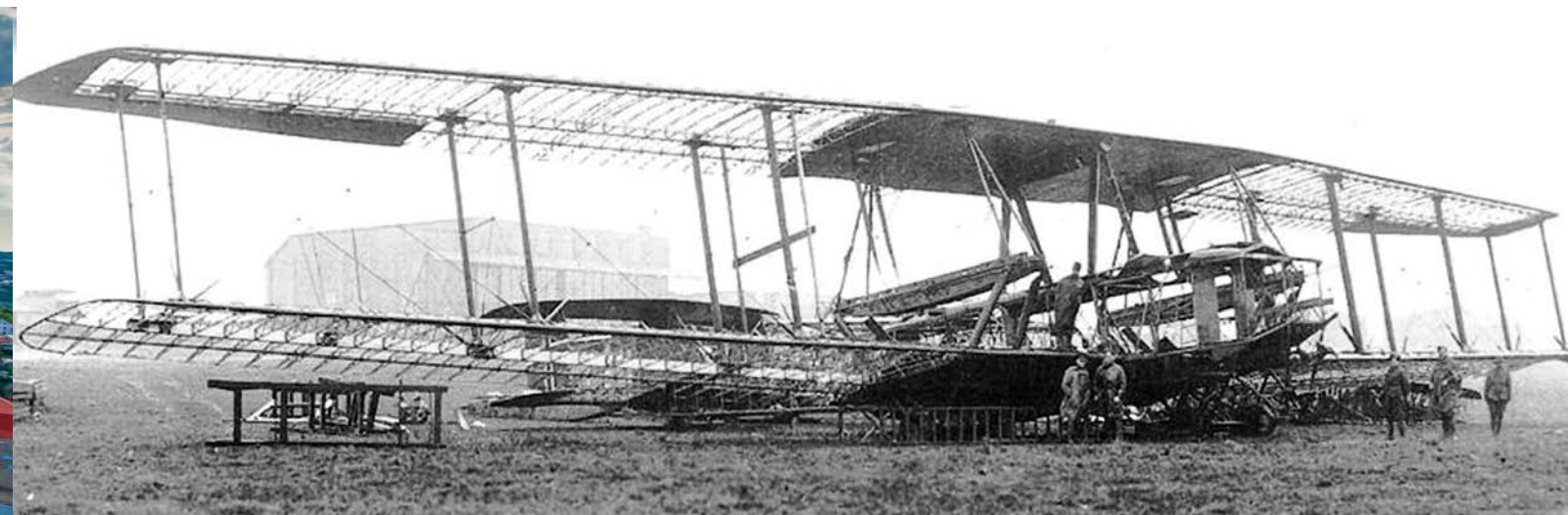
Er du forvirret? Så skift til Wikipedia og bliv det på et højere plan, når

Zeppelin-Staaken R.XIV havde næsten samme spændvidde som en B-29 Superfæstning, men meget mindre motorkraft og meget lavere tomvægt og lasteevne. Ved max take-off-vægt var planbelastningen på en Zeppelin-Staaken omtrent kun det halve af planbelastningen på en Cessna 172. Kæmpeflyet var 10 minutter om at komme op i 1.000 meters højde.





Den gamle bydel i Kamianets-Podilskyi fotograferet i 2017. I 1927 blev 4.000 oprørske ukrainere myrdet af sovjettropper i området. Under Anden Verdenskrig myrdede tyske og ungarske soldater samt ukrainske sympatisører 23.000 jøder ved Kamianets-Podilskyi i dagene 27.-28. august 1941. Området blev befriet (besat?) af Den Røde Hær i april 1944. I forbindelse med det slag flyttede tyskerne 45.000 soldater og mere end 300 kampvogne og selvkørende kanoner fra Frankrig til området for at komme deres omringede enheder til undsætning. Tropper og våben, de nogle måneder senere savnede under kampene i Normandiet efter D-dag.
Foto: Wikimedia/Sergiy Kovalenko



Efterladt Zeppelin-Staaken på flyveplads ved Köln 1919.

set før, måske ligne den anden. Der var trods alt kun 30 kilometer mellem de to byer.

Den kostbare last blev afleveret, men så forsvandt maskinen ellers på turen hjem. I mere end en måned hørte man ikke noget til den i Breslau, men fik så at vide, at den efter en mellemlanding i Wien var blevet beslaglagt af allierede tropper. Efter ugers ventetid på jorden og inden den nåede at komme videre, blev den ødelagt i et stormvejr.

