

FLYV Nr. 3 2023

FLYV

Magasinet for alle med interesse for flyvning ✈️

BABY BLUE

- kirkeflyvningen

LÆS MERE S. 22

Lær at flyve

LÆS MERE S. 38

Miss Saigon

LÆS MERE S. 16

Gyrokoptertræf

LÆS MERE S. 10





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

FLYV

runder 95 år!

Et 95-års jubilæum fejres ikke på samme måde som et 90-års jubilæum eller et 100-års jubilæum, men ikke desto mindre har FLYV nu eksisteret i 95 år!

Et 10-års jubilæum er heller ikke noget vildt ekstraordinært, men alligevel en milepæl, som jeg er stolt af. For sammen med FLYVs grafiker, bogholder, freelancere og øvrige bidragsydere, så kan vi fejre at, vi har holdt FLYV i luften i ti år, siden KDA opgav at udgive det historiske magasin. Det burde måske fejres, men da der går meget tid med at få den nye bygning på Samsø Flyveplads færdig, så må det vente til det arrangement som Danske Flyvere afholder på Samsø Flyveplads fredag den 18. august. Det vil sige samme dag som Roskilde Airshow starter 2023-airshowet med aften-airshow.

Første weekend i juli er der dog - traditionen tro - pøller på grillen på Samsø Flyveplads lørdag mellem klokken 12 og klokken 14, men da der også er et større arrangement i Hans Christian Andersen Lufthavn samme dag, fra klokken 14:30, så holder vi årets FLYV-ind arrangement på lavt blus. Ikke desto mindre, så er muligt at mellemlande på Samsø, gnaske en pølle og skylle den ned med en vand eller en kop 'kaf', kyle en gummistøvle så langt som muligt i årets EM i gummistøvekast klokken 13, og se hvor langt vi er nået med den nye "Terminal 3". Med lidt held kan det alt sammen nås, inden videre flyvning til Hans Christian Andersen Airport, hvor der er lagt op til en spændende dag, med mulighed for at vinde flyveture i mange forskellige fly!

Sommeren er over os, og indtil videre har det været med mange ugers "SEVERE CAVOK". Det er godt for privatflyvningen, selvom græsbanerne rundt omkring i landet ikke længere er særligt grønne, efter mange uger uden en dråbe fra oven. I det gode flyvevejr summer det af aktivitet i luften og der er travlt i sommerlandet, hvilket indenfor dansk fritidsflyvning betyder, at der er masser af deltagere til de mange hyggelige og spændende arrangementer. Ringsted Flyveplads har haft fly-in, Timewinder blev afholdt på Nordsjælland i pinsen i strålende sol, KZ og Veteranflyveklubben har afholdt et fantastisk arrangement på Herning Flyveplads, og så har der har været konkurrence i præcisionsflyvning på Haderslev Flyveplads. Selv på den lille østfynske plads ved Revninge, er der blevet vendt pandekager til Pankhosh-arrangementer . . . og det er lige før jeg kunne blive ved med at remse op, og hvor er det vidunderligt, at så mange mennesker mødes omkring vores fantastiske fælles interesse FLYVNING. Det kan vi nyde alt sammen, og i det omfang FLYV har skribenter, fotografer og spalteplads, deler vi også de skønne historier her!

I dette FLYV kan du derfor blandt andet læse om et gyrokop-tertræf hvor 18 gyropiloter fra Sverige, Danmark, Tyskland, Frankrig, Schweiz, Østrig og Tyrkiet mødes om deres særegne flyvemaskiner. Men du kan også læse om, at "vores" elskede DC-3'eren igen er på vingerne; en artikel om Miss Saigon; om Baby Blue; Flyverhjemmeværnets årlige Bootcamp, og om noget så særegent som "Det flyvende Teater", der drager på tourné i Danmark.

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 forfatters 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 skriftlig 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
Gyrocopter	10
Miss Saigon	16
Baby Blue - kirkeflyvningen	22
Bootcamp	32



Bootcamp - en øvelse, hvor samarbejdet mellem Hjemmeværnseskadrille 270, Fennec-eskadrille 724 og politiet trænes.
Læs mere på side 22



Med et privatflyvcertifikat åbnes en verden af muligheder og oplevelser fra luften. Der er flere veje til at få PPL.
Læs mere på side 38

Om aftenen d. 4. maj flyver en formation af T17 på kirkeflyvning.
Læs historien om dem side **side 22**.
Foto: OSH



Miss Saigon - en dansk stewardesse var med til at flyve amerikanske soldater til og fra Saigon i 1968 midt under Vietnamkrigen.
Læs mere på side 16

Det flyvende teater	36
Lær at flyve	38
Mit drømmefly: Blackwing	42
FLYV for 90 år siden	48
Oscar Yankee	50
Flyveskolerne	51



Gyrocoptertræf på Samsø.
Læs mere på side 10



KORT SAGT

Af Ole Steen Hansen og Rune Balle



OY-RPO i lykkeligere omstændigheder end på hærværksdagen i Berlin – nemlig ved starten fra Kløvermarken under Danske Flyveres hundredårsjubilæum i 2017.
Foto: OSH

HÆRVÆRK I BERLIN

Tyske klimaaktivister fra gruppen Letzte Generation klippede sig først i maj gennem hegnet til Berlins lufthavn BER. De trak cykler med gennem hegnet og pedalerede sig frem til GA-området, hvor de oversprøjtede, hvad de kaldte en "privatjet", med orange farve. Som de selv forklarede: "Vi har markeret en yderst farlig genstand ... de superriges luksus sker på bekostning af flertallets og vi vil ikke en dag længere acceptere dette."

Flykending er tilsyneladende ikke klimaaktivisternes stærke side. OY-RPO,

som aktionen nåede at gå ud over, er en Piper PA-23 Aztec, bygget i 1975. Et dejligt fly, men altså meget langt fra noget, der selv med god vilje kunne kaldes en privatjet. Aktivisterne, som heldigvis hurtigt blev standset, var nok dybest set også ligeglade – det gjaldt om at markere et synspunkt.

Det siger sig selv, at det er forkasteligt at begå hærværk, og selvom det havde været en privatjet, ændrer det ikke på sagen. Når jeg nævner episoden her, er det fordi, den illustrerer nogle af de

fordomme, vi i GA-flyvningen er oppe imod. For eksempel at private fly kun er for de rige. Nu må rige for det første flyve i det og i øvrigt forbruge det, de har lyst til, men vi i GA-miljøet skal altså huske – for vores egen skyld – at invitere folk indenfor og med op i luften, så de kan opleve, hvor spændende og meningsfuld flyvning er. Og at privat flyvning ikke bidrager til nærmelsesvis så meget til verdens klimasynderegister som eksempelvis mange menneskers overdrevne forbrug af tøj!
OSH

OY-BPB

HAR VÆRET PÅ VINGERNE IGEN!

Tekst: Kim Rössell

Tirsdag den 18. april 2023 skete det, som alle DC-3 entusiaster i Danmark og udlandet havde længtes så meget efter – OY-BPB fløj igen efter to lange år på jorden.

I medlemsbladet DC-3 NYT kunne man i april 2021 læse, at OY-BPB efter at have fået ny motor, skulle på sin første testflyvning. "Planen var at flyve fra Kastrup til Roskilde for at tanke for derefter at fortsætte ud på en lidt længere tur, for at få alle systemer rigtigt varmet i gennem – og selvsagt for at få testet den nye motor. Desværre måtte man efter ca. en halv times flyvning afbryde den planlagte rute, da man observerede en stigning i olietrykket ud over normalområdet på bagbord motor (Den nye motor). For at beskytte motoren, valgte besætningen at stoppe motoren og tage den korteste tur tilbage til Kastrup på én motor". En motor som foreningen året forinden havde betalt knap 750.000 kroner for, skulle sendes retur til USA for reparation af et hovedleje. I februar 2022 kom motoren retur fra USA, og den 5. august var den monteret og klar til første afprøvning. Efter yderligere vedligeholdelse var OY-BPB klar til prøveflyvning den 18. marts 2023.

Men flyvning kræver piloter, og DC-3 Vennernes piloter havde efter to års pause mistet deres status. Heldigvis kunne Tom Van Horne og Arjan Vanadrichem fra Hollandske DDA (DDA Classic Airlines) sammen med DC-3-Venerne pilot Mogens Skovgaard (SOV) som sagkyndig på flyet gennemføre prøveflyvningen. DDA opererer til dagligt PH-PBA. De hollandske piloter udtrykte stor glæde over at kunne bidrage til at få OY-BPB tilbage i luften, og Mogens Skovgaard (SOV) oplevede det som "en forløsende dag, endelig at kunne mærke flyet igen".

Hvad er så næste skridt? I sommeren 2023 skal OY-BPB have udført et større strukturel eftersyn – ofte kaldet IRAN (Inspect and Repair As Necessary). Da der ikke er godkendt værksted i Danmark, må vi til England for at få det udført. Tom Van Horne og Arjan Va-

nadrichem har stillet sig til rådighed for færgeflyvningen som forventes godkendt af Trafikstyrelsen. Det seneste IRAN blev gennemført i 2010 af Nayak Aircraft Services i Kamenz uden for Dresden (der var en billedserie fra dette i DC-3 NYT fra september 2010). Nayak udfører for øvrigt i dag line-check for luftfartsselskaber i 210 lufthavne herunder Kastrup, men servicerer desværre ikke længere DC-3 som type.

Foreningens piloter skal også genhverve deres status. Det er planen, at piloterne skal til Holland og træne på simulatoren i Lelystad, og derefter have nogle start- og landinger i OY-BPB sammen med en kvalificeret DC-3 pilot fra enten Holland eller Sverige.

Foreningens tekniske organisation arbejder samtidig på at tilpasse flyets vedligeholdelsesprogram, så man i stedet for et IRAN efter hver ca. 12. år, kan lave et rullende vedligeholdelsesprogram, som blandt andet vil være mere økonomisk overskueligt. Det sker i forbilledligt samarbejde med søsterorganisationerne Flygende Veteraner i Sverige og Dakota Norway i Norge.

Det er vores håb at OY-BPB kan være tilbage i Danmark og være med til at markere 10-års jubilæet for Roskilde Airshow den 18. til 20. august 2023 og Store Flyvedag 11-12. august på den nedlagte flyvestation Værløse hvor OY-BPB har haft sit hjem i 28 år.

Der forhandles sideløbende med Trafikstyrelsen om vilkårene for flyvning med medlemmer. Hvornår en tilladelse hertil kan foreligge er uafklaret, men forventningen er lige nu, at det tidligst bliver fra sæson 2024.

Det koster mange penge at holde det legendariske DC-3 fly i flyvende stand, til glæde for alle. DC-3 Venerne er en godkendt almennyttig forening. Det betyder, at støtte til foreningen kan trækkes fra i skat. Donationer, store som små, modtages meget gerne. Støtten kan også være et medlemskab.

Gå ind på DC-3 Vennernes hjemmeside, www.dc3vennerne.dk og læs mere.



DC-3'eren smukke linjer set fra tårnet i Kastrup inden start den 18. april 2023. Foto: Michael Jensen/World-Photo.dk

Den planlagte flyverute på Mogens Skovgaards iPad. Foto: Kim Rössell



Piloterne efter endt testflyvning. Fra venstre: Tom van Hoorn (kaptajn), Mogens Skovgaard, Arjan van Adrichem (styrmand). Foto: Michael Jensen/World-Photo.dk



Opstart motorer. Foto: Michael Jensen/World-Photo.dk



Dagen derop: Optagelser og interview til TV-2 Kosmopol. Foto: Michael Jensen/World-Photo.dk

18. til 20. august 2023
i Roskilde Lufthavn

ROSKILDE AIR SHOW

sæt kryds i kalenderen



Roskilde Airshow løber af stablen fra fredag den 18. til og med søndag den 20. august 2023 i Roskilde Lufthavn. Roskilde Airshow har i år et særligt fokus på fremtidens flyvning og luftfart - herunder *hvem* der skal være en del af den, samt *hordan* den kan blive mere bæredygtig. Derfor kan man, udover fremvisning og udstilling af militære og civile fly, luftakrobatik og inspirerende talks, blandt andet opleve Martin Gräf, der kommer forbi

Roskilde Airshow for blandt andet at holde et foredrag om bæredygtig flyfart - som er en af hans helt store kæpheste. Derudover kan man som publikum opleve Marieke van Hulst Pedersen, som vil holde et oplæg om organisationen Women in Aviation, der kæmper for at udbrede budskabet om, at piger og kvinder har mange kompetencer og muligheder indenfor luftfart - og at fly ikke kun er for mænd.

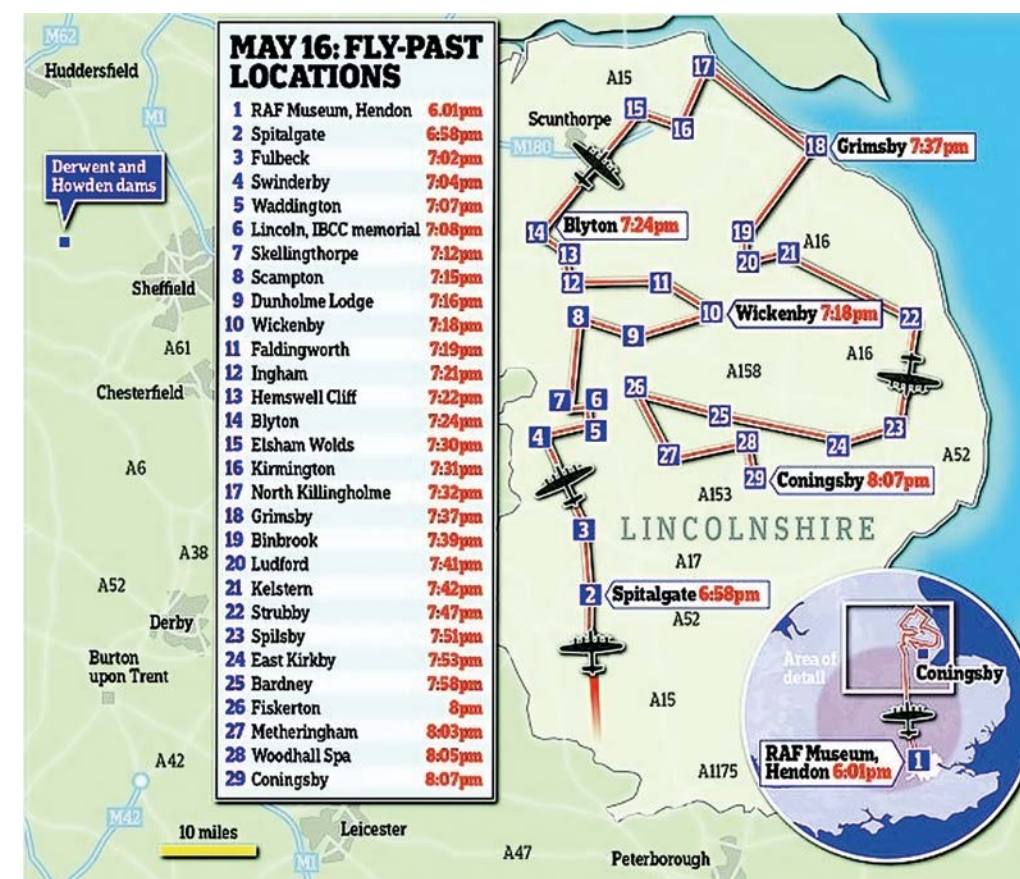
Det Danske Flyvevåben kommer i år med den største samling af fly nogensinde til Roskilde Airshow. Udover danske militærfly og Flyvevåbnets Historiske Samling, der kommer med F-16 mockups, kan man som publikum opleve Swiss Airforce samt militært isenkram fra både Finland, Sverige og Tyskland.

Du kan læse mere om programmet på: <https://www.airshow.dk>

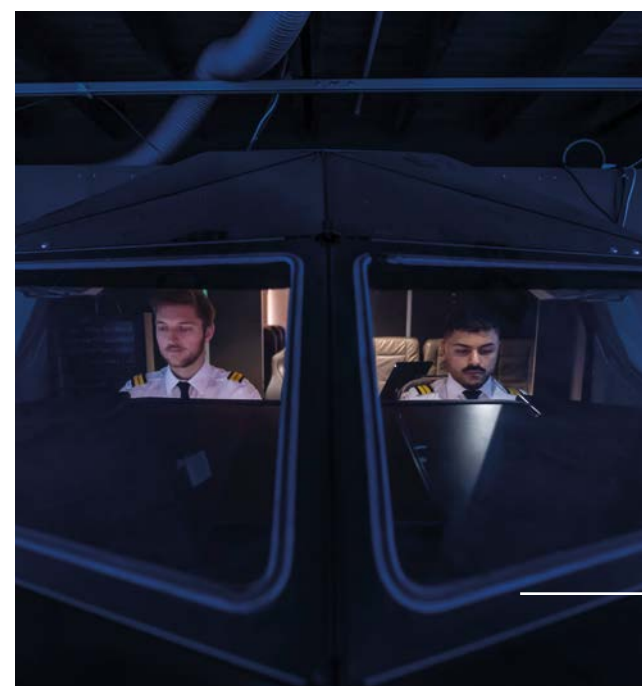
DAMBUSTERS 80 ÅR

De kan det der i England – mindes fortiden, om end nogle gange måske lidt selektivt, for Dambuster-angrebet var ganske atypisk for den britiske bombekrig mod Tyskland, og det fik ingen større betydning for krigens forløb. Men i år er det altså 80 år siden, at RAF Bomber Commands 617 Squadron helt nede over vandoverfladen kastede de smuttende bomber, der ødelagde dæmningerne Möhne og Eder, mens Sorpe blev lettere beskadiget. Formålet var at standse den tyske krigsproduktion ved at fjerne dens helt nødvendige vandforsyning. Det var et angreb genialt udtænkt og udført med stor dygtighed, stort mod og med store tab. Et angreb der i den grad er blevet en del af den kollektive britiske erindring om RAF i Anden Verdenskrig. Derfor måtte dagen da også markeres af Battle of Britain Memorial Flights Lancaster, der fløj hen over en række tidligere bomberflyvepladser i grevskabet Lincolnshire, herunder Scampton, hvorfra Lancasterne dengang i 1943 siden startede fra – i øvrigt fra græs, for Scampton havde endnu ikke fået hårde startbaner.

OSH



Lancasteren overfløj RAF Museum i Hendon/London klokken 18.01 og overfløj herefter en række tidligere – og enkelte endnu aktive – RAF-baser i grevskabet Lincolnshire, hvor 1 Group og 5 Group under Anden Verdenskrig var stationeret med deres bombefly. Bemærk, hvor mange der var på et relativt lille område. Derwent- og Howden-dæmningerne, der nævnes øverst til venstre på kortet er to dæmninger, hvor 617 Squadron trænedede forud for angrebet i maj 1943.



✈️ pilotuddannelse ✈️ campus ✈️ APS MCC

www.centerair.dk
[centerair](https://www.facebook.com/centerair)
[centerairpilotacademy](https://www.instagram.com/centerairpilotacademy)



GYROKOPTERTRÆF PÅ SAMSØ

Tekst og foto: Rune Balle

Hele 18 gyrokoptere landede på Samsø Flyveplads i løbet af pinselørdag, og de var fløjet til Samsø fra Tyrkiet, Frankrig, Schweiz, Østrig, Tyskland, Sverige og så selvfølgelig fra en håndfuld flyvepladser i Danmark.

Formålet med træffet var ganske enkelt at mødes for at hygge, sparke dæk og snakke gyrokopterflyvning, og så var de også kommet til Samsø for at nyde friske samske råvarer, tilberedt af kokken Henrik Anesen, der tryllede i køkkenet i den nye og næsten færdige "Terminal 3". For uden mad og drikke, duer gyrokopterpiloterne næppe.



Gyrokoptere findes i mange varianter, og med en åben gyro må det være som at køre på motorcykel.



Det er ikke hver dag så mange gyrokoptere besøger Samsø.

Pinsen 2023 vil formentlig blive husket som en af de pinseferier med det bedste pinsevejr i mands minde, og for deltagerne af årets GYROKOPTER-TRÆF, kunne man ikke have forstillet sig bedre. Let vind fra vest og nordvest, og hvis nogle af deltagerne fik øje på en sky, så havde de virkelig anstrængt sig.

HVAD ER EN GYROKOPTER?

For de læsere der ikke er vant til at omgås gyrokoptere, og derfor undrer sig over hvad en gyrokopter egentlig er, så er det

nok lettest at forstå gyrokoptere som en krydsning mellem en helikopter og en fastvinget flyvemaskine. For gyrokoptere er udstyret med rotorblade, der drives rundt af den fartvind den skubbende propel skaber. Med andre ord så overfører motoren ikke direkte kraft til rotorbladene, der skaber den opdrift, som holder gyrokopteren i luften, undtagen lige inden start. For i minuttet inden start, indkobles motoren til rotoren, så den "præ-roterer", og når gyrokopteren så skal lette, skaber motoren fremdrift ved hjælp af

den skubbende propel. Med andre ord så kan en gyrokopter ikke lette på samme måde som en helikopter, men den holdes i luften af samme princip som en helikopter med motorstop. For en helikopter med motorstop kan holdes flyvende ved at indfaldsvinklen på rotorbladene ændres så den "auto-roterer", og netop i denne flyvefase fungerer en gyrokopter på samme måde som en helikopter. Gyrokopteren "auto-roterer", med andre ord, fra den letter til den lander, og hvor en helikopter med motorstop kun holdes

flyvende fordi den opsparede energi – i form af flyvehøjde – konverteres til at drive rotoren, så holdes en gyrokopter i luften af den skubbende propel, der bevirker at gyrokopteren kan fortsætte med at autorotere.

ØKONOMI

Når vi beskæftiger os med flyvning, er et ofte stillet spørgsmål: "Hvad koster det?" At flyve gyrokopter er forbundet med udgifter, ganske som alle andre former for flyvning, og for overhovedet at kunne flyve

en gyrokopter, skal der noget uddannelse til. Har man i forvejen certifikat til ultralight fly, touring motorglider eller privatflyvercertifikat, så er det muligt at blive omskølet til gyrokopter på 5-10 timer. Og da det foregår i klub-regi, i en gyrokopter der "drikker" 10-15 liter 95 oktan bilbenzin, så er det ganske overkommeligt. Med et friskt gyrokopter-certifikat kan man så erhverve sig en gyrokopter. Og da det er muligt at finde en god brugt gyrokopter for et par hundrede tusinde kroner, så er gyrokopterflyvning inden for økonomisk

rækkevidde for de piloter, der i forvejen har et flyvebudget. Som de fleste er klar over, så kan alle former for flyvning også nemt gøres dyrere end den billigste løsning, og ønsker man sig en fabriksny super-lækker gyrokopter, så er de dyre løsninger noget der koster et sted mellem en og to millioner kroner, inklusiv moms. Set i forhold til en fabriksny Cessna 172 eller Piper 28, der nærmer sig 4 millioner kroner, så er en spritny super-gyrokopter knapt så kostbar.



Det set flot ud når 18 gyrokoptere står på række, og så fylder de markant mindre end tilsvarende fastvingede fly.

Gyrokopterne ankom som perler på en snor - næsten som i de store lufthavne.



Det var et særegent syn der mødte de lokale og pinseturisterne, der lagde vejen forbi Samsø Flyveplads.



Fransk design, polsk bygget og svensk ejet gyro, med et cockpit som en helikopter.



Instrumenteringen er ikke overvældende, men der er det der er brug for.