To andre Zeppelin-Staaken blev så gjort klar og sendt afsted fra Breslau den 4. august. Den ene nåede aldrig frem. Siden fandt man ud af, at det kun var nået til egnen ved Ratibor 150 km sydøst for

Breslau. Der var forskellige gæt på, hvorfor det var sket, herunder at den skulle være blevet skudt ned af polakker. Helt sikkert er det dog kun, at den faldt ned. Og det præcise sted, hvor den store maskine og dens besætning og passagerer endte deres dage, blev fastslået af en polsk flyvearkæologisk gruppe, der for relativt nylig efter megen søgen i skovene på egnen blandt andet fandt en vragsdel med firmaets navn på.

Den sidste valutariske Zeppelin-Staaken nåede frem til Kamianets-Podilsky og returnerede til Breslau. Den næste flyvning i september blev ikke til noget, da en mekaniker ikke havde fået lukket en hane, så den tankede benzin

løb ud. Desuden blev besætningen interneret. Tyskerne måtte jo ikke flyve uden særlig tilladelse efter Versaillesstraktatens bestemmelser.

Og her ender eventyret. Der blev ikke flere flyvninger, Den Ukrainske Folkerepublik holdt heller ikke længe. I 1921 gik dens regering i eksil, Ukraine blev en del af Sovjetunionen.

Jeg har ikke fundet nogen kilde, der kan fortælle, hvem der fløj de tre store fly. Langt de fleste flyvere, der kom levende hjem fra Første Verdenskrig, kom aldrig til at flyve mere. De militære flyvestyrker blev skåret kraftigt ned overalt i verden, og i Tyskland blev de ligefrem forbudt af de sejrende. Civil trafik- og erhvervsflyvning var der kun meget lidt af, og flyvning for sjov havde praktisk ingen råd til. Så ud fra en ren statistisk synsvinkel er det et rimeligt gæt, at de fleste af de piloter og andre besætningsmedlemmer, der fløj cool cash til Ukraine i 1919, aldrig kom på vingerne igen. De måtte hjem og prøve at overleve i et ludfattigt og inflationshærgt Tyskland. Men sikke en afslutning på en flyvekarriere! ✈

Vragstump fra den forulykkede Zeppelin-Staaken fundet i Polen for et par år siden!
Foto: Zwiadowca Historii



KNUFFINGEN AIRPORT

Tekst og foto: Rune Balle

For os der interesserer os for flyvemaskiner og lufthavne, er det fascinerende at være i en lufthavn og opleve fly starte og lande samt taxie til og fra gates og standpladser. Nogle flyveinteresserede bruger også tid på at bygge modeller af fly, der enten er så store, at de kan flyve ved hjælp af radiostyring, eller måske blot er små modeller, der står eller hænger til pynt. Men der er ikke mange, der bygger en model af en hel lufthavn, med fly der starter, lander og taxier til og fra standpladser og gates!



Maersk Air fragtfly Boeing 767-25E (BDSF).

I Tysklands næststørste by - Hamborg - kan man opleve en kæmpe model af en lufthavn, og hvert år valfarter omkring en million turister til det, der startede med en modeljernbane. Miniatur Wunderland er dog meget mere end en modeljernbane, og over 250 fuldtidsansatte bygger og servicere modeljernbaner, modelhavne, modelkrydstogtskibe, modelbyer og modelandskaber fra hele Verden.

LET ADGANG

Miniatur Wunderland ligger lige midt i Hamborg, fem minutters gang fra et kæmpe parkeringshus og tyve minutters spadseretur fra "hovedbanegården" i Hamborg. Man kan dog også vælge at flyve til Hamborg, men selv om det tager under en time at flyve fra Kastrup eller Billund, skal der også bruges tid på at komme til og fra lufthavnene. Så selvom de fleste FLYV-læsere elsker at flyve, er det nok des-

værre mindre bøvlet at komme til Miniatur Wunderland med tog, eller allerlettest at ankomme i bil hvilket tager omkring to timer fra grænsen ved Padborg eller fra færgehavnen i Puttgarden. Naturligvis plus rejsetiden til grænsen.

BAGGRUNDEN

Lytter man til den folkelige fortælling, så startede Miniatur Wunderland med, at et par gutter gik og hyggede sig med at bygge modeljernbaner, hvorefter projektet stak lidt af for dem. Den officielle fortælling er dog, at diskoteksejeren Frederik Braun fra Hamborg i år 2000 var på ferie i Zürich, og at han her ved et tilfælde kom forbi en modeltogsbutik, hvor han blev inspireret til at genoptage sin barndomsinteresse for modeltog. Frederik Braun fik dog ikke bare lyst til at lege med modeltog i sin kælder, men besluttede sig for at etablere en helt ny unik modeltogsoplevelse, der skulle give

de besøgende en anderledes oplevelse end de modeltogbaner, der i forvejen kunne opleves rundt om i Tyskland.