NDR filmede kokken Henrik Anesen der tryllede.



Vinduer ved fødderne giver godt udsyn.



Der var trængsel på taxivejen til og fra banen.



Rotorbladene renses for insekter for at opnå maksimal opdrift.



Cabriolet med smart lille bagagerum under cockpitet.



Aftenstemningen blev indfanget til TV-program om Samsø.



Travlhed på afrejsedagen.



På grund af flyveleder-situationen måtte der ventes på "slot-tid" til at gå i luften, så landegrænsen kunne krydres på det rigtige tidspunkt.



At flyve fra Istanbul til Samsø i en gyrocopter, er lidt af en bedrift, og det tog Mustafa otte dage at flyve fra Tyrkiet til Danmark. Mustafa fortsatte sin rejse til Stockholm, hvorfra turen fortsatte til Finland via Ålandsøerne, og videre hjem via blandt andet Estland, Letland, Litauen og Polen. I bagsædet har han en ekstra tank så han kan flyve 5-6 timer ad gangen.

GYROKOPTERE PÅ SAMSO

Når 18 gyrokoptere kommer 'flapper-flapper-brummende' til en lille ø, i den sydlige ende af Kattegat, så skaber det lidt opsigt. Og da elektroniske medier også er nået til Samsø, skulle der ikke andet end et lille opslag til, på Samsø Postens hjemmeside og på FaceBook, for at mange lagde vejen forbi flyvepladsen, for at se og høre om de besynderlige flyvemaskiner. Et enkelt landsdækkende medie var også på pletten for at berette om begivenheden, for den tyske "fætter" til Danmarks Radio "NDR" (Nord Deutsche Rundfunk) var på Samsø for at producere en portrætudsendelse om øen, der er kendt for nye kartofler og vedvarende energi.

HVORFOR PÅ SAMSO?

Man kan med god grund spørge hvorfor i alverden Samsø blev valgt som samlingssted, for gyrokopterpiloter fra Tyrkiet, Østrig, Schweiz, Frankrig, Tyskland, Sverige og Danmark, og det har to forklaringer. Den ene er, at ildsjælen Carsten Svendsen havde påtaget sig at arrangere årets gyro-træf, og den anden er, at han var så begejstret for den nye bygning på Samsø Flyveplads, at han spurgte om flyvepladsen ville deltage i arrangementet. Som vi har skrevet om tidligere, så var den gamle "Terminal 1" helt til rotterne, og da den nye bygning nærmer sig færdiggørelse, så var det nærliggende at teste hvad den kan. Således blev den nye "Terminal 3" afprøvet og fundet i orden, hvilket vil sig

at omkring 30 personer snildt kan spise både ude på den nye terrasse, og også kan trække inden døre, når temperaturen og duggen falder. Håbet er således, at mange andre flyveklubber vil lade sig inspirere af gyrokopter-træffet i pinsen 2023, og lægge vejen forbi på Samsø. Billund Flyveklub nåede at teste faciliteterne en lille uge inden gyro-træffet, og selvom der stadigvæk er mange småting der ikke er helt færdige, så er de det nok når øens borgmester klipper den røde snor, og foretager officiel indvielse af "Terminal 3" til Danske Flyveres årlige flyv-ind på Samsø, hvilket er den første fredag efter foreningens fødselsdag, der er 18. august.





Foto: OSH

Miss Saigon



Tekst og foto: Ole Steen Hansen

Naturligvis måtte jeg lige i Det Ny Teater for se, hvordan de havde klaret helikopterscenen, der vel er denne musicals største *claim-to-fame* ud over plakaten med et kinesisk-agtigt skrifttegn af form som en helikopter. Plakattegningen har altid været genial, ovenikøbet tobladet, så vi får mindelser om en Huey, Vietnam og den amerikanske ambassades tag i 1975.

Anderledes med helikopteren. Jeg så musicalen i London tilbage i 90'erne, da den var ret ny, og jeg var derovre alligevel.

Det var en tid, hvor der skulle stærkere og stærkere virkemidler til i Londons muscaldistrikt for at påkalde sig opmærksomhed. Så det var noget af en sensation, at der skulle komme en rigtig helikopter på scenen. Så rigtig som den nu kunne blive uden at blæse alle kulisser, skuespillere og publikum væk.

Jeg blev da noget skuffet dengang. Den såkaldte helikopter var sikkert ikke lavet af papmache, men den måde, hvorpå den kom ubehjælpsomt dinglende, gjorde da ikke noget uudsletteligt godt indtryk. Bedre held næste gang – så vidt erindringer. Nu måtte jeg se, hvordan københavnerne klarede den sag.

Da jeg sad med min kone og ventede på at komme ind i salen, kom en kvinde og satte sig ved siden af os. Hun havde en flot rød, mønstret stok. Vi faldt i snak på grund af den, og så var det, hun viste sig at være en slags Miss Saigon. Hun var i hvert fald landet i Saigon med en Pan Am Boeing 707 i 1968. Som stewardesse. Nu kunne vi ikke nå at høre det hele, for vi skulle ind på vores pladser, men der gik kun lidt over en uge, før jeg besøgte Lisbeth Myhre i hendes lejlighed på Frederiksberg.

Stokken, der startede samtalen.
Foto: OSH

Helikopteren

Det vigtigste ved en nærmest helt sunget musical som Miss Saigon er naturligvis historien og musikken, men så er der også helikopteren. Det Ny Teaters version sidder for enden af en tolv meter lang hydraulisk drevet kranarm. Hydraulikken er placeret under scenegulvet, og piloten er en scenetekniker, publikum aldrig ser. Virkningen forstærkes meget af lysglimt og lyde, der i salen får det til at virke som, at en helikopter faktisk flyver hen over publikum. Det er naturligvis ikke en rigtig helikopter, men illusionen er nok så fin, som den kan laves i et teaterum. Miss Saigon går ikke længere på teatret, men man har da lov at håbe, de vil tage den op igen en anden god gang.



Foto: Det Ny Teater

PAN AM

Lisbeth var vokset op i Husum-Brønshøj. Havde fået en realeksamen, og det var dengang alt rigeligt til at komme på lærerseminarium og se ind i en lys og lykkelig fremtid som tjenestemand i den danske folkeskole. Men så spændende var seminariet alligevel ikke, så hun tog til Tyskland som au pair. Det var hos en veluddannet og velhavende amerikansk familie, som tog mere end godt imod hende. Lisbeth

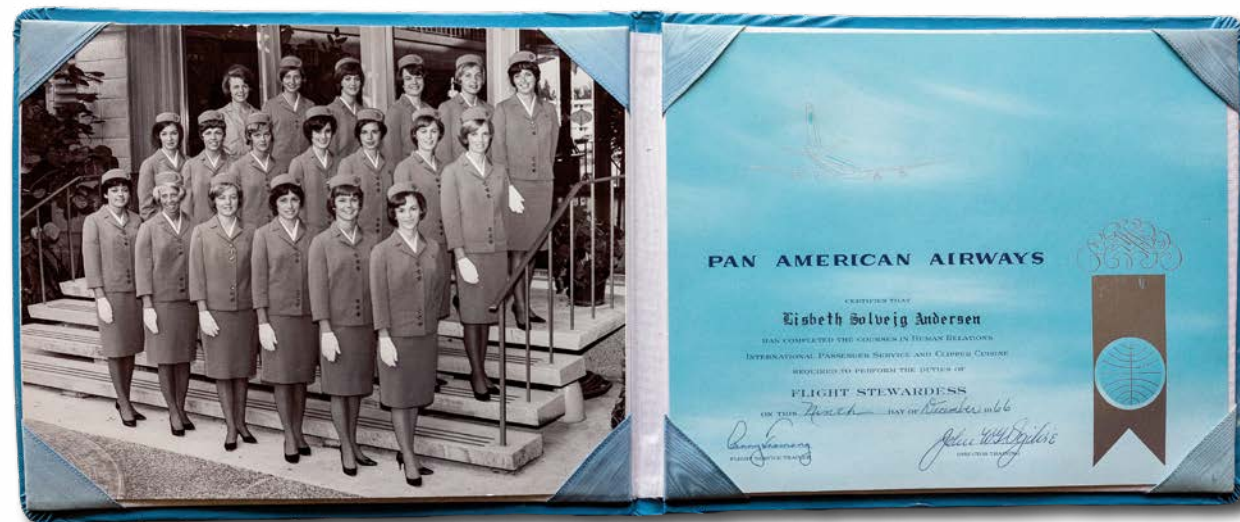
blev som en datter i familien og kom med på mange rejser.

Det satte gange i den danske au pairs eventyrlyst, og da Pan Am søgte stewardesser til deres rute fra tyske lufthavne ind til Vestberlin, forsøgte hun sig. Kun for at opdage, at det *skulle* være tyske stewardesser. Men, foreslog selskabet, ville hun ikke med til USA og blive stewardesse der? Jo da, mange tak, og hvad Pan Am ikke hjalp med, gjorde hendes generøse

amerikanske familie. Der var selvfølgelig nogle krav at lave op til med hensyn til vægt og højde. Dem klarede hun. Og dem skulle hun blive ved med at klare, for ellers var det på slankekur uden løn, indtil hun var skrumpet passende, hvad der dog aldrig blev aktuelt. Og så måtte hun i øvrigt ikke blive gravid, for så ville hun ganske enkelt blive fyret. Dette blev efter nogle år ændret, så stewardesserne i stedet kom på barselsorlov for egen reg-

Eksamensbevis og klassefoto fra Pan Am; Lisbeth står som nummer tre fra højre i øverste række. Lisbeths forældre modtog også et brev fra selskabet, der ønskede dem tillykke med, at deres datter nu var blevet stewardesse.

Foto: Lisbeth Myhre





Tan Son Nhut i februar 1968. En C-47 fra det sydvietnamesiske flyvevåben er blevet ødelagt af morterangreb eller ved sprængladninger placeret inde på basen.
Foto: Flickr

ning, men dog med mulighed for at vende tilbage til kabinerne.

Pan Am var ikke et hvilket som helst selskab. Det var nærmest luftfartens svar på Coca Cola forstået på den måde, at det var et All-American-verdensfirma. Pan Am fløj overalt – bortset fra USA, for selskabet fløj ikke indenrigs. Og således kom Lisbeth 23 år ung og ret ny i jobbet med en Boeing 707 til Saigon.

SAIGON

Allerede i december 1967 havde den amerikanske øverstkommanderende i Vietnam advaret Washington om, at kommunisterne havde planer om en afgørende og omfattende offensiv. Det drejede sig om både Viet Cong-guerillaen i syd og styrker fra Nordvietnam, der kom ned ad Ho Chi Minh-stien gennem Laos og Cambodia. Meldingerne hjem til USA og den amerikanske offentlighed havde ellers været, at kommunisterne næsten var nedkæmpet.

Den 4. januar 1968 landede Lisbeth for første gang i Saigon. Et par dage før havde hun sammen med sin besætning fløjet mellem Darwin og Sydney. De havde transporteret soldater, der skulle på R&R – *Rest and Recreation*. Nu var de på vej til-

bage til Saigon med soldater, der skulle i krig igen. Lisbeth beskrev det på et postkort, som det på den korte tid – lidt under halvanden time – de var på jorden lykkedes hende at få købt, skrevet og sendt hjem til sine forældre:

”Kære mor og far, en lille hilsen fra Saigon, har lige fløjet 170 soldater hertil. De havde været på fem dages orlov i Sydney. Det gjorde ondt at sige farvel. Flere sagde: ’Jeg vil hjem jeg vil hjem.’ Det var de letteste pas, jeg har haft. Nu skal vi flyve et nyt hold på orlov til Hawaii. Det bliver uden tvivl en flok fyre i godt humør. Kærlig hilsen Lisbeth.”