KÆMPE MEDARBEJDERSTAB

Frederik Braun fik overtalt sin tvillingebror Gerrit Braun til gå med i projektet, og sammen investerede de en god sum af egne lommer, og så lånte de, hvad der i dag svarer til omkring 10 millioner kroner. For at nå i mål hyrede brødrene Braun en modelbanebygger ved navn Stephan Hertz, der sammen med et støt voksende antal medarbejdere knoklede løs, indtil Miniatur Wunderland kunne åbne de første 300 kvadratmeter for publikum den 16. august 2001. Det er over 20 år siden nu, og staben er vokset til over 250 medarbejdere, der nu står for at give de mange besøgende fantastiske oplevelser på 1.500 kvadratmeter!



Miniatur Wunderland har valgt, at publikum kan kikke ind i værkstederne, hvor de mange modeller bygges.



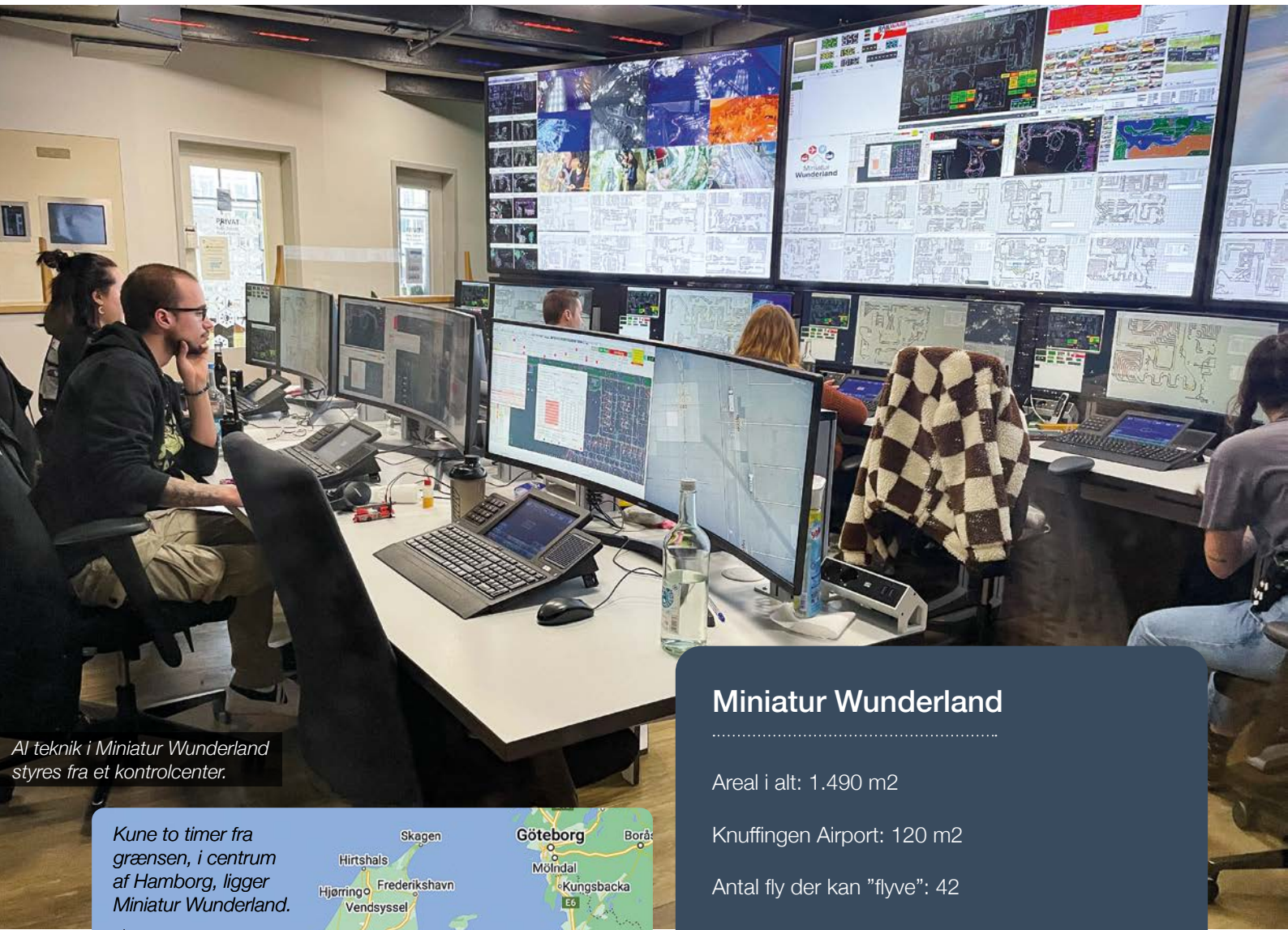
Air Berlin Boeing 737-800 D-ABBY gøres klar til afgang fra Knuffingen.

Størrelsesforhold

Størrelsesforholdet i Miniatur Wunderland er 1:87 svarende til H0 skala modeltog fra tyske "Märklin". Flere steder har det dog været nødvendigt at justere lidt på størrelsesforholdet, så f.eks. fodboldarenaen Imtech er bygget i 1:150 og Elbphilharmonie er 1:130. Samme gør sig gældende for start- og landingsbanen i Knuffingen Airport, hvor banen er krympet til fra egentlig at skulle være ca. 40 til kun at være ca. 14 meter lang. Dels af hensyn til pladsen, dels af hensyn til oplevelsen, der bliver mere intens når flyene er tættere på publikum.



Boeing 777-21H(ER) lander på Knuffingen Airport.



Al teknik i Miniatur Wunderland styres fra et kontrolcenter.



Kune to timer fra grænsen, i centrum af Hamborg, ligger Miniatur Wunderland.

Miniatur Wunderland

- Areal i alt: 1.490 m²
- Knuffingen Airport: 120 m²
- Antal fly der kan "flyve": 42
- Modeljernbane: 15.400 meter
- Målestoksforhold 1:87 som Märklin H0
- Antal signaler: 1.380
- Antal figurer: 260.000
- Antal biler: 9.250
- Antal tog: 1.040
- Antal LED-lamper: 385.000
- Antal bygninger: 4.110.
- Antal træer: 130.000
- Arbejdstimer brugt til dato: 760.000 svarende til 422 årsværk a' 1.800 timer.
- Antal besøgende hver år: Over 1 million. Til sammenligning har Nationalmuseet i København lige under ½ mil besøgende årligt, LEGOLAND i Billund godt 1 million og Tivoli i København 2,5 mio. besøgende i løbet af et helt år.



Som eneste sted i hele verden, kan man i Knuffingen Airport opleve en flyvende Concorde.



Taxi-holdepladsen med de mange detaljer.



Knuffingen Airport har også en lille afdeling for de små GA-fly.



Aktivitet i Knuffingen Airport. Brand i forbindelse med knækket næsehjul.



Der er styr på alle bevægelser i Knuffingen Airport.



Mange gæster beundrer hvert år den 120 m² store miniature lufthavn, Knuffingen Airport.



Når lyset dæmpes, bliver det tydeligt hvor mange små lamper, der er monteret i udstillingen.

OPLEVELSEN

FLYV besøger Miniatur Wunderland en kold og snevåd tirsdag formiddag et par dage inden jul, hvor mange børn benytter skolefridagene inden jul på at tage bedsteforældre med på oplevelsestur. En del børnehaver har også fundet vej til Wunderland, ud over et stort antal turister man kan høre tale mange forskellige sprog.

Med andre ord er der allerede fra morgenstunden fyldt godt op, og travlt både i check in, garderobe og den obligatoriske souvenir-butik, men også god bevægelse rundt omkring de mange model-landskaber, modelhavne og den imponerende model-lufthavn i den fiktive sydtyske by ved navn Knuffingen.

Knuffingen Lufthavn ligger i et hjørne af Wunderland, og dækker kun 120 af de næsten 1.500 kvadratmeter, de besøgende i alt kan boltre sig på. Men sikke 120 kvadratmeter model-lufthavn!

Det første der springer i øjnene, er terminalbygningen, hvor der er et leben uden lige, af passagerer der står af eller på busser eller taxier samt privatbiler, der står parkeret eller holder i kø til parkeringshusene. På den anden side af terminalbygningen er der så fly i alle størrelser,

samt servicebiler, marshallere, tankvogne og sågar et helt slukningstog af brandbiler, der med blå blink og lyden af sirener haster mod et mindre uheld i den fjerreste ende af lufthavnen, hvor røgen står op omkring et fly, hvis næsehjul er brudt sammen foran en hangar.

Samtidigt kan man se og høre de store jetfly starte og lande på den 14 meter lange og 40 cm brede start- og landingsbane, hvor flyene forsvinder op i skyerne, der udgøres af grå gardiner, der glider til side, når flyene passerer.