Men det viste sig at være noget andet. ”De kom lige fra kamp, og de fleste var ikke i humør til at snakke,” fortalte Lisbeth. ”Vi serverede steaks og is, men de fleste sov bare det meste af tiden. Kun enkelte ville snakke. Soldaterne var så søde og rare, det er virkelig de letteste passagerer jeg har haft.”

Klokken 08.55 samme morgen fløj Lisbeth resten af besætningen så soldaterne til Guam. Her holdt de pause, men andre besætninger fløj passagererne videre til Honolulu og hjem til San Francisco.

TET-OFFENSIVEN

Den 20. januar 1968 begyndte belejringen af Khe Sanh-basen helt oppe ved den demilitariserede zone mellem Syd- og Nordvietnam. Den skulle udvikle sig til et månedlangt slag, hvor kun en massiv indsats fra US Air Force forhindrede basen i at blive løbet over ende.

Den 29. januar begyndte det vietnamesiske – og kinesiske for den sags skyld – nytår. En stor familiefest med masser af fyrværkeri, en fest der hedder Tet på vietnamesisk.

To dage efter, den 31. januar klokken lidt i ti om formiddagen, landede Lisbeth igen i landet med Pan Am. Denne gang på basen Cam Ranh Bay ude ved kysten i det centrale Sydvietnam. Det var en tur som den første – hurtigt ind med soldaterne, kort ophold på jorden, derefter væk igen. Lisbeth mærkede ikke rigtig noget til krigen.

Men samme dag indledte Viet Cong-guerillaer og nordvietnamesiske tropper den såkaldt Tet-offensiv, hvor de slog til i en række byer over hele Sydvietnam. Også helt ind i hjertet af Saigon. Kommunisterne regnede med, at deres overraskende og omfattende angreb ville



Postkort fra Saigon – det som Lisbeth sendte hjem efter sit første besøg i 1968.
Foto: Lisbeth Myhre

føre til en generel opstand i Sydvietnam, en opstand vendt mod styret og de amerikanske styrker.

Lisbeth kom til at flyve en del ture ind til Vietnam under Tet-offensiven. Og her mærkede hun, at situationen i Vietnam havde ændret sig. Specielt en indflyvning til Saigon var meget skræmmende: ”Vi fløj ned i stejle spiraler lige over lufthavnen. Det var vildt i en stor maskine som en Boeing 707. Vi havde aldrig prøvet det før, jeg troede min sidste time var kommet. Jeg var helt hvid i ansigtet, da vi landede. Piloterne kom storsmilende ud til os. Det var gamle jagerpiloter, de havde styr på det. De fik i øvrigt krigstillæg for at flyve til Vietnam, det gjorde vi stewardesser ikke.”

Tan Son Nhut var både Saigons Lufthavn og en militær flyvestation. Den lå nordvest for byen og var et af hovedmålene i Tet-offensiven. I begyndelsen trængte Viet Cong og nordvietnamesiske styrker helt ind på den, kampene rasede flere steder inden for hegnet. Siden var den mål for morterangreb. Der blev også skudt efter fly, der landede og startede. Derfor blev indflyvningen til lufthavnen ofte foretaget stejlt eller i spiraler. I denne periode



Som stewardesse på 707'ere fyldt med soldater fik Lisbeth da tilbud om kontakter. Her er et af dem skrevet ned på en serviet. For god ordens skyld har vi streget navn og adresse ud – man ved jo aldrig...
Foto: Lisbeth Myhre

skete det engang, at en motor ramt kort efter starten fra Tan Son Nhut. En soldat bemærkede, at der var gået ild i en motor og kaldte på en stewardesse. Hun skyndte sig frem til cockpittet, hvorefter flyvemaskinisten – en Boeing 707 blev fløjet af tre mand – ilede bagud for at se på problemet. Historien melder ikke noget om, hvorvidt de fik slukket ilden, men det må have været tilfældet. Landing tilbage i Saigon var

ingen oplagt mulighed, så 707'eren blev fløjet til Filippinerne. Soldaterne tog episoden helt roligt – havde nok været vandt til det, der var værre. Men de tog godt for sig af de småkager, stewardesserne havde bakt til dem i deres fritid.

Lisbeth oplevede ikke, at en motor på hendes 707'er ligefrem blev skudt i brand, men dog at piloterne og flyvemaskinisten skulle ud og se efter skudhuller,

når de var landet igen.

Lisbeth kom aldrig rigtig ud at se Vietnam dengang. Det blev vurderet til så tilpas farligt, at besætningen aldrig fik lov til at forlade flyet. Det gjorde hun så mange år senere på en turistrejse. En stor oplevelse at se landet og møde den venlige befolkning.

Tet-offensiven i 1968 blev et vendepunkt i Vietnamkrigen. Offensiven mislykkedes for kommunisterne. Der kom ingen folkelig opstand i Sydvietnam, de led massive tab, også af erfarne folk. Der var tale om et markant militært nederlag. Men nu havde de amerikanske myndigheder igen og igen talt om, at krigen var så godt som vundet. Og så havde kommunisterne åbenbart kræfter til at angribe overalt i Sydvietnam. Det blev denne historie, der kom til at dominere de vestlige medier. Dermed blev Tet-offensiven den begivenhed, der fik folkestemningen i USA til vende sig mod krigen i Vietnam. I sidste ende førte det til, at der blev indgået en aftale, så amerikanerne kunne trække sig ud – ”*peace with honor*” som det hed (og staves!) hjemme i præsident Nixons USA. Problemet var blot, at kommunisterne slet ikke havde tænkt sig at overholde den, og at de nogle år efter i en hurtig offensiv løb hele Sydvietnam over ende (Var der nogen, der mumlede noget om Kabul 2021?).

Saigons fald i 1975 førte til den kaotiske situation på den amerikanske ambassade, hvor de sidste – men langt fra alle dem, der havde hjulpet amerikanerne eller arbejdet for dem – kom ud af landet med helikopterne. Det er i den kaotiske situation, musicalen Miss Saigon foregår.

Når man blev ansat i Pan Am fik man denne folder med hele selskabets historie og værdier. Jo, der var noget at være stolt af!
Foto: Lisbeth Myhre



Pan Am Boeing 707 ved Honolulu.
Foto: Lisbeth Myhre



Lisbeth i kabinen. Bemærk datidens åbne hattehylder, her med puder og tæpper til de lange stræk over Stillehavet – til eller fra Vietnamkrigen alt efter, om det gik øst- eller vestpå.
Foto: Lisbeth Myhre

Det blev mindeværdige dage først i Det Ny Teater og siden til formiddagskaffe hos Pan Am-stewardessen med hendes minder om begivenhedsrige år i verdens luftfart. Lisbeth er faktisk ligesom sine gamle kolleger en Vietnam-veteran. Avisen *Washington Post* tog stewardessernes historie op i 2020, den var mere eller mindre gået i glemmebogen. De stewardesser, avisen talte med i den forbindelse, sagde i det store og hele, at det ikke bekymrede dem, at de aldrig rigtig var blevet en del af USA's Vietnam-historie. Derimod var det vigtigt for dem, at soldaterne dengang havde sat så stor pris på deres indsats. De fik ingen medaljer for det, hvad der var tilfældet for de kabinebesætninger, der fløj

amerikanske soldater til Golfkrigen i 1991.

Lisbeth fortsatte flere år i Pan Am kom jorden rundt og blev In Flight Service Director på Boeing 747, før turen gik tilbage til Europa med endnu et par udenlandsophold og spændende arbejdsopgaver i bl.a. Tyskland, USA og Kuwait. Et begivenhedsrigt liv. Vores medier flyder generelt set over med kendisser. Tag eksempelvis DR's Aftenshowet, der fire gange om ugen er et overflødhedshorn af Tordenskjolds soldater. Men der venter alle mulige spændende historier derude blandt såkaldt ”almindelige mennesker”. De skal bare findes. Og hvis man kun hænger derhjemme og glør på tv, finder man dem aldrig! ✈️

Pan Am Boeing 707-321 i Saigon. Flyet havde plads til 180 soldater, da det var konfigureret udelukkende med økonomiklasse til troppe transport. Den langt nyere tomotorede 737-800, en favorit hos mange selskaber i dag, er syv meter kortere, har præcist samme kropstverrsnit som sin firemotorede bedstefar, men flyver med samme antal passagerer. Soldaterne havde i det mindste antændig benplads.
Foto: Pan Am



Baby Blue

– kirkeflyvningen

Tekst og foto: Ole Steen Hansen

Der er heldigvis stadig mange, som holder en smuk tradition i hævd. Lys i vinduerne 4. maj om aftenen. Den aften, der engang blev startskuddet til nok den største og længste fest i Danmarkshistorien, befrielsessommeren 1945. En aften, der startede med, at man overalt flåede mørklægningsgardiner ned, stod på taget af sporvogne, sang i S-toget og gav vildt fremmede mennesker knus! Danmark var atter frit – og folk opførte sig berusende anderledes, end de plejede.

Flyvevåbnets formationsteam Baby Blue har også en tradition denne aften, nemlig at flyve missing-man-formation over tre af de kirkegårde, hvor der her i landet ligger faldne britiske flyvere. Man siger ofte, at traditionen med lys i vinduerne viser, at vi ikke skal tage friheden for givet. Det giver god mening. Man kunne også sige, at Baby Blue pointerer en anden erfaring fra dengang. Nemlig, at Danmark sikkerhedspolitisk ikke kunne

klare sig selv i 1940, at neutralitet var en illusion, når et stort, aggressivt naboland var ligeglad med den, og at vi havde brug for hjælp til at blive befriet fem år senere. En erfaring, der gled direkte over i, at Danmark nogle år efter befrielsen fandt ind i NATO-samarbejdet, så vi ikke længere stod alene, skulle nogen igen finde på at angribe os.



Take-off fra Karup. Her er det bagerste par med 3'eren set fra 4'eren. Bemærk den røde spinder – en skyldes, at Flyveskolen på et tidspunkt var i gang med et projekt sammen med de danske hospitalsklovne.

3'eren laver sit break på kommando et stykke før Randbøl kirke. 1'eren er malet i en "classic"-farve, nemlig den, der blev anvendt på Flyveskolens Chipmunks, før denne type blev afløst af T-17.

3'eren med sine røde spinder er tæt ved at være på plads igen...

4'eren krydser ind bag de tre andre for at genindtage sin position på højre side yderst.

TIMET OG TILRETTELAGT

Baby Blue's mindeflyvning er timet på sekunder. Formationsføreren planlægger meget grundigt med hensyn til vejr, radiofrekvenser og de skiftende positioner i formationen. Til briefing på Karup blev det gennemgået i detaljer. Herunder, hvordan man forholder sig, hvis et fly af en eller anden grund ikke ville være i stand til at starte, eller hvis det blev nødt til at vende om undervejs. Med tre fly skulle formationen fortsætte og gennemføre programmet, men det ville ikke give mening, hvis der blot var to tilbage. Altså ville flyv-

ningen blive aflyst i det tilfælde.

To af kirkerne – Reersø og Svino – ligger på Sjælland, hvorfor formationen ville komme til at krydse Storebælt. Da havtemperaturen var under ti grader, fulgte man Flyvevåbnets regel med at flyve i tørdragt. Dertil redningsvest og en gumibåd, som man sad på. Altså et komplet udstyr til en "romantisk sørejse", som den tyske langdistanceflyver Elly Beinhorn engang kaldte sin eneste option i tilfælde af en eventuel nødlanding på Middelhavet.

Starten foregik parvis, og kort efter blev der dannet en tæt finger-four- forma-

tion med kurs mod Randbøl kirke sydøst for Billund. Jeg var med i 4'eren yderst til højre og fik allerede i de første minutter demonstreret, hvor meget piloten på denne plads skal arbejde med styregrej og gashåndtag. Men ellers foregik transitturen til Randbøl i løs formation, der ikke kræver den samme splitsekund opmærksomhed. Teamet var nogle minutter for tidligt på den, så vi fløj et rundt holding pattern nogle kilometer vest for kirken for at kunne komme præcist, hverken for sent eller tidligt. Det er en almindelig militær dyd, men også høfligt i forhold til det

program, man fulgte for mindehøjtidelighederne på jorden.