DAG OG NAT

Imens man betages af alle aktiviteterne på start- og landingsbanen og de tilstødende taxiveje, sker der pludselig noget med lyset. Langsomt dæmpes lyset nemlig, så nat afløser dag. De hundreder af gule og grønne lys i taxivejene bliver synlige, ligesom man pludselig får øje på belyste detaljer i hangarer og terminalbygninger. Natten varer dog kun omkring ti minutter, hvorefter det igen bliver morgen og dag i den hyggelige sydtyske lufthavn Knuffingen.

Oplevelsen i model-lufthavnen er intens og unik, og man kan tilbringe lang tid med at nyde alle de skønne detaljer, som at Maersk Air er repræsenteret, og at der

i lufthavnen også er blevet plads til et lille område med små GA-fly. Har man god tid, kan man også fundere over, hvad der driver flyene rundt på taxivejene, og hvordan bilerne kan køre rundt i lufthavnen. Endelig kan man gruble over om den 14 meter lange og 40 cm brede start- og landingsbane faktisk har de mål den burde have, i forhold til størrelsen på modellflyene. Men man kan også bare nyde resultaterne af det enorme arbejde, der er gået forud for indvielsen af Knuffingen Airport, og nyde reaktionerne fra de mange besøgende, der stiller sig et par minutter ved hvert af de fem-seks steder, der giver den bedste oplevelse. Sagt med andre ord, så er det ikke noget problem at komme til, selvom der kommer mange besøgende, for alle er næsten hele tiden i bevægelse hen mod den næste WAU-oplevelse!

"MUSEUMSBEN"

At besøge Knuffingen Airport i Miniatur Wunderland er en kæmpe oplevelse, men i og med lufthavnen kun udgør 120 af 1.500 kvadratmeter, er der rigeligt andet til øjne og ører, der kan aktiveres i timevis. Derfor er det en god idé at afsætte mindst en hel dag til oplevelsen, der godt kan give lidt "museumsben". Når 'understellet' så begynder at værke, er der dog også råd for det. For når benene trænger

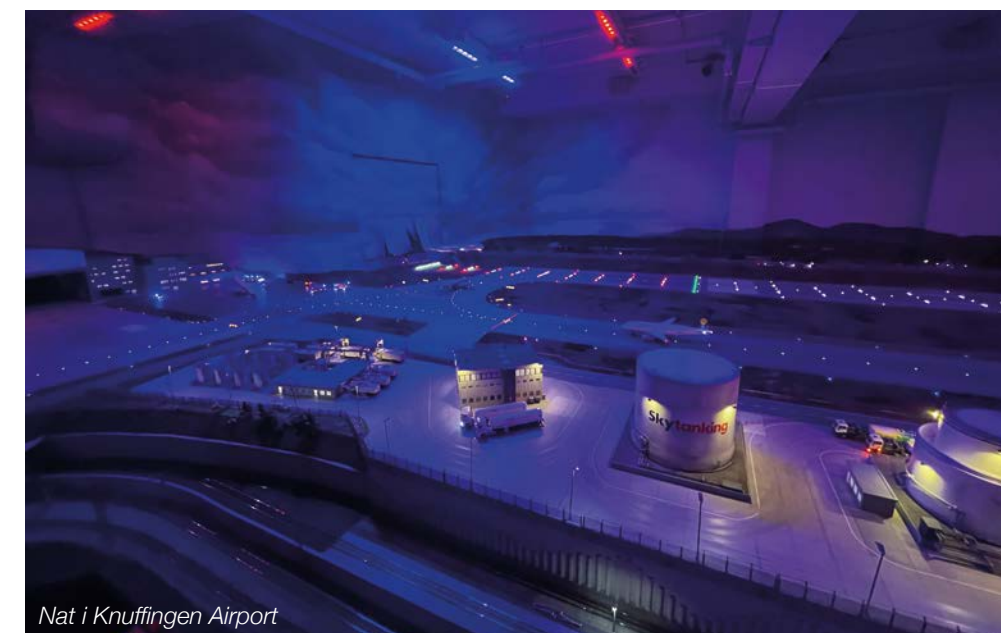
til hvile, har Miniatur Wunderland et godt og hyggeligt lille spisested, hvor man kan få stillet sin sult og tørst. Næsten selvfølgelig, er det indrettet, så de spisende sidder i tog-kupé-er, hvor hver kupé har et stort vindue med udsigt over landskaber rundt om i Verden.

SVIPTUR?

En udflugt til Miniatur Wunderland kan godt tilrettelægges, så man kører fra Danmark tidligt om morgenen, og vender hjem igen sidst på dagen, men man kan selvfølgelig også flyve selv, og parkere i GA-området i Hamborg International, men det er nok ikke det billigste sted at parkere!

Ud over Miniatur Wunderland har Hamborg også meget andet at byde på, hvorfor det kan være en god idé at sætte et par dage af til at tage på oplevelsestur. Og Hamborg kan tilbyde overnatningsmuligheder i alle prisklasser - lige fra camping eller vandrerhjem til femstjernede hoteller. FLYV kan - som nævnt - varmt anbefale Wunderland, og skulle der tilføjes en oplevelse mere, så har AIRBUS en afdeling i Hamborg, hvortil der er knyttet en hel afdeling, der står for at tage imod betalende gæster. Men det er en helt anden historie!

God tur! ✈️



Nat i Knuffingen Airport



Nyd de mange detaljer!



FLYV

for 90 år siden

Tekst: Kim Røssell



Flyvevåbnet ET-210 på arbejde som chase-plane i USA.
Foto: Lockheed Martin



Flyvestævne i Kastrup 1932 – bemærk den smukt pyntede lufthavnsbygning.
Thannings Puss Moth var med til stævnet, men ses ikke på billedet.
Foto: Ritzau Scanpix

Årsskiftet er en god anledning til at gøre status over det forgangne år. FLYV i 1933 er ingen undtagelse. "For dansk flyvning kan de sunde år trods økonomisk krise, valuta- og mange andre sorger ikke siges at have været noget dårligt år. Resultaterne af de flyvninger, der er foretaget i 1932, viser da også at flyvningen i Danmark til trods for landets lidenhed og pengemidlernes knaphed i kraft af stor personlig indsats stadig holdes oppe i en høj standard, og at danske flyvere er i stand til med ære at hævde sig overfor udlandets."

Da jeg læste FLYV's flotte ord i

januar 1933 om Danmark, stor personlig indsats og høj standard, kom jeg til at tænke på et afsnit i PEL's bog "Testpilot – et liv på grænsen" om arbejdet som chase-pilot for F-35 programmet, hvor ET-210 får tilnavnet "The wonder jet". "Hvis man skulle ud på en testmission og det var et andet fly end ET-210, der skulle flyve chase, så havde man faktisk altid ét eller to reservechassefly klar, i tilfælde af at det første ikke helt virkede..... ET-210 fungerede altid, og det blev hurtigt gældende procedure, at man ikke behøvede et reservefly når det var ET-210 der skulle flyve".

Det må kaldes høj standard!

Med rosende ord til militærets flyvninger og trafikflyvningen som er i fremdrift, er sportsflyvningen ikke på samme måde i fremdrift. "...er det en bedrøvelig kendsgerning, at vi kun har siger og skriver én virkelig sportsflyver... ingeniør Thanning i en Puss Moth (ZS-BBC)". Det kongelige Aeronautiske Selskabs bestyrelse peger på, at "selvom det må indrømmes, at flyvning endnu er en forholdsvis dyr sport, så er det dog hævet over enhver tvivl, at der såvel fra offentlig side som fra privat side kunne gøres meget mere for at popula-

risere sporten og gøre den lettere tilgængelig for den mindrebemidlede men flyvebegeistrede ungdom".

Det Danske Luftfartsselskab oplevede i 1932 en beskeden fremgang. Det anføres at "herfra må dog udtages mængden af ankommet gods, der ifølge importvanskelighederne er gået betydeligt tilbage". Jeg har altid vidst at flyvning handlede om præcision, men når godsmængderne på natpostruterne i FLYV opgøres i gram således at der i 1931 blev befordret 7.153 kg og 179 g, som i 1932 var steget til 15.644 kg og 996 g, så er der tale om præcision.

Svæveflyvningen oplevede en vis fremgang og var præget af stort gåpåmod. Således skriver Polyteknisk Svæveflyvergruppe at "gruppen fik adskillige store tilskud, og i stedet for at anvende dem til indkøb af færdige planer, vovede man det eksperiment selv at bygge et svæveplan, der i næsten alle henseender skulle være noget ganske nyt. Det skulle bygges af dur-aluminium; der blev gjort et stort arbejde, men forsøget mislykkedes, ikke fordi beregningerne var urigtige, men fordi det valgte materiale ved bearbejdelsen krævede mere tid og praktisk kunnen end de daværende medlemmer var i besiddel-

se af". Det tog næsten livet af Polyteknisk Svæveflyvegruppe, men efter at have åbnet foreningen for medlemmer, der ikke var polyteknikere lykkedes at indkøbe en færdig skoleglider af solid moderne konstruktion, og dermed blev grunden lagt til fornyet fremgang. Polyteknisk Svæveflyvegruppe blev 30. marts 1943 erstattet af Polyteknisk Flyvegruppe, som i år kan fejre 80 års jubilæum. Her fortsatte klubben med egne konstruktioner som Poly I til IV og motorflyet Poly V.