Den store cirkel i holding ville bevirke, at 4'eren skulle flyve en noget længere vej yderst i formationen, fordi cirklen er størst her. Det gav ikke mening at ofre fuel og motorkræfter på dette, så i stedet skar piloten i vores fly flere gange tværs gennem cirklen, fløj dermed en kortere strækning; hele tiden bag de andre, hvor han også lod flyet stige. Her i holding betød det ikke noget, at formationen ikke blev holdt perfekt. Den vundne højde blev omsatte til fart, da vi igen skulle

ind tæt og på rette plads, fordi ordren til at påbegynde indflyvningen blev givet.

Vi fløj så ind mod Randbøl kirke, hvor mange mennesker havde forsamlet sig. Et stykke fra den gav formationsføreren ordren "missing man go", og 3'eren trak stejlt op, gik i stå, faldt ned til siden og forsvandt bagude og under os andre. De tre sidste fly nu med et hul i formationen – repræsenterende "the missing man" – fortsatte ind over kirkegården. Herefter foretog de et formationsdrej 180 grader til højre og fløj bort i modsat retning af den, de var kommet fra. I 4'eren flyttede

vi nu position fra højre til venstre side, således at 3'eren kunne komme tilbage på sin plads uden at skulle flyve ind mellem to fly – 1'er og 4'er. Princippet i formationsflyvning er, at man sigter lige bagved ét og kun ét andet fly i formationen. Da 3'eren var på plads igen, krydsede vi i 4'eren ind bag de andre tilbage til vores oprindelige position yderst til højre. 4'eren er virkelig på arbejde i Baby Blue, og det skete da, at vi fik et godt vip, når vi ramte slipstrømmen fra et af flyene foran i forbindelse med positionsskiftene.





På vej til Roskilde for at tanke.



Hjemad ud over den sjællandske kyst.



Nat med Silkeborg om bagbord.

OVER HAVENE...

Formationen med alle fire på plads i finger-four fløj så endnu engang ind over kirken og fortsatte herefter mod øst. Syd om Vejle og over Storebælt var formationen igen løs. Der var modvind og formationsføreren orienterede om, at han øgede manøvdrykket en anelse for at være sikker

på, at nå Reersø til tiden. Udfordringen var, at det også tærede på tankindholdet, men motorerne blev leanet, og der blev aldrig noget problem med ikke at have fuel nok til overflyvning ved alle tre kirker. Det blev diskuteret over radioen, om 3'eren var trukket lidt for tidligt op ved Randbøl. Formationsføreren ville høre

piloternes mening, og der var almindelig konsensus om, at det godt kunne vente nogle sekunder næste gang.

Fra vores IP – initial point – nord-øst for Reersø, drejede vi direkte ind mod kirken, som blev nået præcist på det planlagte tidspunkt. Også her var der mange mennesker forsamlet til mindehøjtidelig-



Donald V. Smiths civile gravsten på Svinø kirkegård. Teksten "Together at last" fortæller noget om det sammenhold, der var i en bomberbesætning. Smith glemte aldrig de seks andre, der ikke kom ud af den brændende Short Stirling.

Der blev holdt en kort debriefing efter landingen. Formationsføreren gennemgik alt fra A til Z. Ved en af kirkerne var formationen kommet fem sekunder for tidligt. Det var ok, var man enige om. Mere præcis behøvede den militære præcision trods alt ikke være på en operation som denne.

Personligt fik jeg ikke sat lys i vinduerne denne 4. maj, men til gengæld havde jeg det nok i øjnene. Det var en fantastisk oplevelse at få mulighed for at følge et dygtigt formationshold på arbejde og få mulighed for at forevige den smukke tradition fra højre sæde i 4'eren. Så rigtig mange tak til Baby Blue og Flyvevåbnet for det!

GRAVENE

På alle tre kirkegårde, som Baby Blue flyver over, ligger der besætningsmedlemmer fra britiske bombefly. På Randbøl er de fra en Lancaster fra 83 Squadron, et stiftinderfly, der var med til at markere rute og mål for de øvrige, men som blev skudt ned i 1944 på vej hjem efter at have bombet den østpreussiske hovedstad Königsberg. På Reersø kirkegård ligger der blot en enkelt flyver – flyvemaskinisten fra en Lancaster fra 550 Squadron, der havde bombet Stettin, men som blev skudt ned ved Sejro i 1944. Hans lig skyllede op på stranden ved Reersø, og lokale fiskere samlede ind til hans begravelse. Svinø er den kirkegård på Sjælland, hvor der ligger flest flyvere fra en række fly. Tæt ved krigsgravene ligger Donald V. Smith i en civil grav. Han var flyvemaskinist og eneste overlevende fra en Short Stirling fra 7 Squadron – også en stiftindereskadrille – der blev skudt ned i 1943. Smith blev den første allierede flyver, det lykkedes at flygte til Sverige. Han levede mange år efter krigen, men ønskede at blive begravet ved siden af sine kammerater fra dengang. Derfor den civile grav tæt ved de klassiske britiske hvide sten.

Læs meget mere om disse styrt og alle de andre på Sørensen Flensted's hjemmeside "Airwar over Denmark" på flensted.eu.com.



Flyvergravene på Randbøl kirkegård den 8. maj – fire dage efter overflyvningen.

hed. Baby Blue fløj samme program som ved Randbøl; først missing man – nu med break lidt tættere på kirken – derefter fuld formation efter et drej og endnu indflyvning fra samme retning. Herfra over Næstved til Svinø kirkegård, hvor den største samling flyvergrave på Sjælland findes. Det er herfra traditionen stammer, da den for længst nedlagte Flyvestation Avnø kun ligger omkring et minuts flyvetid væk. De fire T-17 drejede ind over den tidligere flyveplads og vi fik et nostalgisk kig på bygningerne dernede.

Fra Avnø gik turen til Roskilde. Måske var der fuel nok til at komme helt hjem. Men

netop "måske", og under hensyntagen til Flyvevåbnets regler om, at der skal være minimum 12 gallon fuel tilbage i tankene, når man kommer hjem, fløj Baby Blue til Roskilde for at tanke, mens solen farvede skyerne dramatisk med sine sidste stråler. Og så ellers bare hjemad mens mørket faldt mere og mere på. Igen over havene; denne gang med stærke rødlige farver nederst over horisonten mod nordvest. Skibe under os med lys i natten, syd om lysene fra Aarhus, nord om dem fra Silkeborg. For mig var det første gang, jeg prøvede at flyve formation og lave air-to-air-foto i næsten mørke. Men intet problem med de erfarne folk fra Baby Blue.



LOLLAND FALSTER

★ AIRPORT ★

ÅBENT HUS

SØNDAG 6. AUGUST 2023

10.00 - 16.00

HØJBYGÅRDVEJ 20B, 4970 RØDBY



Fritfald.dk

SE DAGENS PROGRAM PÅ FACEBOOK.COM/LOLLANDFALSTERAIRPORT

Did you know?

Sustainable aviation fuel (SAF) is designed as a **'drop-in' fuel** when blended up to 50% with traditional jet fuel. **Certified as Jet A-1 or Jet A**, it is safe to use in existing aircraft.



Find out more
airbp.com/SAF

Bootcamp

Tekst og foto: Ole Steen Hansen



Et Ground Support Team gjorde flyene klar til næste opgave. Herren i den orange vest er Eigil Kragh, tidligere pilot på Hunter og F-104 Starfighter i Flyvevåbnet og senere ansvarlig for indførelsen af Airbus A321, A330 og A340 i SAS. Men selvom han er pensioneret, er det svært at undvære flyvemaskiner, så nu gør han gavn på jorden i Hjemmeværnseskadrille 270.

SAMARBEJDE OG KOMMUNIKATION

Et helt centralt element i øvelsen var at få taget de mange kapaciteter i brug, hver med sine fordele i det store spil. Det lyder enkelt, men det skal ske i et dynamisk scenarie, der udvikler sig løbende, hvor der er et tidspres, og hvor de fleste deltagere flytter sig, alt imens der indsamles informationer og observeres.

Alle scenarier blev udspillet i Aalborg eller i en radius af maksimalt 40-50 kilometer fra byen. Der skulle ikke spildes tid med lang transit for politikretøjer, fly og helikoptere, ligesom de unge hjemmeværnsfolk, der bl.a. simulerede eksempel-

vis de selvmordstruede i scenariet ovenfor, heller ikke skulle flyttes til nye lokationer langt væk. Tiden skulle først og fremmest bruges på observation, kommunikation og samarbejde mellem enhederne. Der var tale om træning, og derfor var virkeligheden komprimeret i scenarierne, så deltagerne kom meget igennem.

I både Defenders og Fennec var der politiobservatører med. Denne observatør er den egentlige *mission commander*, som man kan sige bliver serviceret af de øvrige besætningsmedlemmer. Det er en politiopgave, der skal løses, og derfor er politiobservatøren i luften et vigtigt koor-

dinerende led mellem de forskellige kapaciteter i luften og på jorden. Men flere af deltagerne fra landets politikredse havde inden dette års øvelse tidligere kun haft et par korte ture i Defender og Fennec. De var med for lære at se verden fra fly, hvilket kan være ganske desorienterende de første gange. De skulle i det hele taget øve sig i at arbejde i det miljø som et lille luftfartøj er. Er det en dag med stærk termisk eller mekanisk turbulens kan det godt være aktuelt at finde en brækpose frem. Det oplevede jeg nu ikke noget af under mine to dage på øvelsen, men vejret var også ret roligt.



God tid til morgenmad i hangaren. På øvelsens andendag forhindrede tung regn, at den kom i gang om planlagt.



Alle dage startede med en vejrbriefing. Denne dag ventede man på, at regnvejret skulle trække nordover.



Droneteam og hjemmeværnspilot efter dagens arbejde.

En mand på 47 og hans kæreste på 27 er gået hjemmefra, de har haft selvmordstanker, og man frygter, de vil gøre alvor af dem. De er kendt af politiet og har været indlagt på psykiatrisk sygehus. Begge er mørkhårede og 180 cm høje. De er kørt væk i en sort Mercedes; formodentlig til et kolonihaveområde vest for byen ud mod fjorden. Politiet arbejder på at finde ud af, hvilket tøj de har på. Begge er helt ufarlige – for andre end sig selv. De skal

findes, gerne hurtigt.

Dette var den første opgave, deltagerne i årets Bootcamp blev briefet om i Flyverhjemmeværnets hangar på Flyvestation Aalborg. Bootcamp er en årligt tilbageværende øvelsesuge med realistiske scenarier baseret på det, politiet kommer ud for i dagligdagen. De kapaciteter, der stod til rådighed for af finde de to potentielle selvmordere var to Defenders fra Flyverhjemmeværnets Eskadrille 270,

en Fennec helikopter fra Flyvevåbnets Eskadrille 724 og desuden kørende patruljer på jorden, en hundepatrulje og et droneteam, alle fra landets politikredse, der kom med deltagere for at få træning. Samarbejdet mellem kapaciteterne i luften og på jorden var helt centralt i øvelsen. Ikke længe efter flyene kom hjem fra den første indsats på omkring toenhalv time blev de tanket og sendt ud på en anden opgave.

Fennec fra Eskadrille 724 letter fra Aalborg.





Defender taxier ud til start.

I LUFTEN

Jeg var med på et scenarie den anden lyse majaften. Opgaven var at finde et par udviklingshæmmede børn, der havde forladt en institution på en adresse i den nordlige ende af Jyske Aas – et område med megen skov. De to var i fysisk ret god form, og i sagens natur vidste ingen, hvilken retning de var gået i – hvis der overhovedet var tale om en retning. Men vi skulle forbedre os på at lede indenfor en radius på omkring syv kilometer. Det blev hurtigt besluttet, at vi i Defenderen skulle afsøge terrænets åbne områder. Vores makker i luften, en Fennec, ville undersøge skoven helt nede ved jorden, så dens besætning kunne se ind mellem træerne. Politipatruljer på jorden – en med hund – ville køre omkring i området.

Lave spredte skyer gjorde opgaven vanskelig og tvang os ned i omkring 1.000 fod. Det gav mindre overblik, og flyets kamera kunne ikke udnyttes optimalt. Flyvesikkerhedsmæssigt skulle der

enten lodret eller vandret holdes afstand til Fennecen, så vi ikke risikerede kollisioner. Det var så ikke noget problem, fordi helikopteren lå meget lavt. Vi så den flere gange, både med det blotte øje, andre gange på systemobservatørens skærm, fordi den blev fanget af kameraet under flyet.

Pludselig blev landskabet ellers meget stort. Det er fint at have et virkeligt godt kamera under flyet og dertil årvågne og observante besætningsmedlemmer. Men hvor er der bare rigtig mange skove, småklynger af træer og levende hegn, alt sammen noget der kan skjule dem, man leder efter – også selvom de ikke som sådan forsøger at gemme sig. Inden vi blev sendt videre på næste opgave, ledte vi et stykke tid i et cirkulært mønster som gradvist blev udvidet og skubbet nordpå, da man formodede, at de var gået den vej. Vi fandt dem ikke, og det gjorde andre af øvelsens aktører heller ikke. Simulanterne på øvelserne under Bootcamp har deres

retningslinjer i de enkelte scenarier, men også frie hænder til i forskellige situationer at gøre opgaven vanskeligere for politi og flyvere.

Der hører naturligvis debriefinger til efter hvert scenarie. Generelt korte indsatserne fint og effektivt, men der var også elementer med plads til forbedring. Sådant skal det være. En effektiv styrke forsøger hele tiden at forbedre sin måde at operere på. Flyverhjemmeværnets hangar var centrum for det hele – hovedkvarter, spise-stue, planlægningscenter og ventesal. For Defendernes vedkommende var det den sidste Bootcamp, næste forår står de nemlig til at blive erstattet af Flyverhjemmeværnets to nye fly. Det bliver to Twin Otters, kontrakten er underskrevet og så skal de udstyres med en sensorplatform, og piloterne skal omskoles, så de kan tage over efter de to maskiner, som professionaliserede Hjemmeværnets flyvende enheder.



Ventetid – dagens øvelser var udsat på grund af stærk regn og et punkteret dæk på en af Defenderne. Så var der ikke andet at gøre end at vente. Her er det unge hjemmeværnsfolk, der i dagens løb skal spille forskellige situationer på jorden. Friske unge mennesker, der ikke er blege for at få våde sko og bukseben, når de eksempelvis beslutter sig for at flygte gennem et sumpet terræn, for at gøre livet surt for myndighederne.



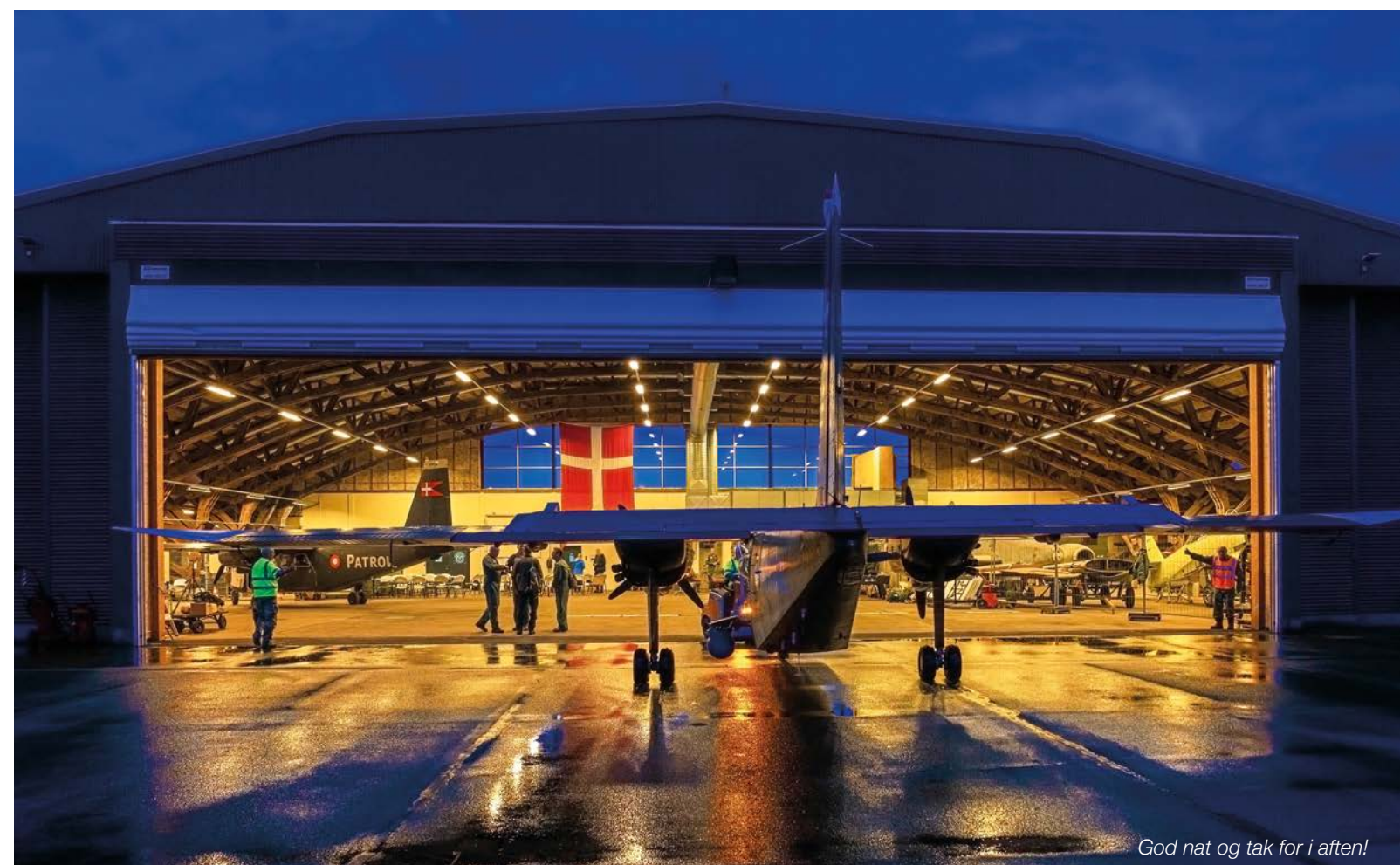
Lave skyer var en udfordring. Både piloter og fly kan gå IFR, men så mister man helt meningen med det hele. Den lave flyvehøjde gjorde eftersøgningen af de frie arealer langsommere.



Systemoperatøren betjener kameraet under flyet under eftersøgningen af de to unge ved jyske Aas. En politiobservatør sidder ved siden af.



På banen igen efter 2½ times vellykket øvelse.



God nat og tak for i aften!



Det flyvende teater

Hele fire dage i slutningen af juni er "Det Flyvende Teater" på tourné med forestillingen "Mågen", der spilles i Odense Lufthavn, Tåsinge Flyveplads, Lolland Falsters flyveplads samt Ærø Flyveplads.

Tournéen starter i Odense Lufthavn – eller Hans Christian Andersen Airport – mandag den 26. juni og "Den flyvende hangar" danner ramme om tournéens første forestilling. Fra Odense drager "Det Flyvende Teater" videre til Tåsinge Flyveplads tirsdag den 27. juni, og herfra går turen til Lolland onsdag den 28. juni, inden tournéen slutter på Ærø Flyveplads torsdag den 29. juni.

Forestillingen er en fri fortolkning teaterstykket "Mågen" der er skrevet af Anton Tjekov, og fortællingen starter på dagen for den første flyvning i det fiktive luftfartsselskab Seagull Airlines®.

Inden boarding vil Trigorin, selskabets direktør holde en indvielsestale efterfulgt af piloten Treplev, som er på sin første flyvning. Arkadina, seniorassistent, afbryder talen og kalder piloten indenfor. Der er et problem, for en måge sidder fast inde i flyet, og den vil ikke flyve ud. Seagull Airlines' flyafgang er 1 time forsinket. Nina, den unge stewardesse skal underholde passagererne med et nyt teaterstykke skrevet af piloten, som i øvrigt også er amatør-dramatiker . . .

For at få at vide hvad der herefter sker, er man nødt til at møde op i et af de fire "site-specific forestillinger" i henholdsvis Odense, Tåsinge, Lolland og Ærø, og det

bliver med garanti noget der giver stof til eftertanke, for som en kommentar lød fra en teatergænger der kender Det Flyvende Teater: "De er altså ikke helt almindelige i det teater".

BASE I BILLUND

Meningen med Det Flyvende Teater er ikke at være noget helt almindeligt teater, fortæller teatrets instruktør Giuseppe L. Bonifati, for de har base i Billund Lufthavn. Alene det, får de fleste til at spidse ører, for hvor mange steder i verden findes der et teater i en lufthavn?

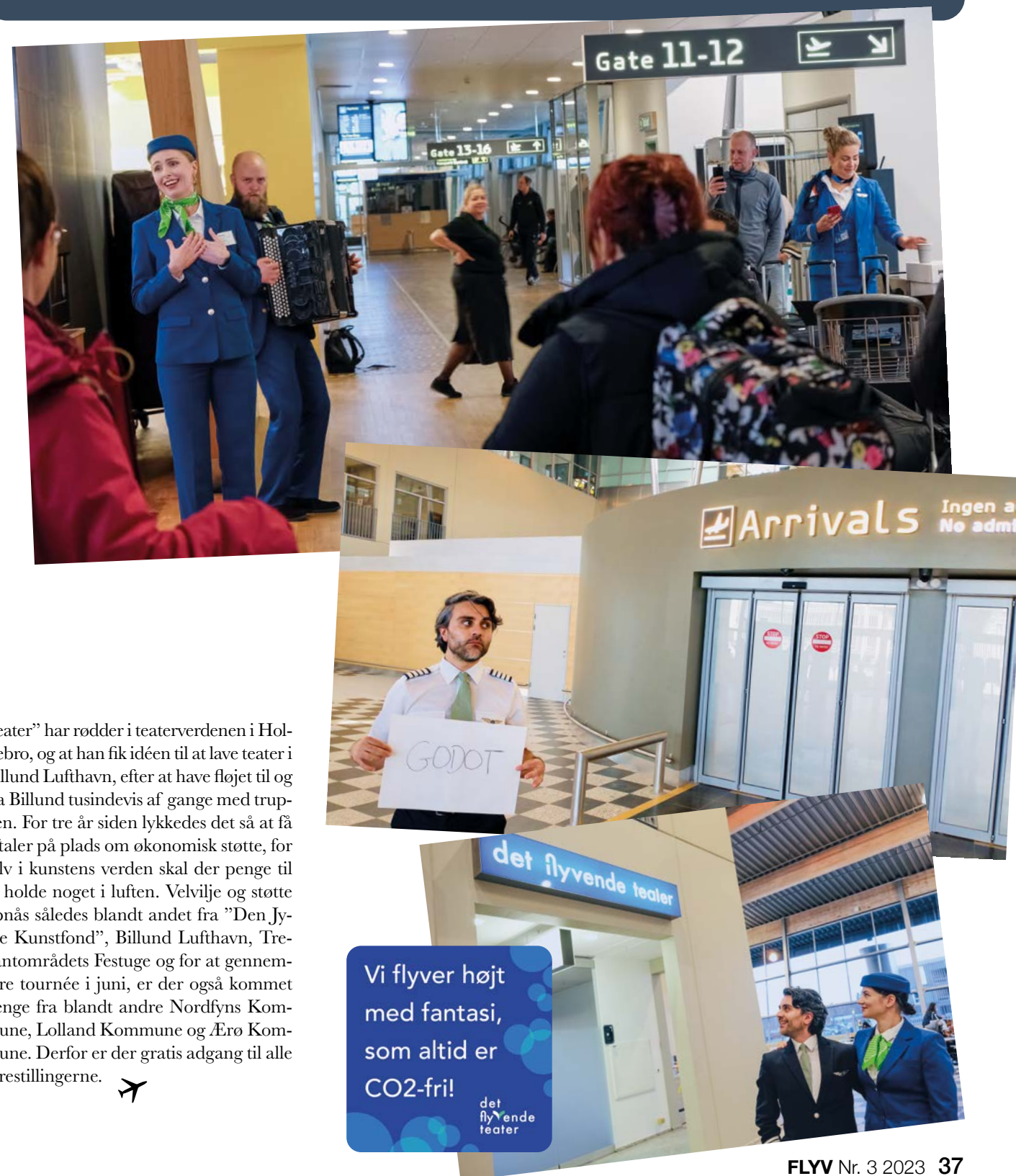
Giuseppe Bonifati, der flyttede fra Italien til Danmark, fortæller, at "Det Flyvende