OSCAR YANKEE ved Lars Finken

TILGANG:

OY-	Type	Bygget	Fabr.nr.	Reg.dato	Ejer/bruger	Ex
OY-ASD(2)	Boeing 737-8FZ	2009	29674	2.12.22M	Air Seven A/S, Roskilde	T7-L674
OY-CBK(2)	Pilatus PC-12/47E	2018	1761	1.12.22		F-OSXM
OY-EEF(2)	Textron B200GT King Air 260	2022	BY-442	19.1.23		OH-959
OY-FFJ	Tecnam P2002 P-Mentor	2022	1025	29.11.22		EC-NMO
OY-FFK	Tecnam P2002 P-Mentor	2022	1026	5.1.23	Sunclass Airlines ApS	F-WWYY
OY-GKN	Airbus A330-841	2022	2020	6.12.22	Air Greenland A/S, Nuuk	F-WWCR
OY-HDG(2)	Robinson R44 Clipper II	2022	14563	9.1.23		XY-AMO
OY-HUT	Eurocopter EC 155B1 Dauphin	2008	6837	17.1.23M	Air Greenland A/S, Nuuk	XA-UNA
OY-JRP(2)	Airbus A320-232	2011	4812	12.1.23M		9V-TAX
OY-JYA	Boeing 737-8KN	2012	40253	25.1.23M		SX-OBF
OY-LPF	Pilatus PC-12/47E	2018	1770	27.1.23		D-FJNP
OY-MGO(2)	Dassault Falcon 2000EX (F 2000LXS)	2022	394	16.12.22		F-WWGT
OY-NFA	Cessna 650 Citation VII	2000	650-7110	20.12.22		OE-GLS(2)
OY-VKJ	Airbus A330-941	2019	1929	7.12.22	Sunclass Airlines ApS	CS-TKY
OY-WIL	Cessna 305C Bird Dog (L-19E)	1961	0004	31.1.23		I-EIAV

SLETTEDE:

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-BJF	Cessna F.150M	11.1.23		Til Tyskland
OY-GEF(2)	Beech B200GT King Air	2.12.22		Til N797ML
OY-HHI	Aerospatiale AS 350B3 Ecureuil	13.12.22		Til N358SH
OY-JGX	Schempp-Hirth Discus bT	2.1.23		Til Tyskland
OY-JZD	ATR 72-600	7.12.22		Til SU-BVB
OY-KBL	Airbus A321-232	11.1.23	SAS	Til USA
OY-LYR	Diamond DA 40D Diamond Star	3.1.23		Til Indien
OY-MNS	Partenavia P 68C	5.1.23		Til Spanien
OY-RCG	Airbus A319-115	6.1.23	Atlantic Airways, Faroe Islands P/F	Efter ejers ønske
OY-SFU	Cessna TR182 Turbo-Skylane RG	18.1.23		Til Tyskland
OY-SXH	Schempp-Hirth Discus 2a	27.1.23		Til Tyskland
OY-VAY	Canadair Challenger 604	2.12.22		Til C-FVDN
OY-YBY	DHC-8-402	3.1.23		Til USA
OY-YBZ	DHC-8-402	3.1.23		Til USA
OY-YDL	ATR 72-600	30.1.23		Til Bangladesh
OY-YEM	ATR-72-600	27.1.23		Til SE-MKO(2)
OY-YFH	DHC-8-402NG	13.1.23		Til G-SOUA
OY-YFL	DHC-8-402NG	30.11.22		Til LN-WDS
OY-ZAX	Schempp-Hirth Discus 2a	1.12.22		Til Frankrig

BEMÆRKNINGER:

OY-JZT	fuldt registreret 30.11.22
OY-RZE	fuldt registreret 9.12.22
OY-SYA	fuldt registreret 5.1.23
OY-YEM	fuldt registreret 25.1.23
OY-YFH	fuldt registreret 9.12.22
OY-YFL	fuldt registreret 29.11.22