Tour-plan:

Mandag d. 26. juni kl. 19.00: HCA Airport/Den Flyvende Hangar, Lufthavnvej 131, 5270 Odense N
 Tirsdag d. 27. juni kl. 19.00: Tåsinge Flyveplads, Flyvervej 35, 5700 Svendborg
 Onsdag d. 28. juni kl. 19.00: Lolland-Falster Airport, Højbygårdvej 20B, 4970 Rødby
 Torsdag d. 29. juni kl. 19.00: Ærø Flyveplads, Dortheadalsvej 11 DK 5960 Marstal

Læs mere på:

<https://detflyvendeteater.dk/seagull/>



Teater" har rødder i teaterverdenen i Holstebro, og at han fik idéen til at lave teater i Billund Lufthavn, efter at have fløjet til og fra Billund tusindevis af gange med truppen. For tre år siden lykkedes det så at få aftaler på plads om økonomisk støtte, for selv i kunstens verden skal der penge til at holde noget i luften. Velvilje og støtte opnås således blandt andet fra "Den Jyske Kunstfond", Billund Lufthavn, Trekantområdets Festuge og for at gennemføre tourné i juni, er der også kommet penge fra blandt andre Nordfyns Kommune, Lolland Kommune og Ærø Kommune. Derfor er der gratis adgang til alle forestillingerne. ✈

Vi flyver højt
 med fantasi,
 som altid er
 CO2-fri!

det
 flyvende
 teater

Kopier og del quick-guiden med interesserede - og spred budskabet om flyvningens glæder!

LÆR AT FLYVE!

Mange af FLYVs læsere har certifikat til forskellige former for flyvning, men ofte spørger 'ikke-piloter' hvordan man bliver pilot. Derfor er her er en quick-guide.

Tekst og foto: Rune Balle

Er drømmen at flyve en Cessna 172, en Piper 28 eller tilsvarende såkaldte A-fly, så er der flere veje.

Den direkte vej er enten at vælge flyveklub eller en kommerciel flyveskole, som f.eks. Billund Air Center; Starling Air på Tåsinge og Ærø eller Copenhagen Air Taxi; Flight 4000 eller Ikaros Fly i Roskilde Lufthavn. Her kan man gennemgå det nødvendige teorikursus og radiokursus, der begge skal bestås for at man kan få lov til at flyve alene for første gang. Det der kaldes for at "gå solo", hvilket også er betinget af at man har været hos en flyvelæge, for at få en helbredsmæssig godkendelse.

For at erhverve "PRIVATFLYVERCERTIFIKAT" – hvilket til daglig omtales som

et PPL - skal man gennemgå 45 timers skoleflyvning, hvoraf de 10 timer skal være soloflyvning, hvor man flyver helt alene, uden en instruktør ved sin side. Når alle nødvendige aspekter af flyvning er gennemgået, og skolens chef-instruktør er tilfreds, kan man indstilles til praktisk prøve. Og når den er bestået, kan man flyve med venner og bekendte, ganske som man har lov til at tage venner og bekendte med på en køretur i bil.

Økonomi

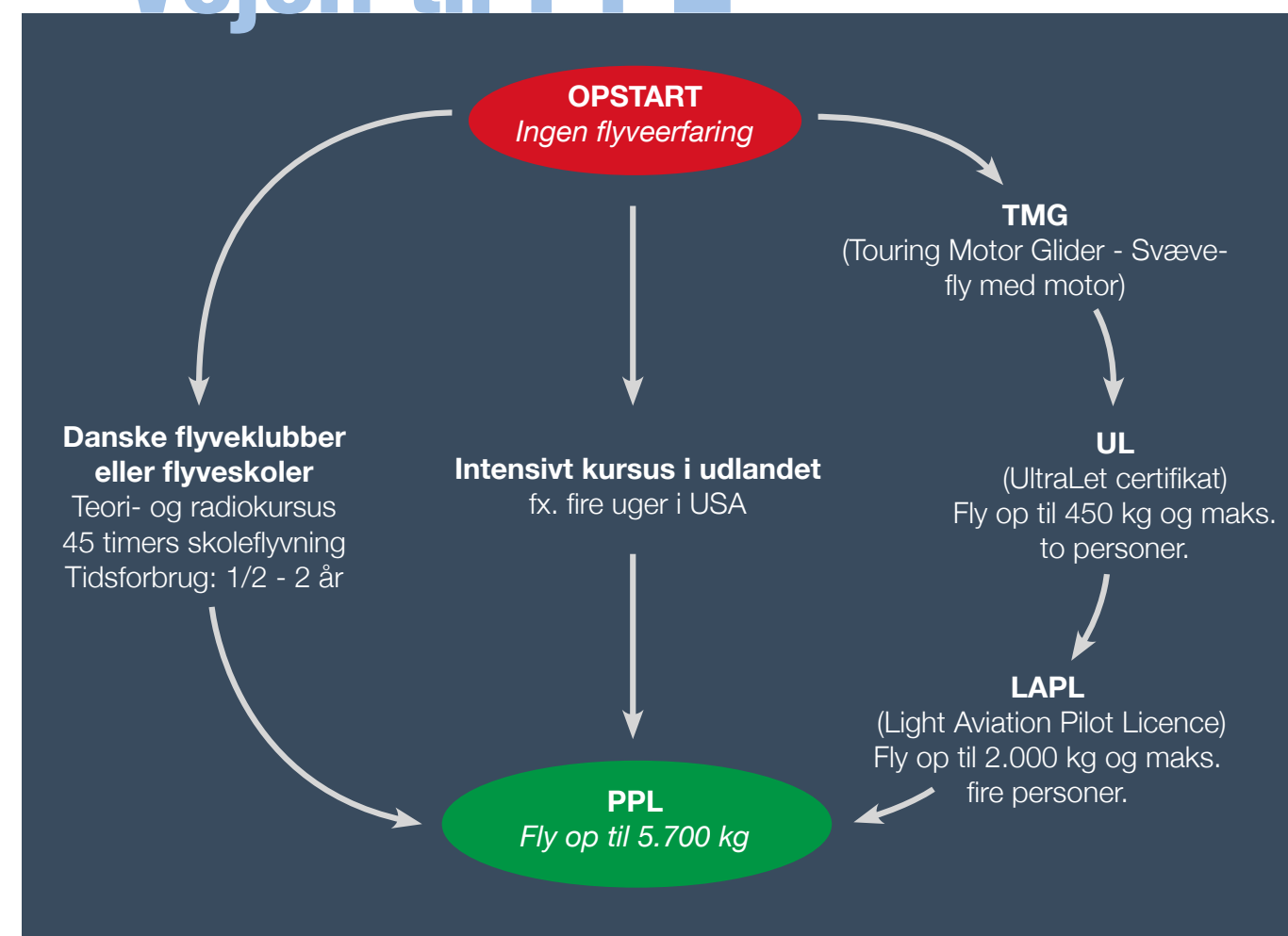
Vittige piloter fortæller gerne, at der skal tre ting til for at flyve: Penge, kaffe og rigeligt af begge dele, og det er nok ikke helt forkert. Dels drikker de fleste piloter og flyveinstruktører spandevs af kaffe, dels skal der en del penge til, for at kunne flyve.

45 timers skoleflyvning medfører udgift til at leje et fly i 45 timer, men dertil skal også lægges udgifter til undervisningsma-

teriale, instruktører, teoriprøver, landingsafgifter, lægeundersøgelse og til slut: den praktiske prøve samt gebyr for at få udstedt certifikat.

Alt efter om man vælger en flyveklub eller en kommerciel flyveskole, så løber det op, og hvis flyet f.eks. koster et sted mellem 1.500 og 2.000 kr. pr time plus instruktør m.v., så skal man være heldig for at få et certifikat til 100.000 kr. Realistisk set skal man nok ikke blive overrasket, hvis udgiften til certifikatet "lander" et sted mellem 100.000 og 150.000 kr. da man kan blive forsinket undervejs, hvilket medfører flere timer end de 45, som er minimumskravet. Til gengæld åbner certifikatet for myriader af fantastiske oplevelser, og da der er piloter der stadigvæk flyver som 80 eller 90-årige, så kan udgiften jo deles ud over rigtigt mange år, selv hvis man starter som 60-årig!

Vejen til PPL



Hvad må man med et PPL?

Med et PPL – altså et privatflyvercertifikat - i hånden kan man blive omskoleet til næsten alle fly der har en maksimal startvægt på 5.700 kg. Det vil sige, at man ud over at flyve i en-motors fly med stempelmotor, fast understel og fast propel, også kan videreudanne sig til at flyve om natten, i skyer og nedsat sigt, med optrækkeligt understel, constant speed propeller, med trykkabine, turbinemotor, med flere motorer, flyve med halehjul, på ski, med vandfly, i bjergegne og også til at flyve med bunden i vejret - såkaldt aerobatic – hvilket også kaldes "kunstflyvning".

De fleste starter dog med at skoleflyve i fly som Cessna 172, Piper 28 – eller de nyere lette fly med motorer, der kan flyve på bilbenzin – og langt de fleste privatpiloter "nøjes" med at flyve fly på størrelse med en Piper 28 eller Cessna 172. Altså fly med plads til 4 personer og en startvægt

på under 2.000 kg, hvilket også er grænsen for den "billige" start- eller landingsafgift på mange flyvepladser og lufthavne.

Hvor lang tid tager det?

At tage et privatflyvercertifikat kræver teori, og hvis man også skal passe sit arbejde, ved siden af at lære at flyve, så går der let et efterår og det meste af en vinter med det. Og da man også skal lære at snakke radio, så er det nok realistisk at tage teori- og radiokursus i løbet af et halvt års tid, for dernæst at gå i gang med at skoleflyve. I praksis kan man starte med at flyve, inden teori og radiobevis er bestået, men man kan ikke flyve solo uden at have bestået teoriprøver, radiobevis og helbredsmæssig godkendelse.

For at skoleflyve kræves rimeligt godt vejr, og da det ikke altid er solskin og vindstille, så skal man forvente en del aflysninger på grund af vejret. Kommer man så lidt sent

i gang ud på foråret, og skal man også lige på sommerferie og hygge med familie og venner i løbet af foråret og sommeren, risikerer man at skoleflyvningen trækker ud, så det når at blive efterår inden de 45 timer er fløjet. Da vejret i vinterhalvåret kan drille, risikerer man at blive forsinket yderligere, og derfor er en del flyve-elever endt med at projektet har strakt sig så langt, at det der er lært skal genlæres, hvorfor der skal flyves markant mere end 45 timer. Endelig er de 45 timer et minimumskrav, og da vi alle lærer forskelligt, så er det de færreste der kan nøjes med 45 timers skoleflyvning.