Annoncér i FLYV

Tlf: 40 16 40 44
email: rune@flyv.dk



Flyveskolerne

**GØR DIN DRØM
TIL VIRKELIGHED**

Approved Training Organisation
Midtjysk Flyveskole

PPL og LAPL Teori og praktisk skoling
GEN, BEG og N-Beg radio samt sprogtest
Distance Learning og holdundervisning

www.midtjyskflyveskole.dk
28186746 eller h.b.sunds@secret.dk

Pilotuddannelse.dk
Taxaflyvning - Rutetaxa - Rundflyvning
Flyudlejning - Flyvedligehold - Fly Management

COPENHAGEN airtaxi

Lufthavnsvej 34 - 38 • 4000 Roskilde • Tlf: 46 19 11 14
Email: cat@aircat.dk • www.aircat.dk

INTEGRERET OG MODULAR, TEORI OG SKOLING - ALLE UDDANNELSER TIL FLYVEMASKINE OG HELIKOPTER.

BAC

BILLUND AIRCENTER

Billund Air Center A/S
Stratusvej 15 • DK-7190 Billund
Tlf: +45 7533 8907 • E-mail: bac@billundaircenter.dk • www.billundaircenter.dk

Heliflight.dk

HELIFLIGHT.DK TILBYDER UDDANNELSE PÅ HELIKOPTER AF TYPEN ROBINSON 22, ROBINSON 44 OG EUROCOPTER 120.

Undervisningen varetages af professionelle instruktører.

Heliflight.dk ApS
Hangarvej H. 11 • 4000 Roskilde Lufthavn
Tlf: +45 70 22 52 60 • Kontakt@heliflight.dk

Ikaros ATO tilbyder:

- Flyveje
- Teori PPL
- Teori BIR
- Teori CBIR
- Teori BEG, NBEG, GEN, NJOR-HLO & -MEK
- Skoling til PPL
- Skoling til CPL
- Skoling til een- og flermotoret klasserettighed
- Skoling til een- og flermotoret instrumentrettighed
- Skoling til instruktørrettighed, FI(A)
- Skoling til Instrument Instruktør rettighed, IRI(A)
- Skoling til CRI SPA ME
- Skoling til Nat rettighed, NQ
- Fornyelse & Generhvervelse af diverse rettigheder
- 12. Time, Diff./Fam. træning
- PC, VFR/IFR, een- og flermotoret
- Language Assessment, Dansk & Engelsk

Roskilde Lufthavn • Hangarvej G 1 • 4000 Roskilde
http://www.ikaros.dk • ikaros@ikaros.dk • Tlf: 46 14 18 70

MINDEORD

Vincent Seremet 1930-2022

Kort før jul døde en af dansk flyvnings helt unikke personligheder. Luftfartsmyndighederne ville måske beskrive ham som udenfor pædagogisk rækkevidde. Hospitalerne kunne kalde ham stamkunde – sammenlagt har han været indlagt fire år, da det ikke var uden risiko at teste de mange opfindelser. Det har da også givet ham lidt problemer med nogle halshvirvler, at han hjalp britiske Martin Baker med at teste deres katalpulsæder; på jorden, vandret, men selv sagt med kraftig acceleration. Hvordan skal man rubricere en personlighed, der er komplet ligeglad med registreringsbogstaver og certifikater, men som har opfundet det ene flyvende apparat efter det andet – hanggliders, gyrokoptere, forskellige former for rygmonterede helikoptere og jetpacks. Parcelhushaven

og garagen var fuld af dem. På sin vej mødte han personligheder som Sean Connery – under optagelserne til *You Only Live Twice* – og Chuck Yeager; første mand gennem lydturen. Yager sagde til Vincent på luftfartsmessen i Paris: ”Jeg forstår ikke, at du tør. Jeg har haft hundredvis af ingeniører til at gennemregne de maskiner, jeg har testet. Du bygger dem bare og gør det selv.” Det netop lige det, Vincent gjorde – vi bukker og siger tak for musikken!

OSH

Vincent Seremet fotograferet i sit (hjemmedesignede) hjem foråret 2022. En nydelig ældre herre, der serverede kaffe, småkager og eventyrlige beretninger ved sit sofabord
Foto: OSH



**VEM SOM FÖRSÄKRAR DIG SPELAR
INGEN ROLL. TILLS DET GÖR DET.**



ENKELHET. FLEXIBILITET. SPECIALITET.

HDI har mångårig erfarenhet och stor kompetens då det gäller flyg och försäkring. Under närmare 50 år har vi förfinat och utvecklat våra skräddarsydda lösningar för dig som älskar att flyga. Som du säkert vet så är Inter Hannover nu **HDI**.

www.hdi-specialty.com | ga.stockholm@hdi-specialty.com | 08-617 54 00

HDI