Andre veje til PPL

Selvom de færreste danske flyveskoler og flyveklubber anbefaler det, så kan man rejse til udlandet, og gennemgå et intensivt ekspreskursus, og få privatflyvercertifikat i f.eks. USA på helt ned til FIRE uger!



Det er en god ide at træne i simulator.



Moderne cockpit, Daimond Aircraft DA42.

At tage fire uger ud af kalenderen er en udfordring for de fleste, der har fast arbejde og familie, men alligevel er der en del danskere der har holdt "flyve-ferie" i udlandet. Med andre ord, flyver en hel del danske piloter på udenlandske certifikater, som de efterfølgende har fået konverteret til danske certifikater. Fordelen ved at rejse til f.eks. USA er, at man kan få certifikatet på meget kort tid, og at timeprisen på fly ofte er lavere, fordi flyene flyver mere - fordi det næsten aldrig er dårligt vejr - og flyene derfor kan udnyttes mere effektivt. Derudover koster flybenzin i USA markant mindre end i Danmark.

Ulemper er der dog, for som flyveelev skal man lære rigtigt meget på kort tid, fordi man mange dage skal flyve to lektioner pr dag. En ulempe er også, at man ikke lærer at flyve i det omskiftelige danske vejr. Det kan dog læres, og mange danske piloter har lært det ved at flyve en masse ture sammen med danske piloter, eller ved at hyre en dansk instruktør, til at samle op på det der er svært at lære i f.eks. Californien eller Australien. At rejse udenlands, for at lære at flyve, er dog også et fantastisk eventyr, der giver oplevelser og venskaber, som kan holde resten af livet, og vi er mange der har fået fantastiske erfaringer med hjem.

Den kreative vej til PPL

Med de regler der gælder nu, så kan man faktisk opbygge et PPL-certifikat over en længere årrække, og jævne udgifterne ud,

samtidig med at lære en masse om andre former for privatflyvning. For det er muligt at starte med at lære at flyve svævefly, eller svævefly med motor, hvilket kaldes Touring Motor Glider – til dagligt forkortet TMG. Mange svæveflyveklubber har TMG-fly, og mange klubber tilbyder skoleflyvning på TMG uden forudgående svæveflyvning. Alt hvad det kræver, er et medlemskab af en klub, hvilket koster omkring 500 kr. pr måned, og så en timebetaling på omkring 500 kr. pr flyvetime.

Fra TMG til UL

Med et certifikat til TMG kan man bygge videre, og via en UltraLet flyveklub erhverve et UL-certifikat, der giver ret til at flyve Ultra Lette fly, der – som reglerne er nu – må veje op til 450 kg, og medtage maksimalt to personer (nogle UL-fly må veje lidt mere, hvis de har rednings-faldskærm). Om alt går vel, hæves vægtgrænsen til 600 kg, som i mange andre europæiske lande, men da UL-flyvning er baseret på nationale regler, er der ingen der kan svare på om det kommer til at ske i Danmark, og hvornår det i givet fald kommer til at ske. Det der er sikkert, er dog, at UL-fly som regel er billigere at flyve i end de "gammeltdags" fly, der kræver PPL. UL-fly kan nemlig vedligeholdes af piloterne, og ofte bruger de markant mindre benzin end de traditionelle fly. UL-fly kan købes for små penge, men der kan også købes superlækre UL-fly, der næsten har instrumenter som en Airbus, og er hurtige og fantastiske at

flyve i. Men de koster så også et godt stykke over en million kroner!

Fra UL til LAPL

Med et UL-certifikat kan man bygge videre på sine kvalifikationer, og erhverve et LAPL certifikat, hvilket står for Light Aviation Pilot Licence. Det er næsten et PPL, men med den begrænsning, at man maksimalt må være 4 personer i flyet, der maksimalt må veje 2.000 kg, når det letter. I denne kategori er fly som de kendte Cessna 172 og Piper 28, men IKKE de lidt større fly som f.eks. Piper Cherokee 6 eller Cessna 206, der kan medtage MERE end 4 personer.

Fra LAPL til PPL

Med et LAPL-certifikat (Light Aviation Pilot Licence) har man ret til at flyve i flyvemaskiner med maksimum 4 personer og en maksimal startvægt på 2.000 kg. Dvs. fly som Piper 28 og Cessna 172, men ønsker man at kunne flyve de lidt større fly som f.eks. Cessna 206, Piper Cherokee 6 eller endnu større fly som Piper M600, Cessna Caravan eller Pilatus PC-12, der har turbine-motorer, så kræves der et PPL – altså et privatflyvercertifikat. Med PPL i hånden kan man blive omskølet til alle fly der har en maksimal startvægt på 5.700 kg.

Flyve i udlandet.

Med et dansk certifikat kan man i princippet flyve i hele Verden, for de fleste lande anerkender andre landes certifikater. Det



Piper 28.



Cessna 172.



Pilatus PC12.



Som privatflyver får man mulighed for at opleve Danmark fra luften på alle årstider. Tidlig forår over Samsø, hvor kartoflerne er dækket med plastik.



UltraLet fly.



Veteranfly Piper Cub.



Touring Motor Glider.

skal dog tages med et vist forbehold, for i mange lande er det et krav at man flyver en tur med en lokal instruktør, hvis man skal leje et fly. I nogle lande kan man få udstedt et midlertidigt certifikat, der måske gælder i 90 dage, mens der i andre kræves en form for teoriprøve samt en flyveprøve, hvilket ofte kan klares på en dag. Men med et privatflyvercertifikat er der mange spændende muligheder, som at rejse til Australien, New Zealand, Syd-

amerika eller Hawaii, hvor man så kan leje et fly og flyve i sommer og sol, når det er mørkt, koldt, vådt og blæsende hjemme i Danmark.

Flyvning i fremtiden.

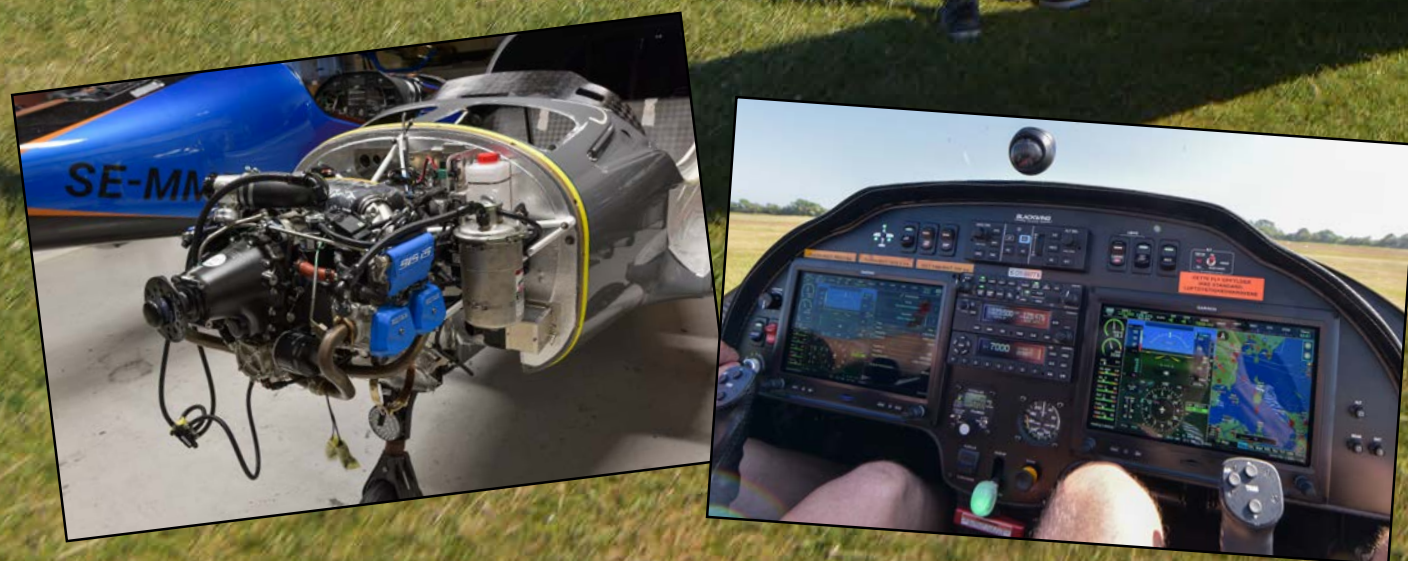
Et certifikat åbner for myriader af fantastiske oplevelser, og da den teknologiske udvikling lige nu går i retningen af fossil-fri flyvning, så er der ingen grund til at lade sig skræmme af "fly-skam" eller

dårlig samvittighed. Flyvning og luftfart er jo en del af den grønne udvikling, og hvis vi holder op med at flyve, så er der ikke grundlag for udvikling, der spredes på kryds og tværs. Flyvning har skabt meget der har spredt sig til landjorden, som f.eks. ABS-bremser, sikkerhedsseler og digital navigation. Et klogt menneske skal have sagt "Udvikling er at afvikle det udviklede". Så det gør vi! ✈

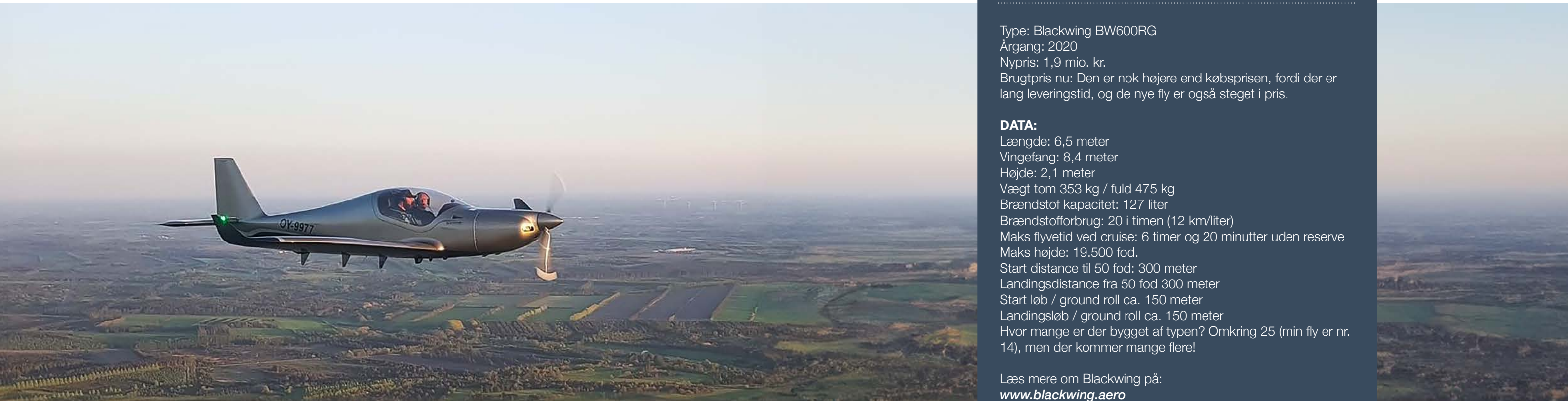
Mit drømmefly

BLACKWING BW600 RG

Tekst og foto: Rune Balle



I serien "mit drømmefly", har David Straadt fra Karup-egnen været på besøg hos FLYV-redaktionen på Samsø Flyveplads, hvor han fremviste sit drømmefly – det svenskbyggede BLACKWING BW600RG. Efter en vidunderlig og spændende flyvetur i smukt sommervejr fortalte David om sit drømmefly og om sine flyveerfaringer.



MIT DRØMMEFLY:

Type: Blackwing BW600RG

Årgang: 2020

Nypris: 1,9 mio. kr.

Brugtpris nu: Den er nok højere end købsprisen, fordi der er lang leveringstid, og de nye fly er også steget i pris.

DATA:

Længde: 6,5 meter

Vingefang: 8,4 meter

Højde: 2,1 meter

Vægt tom 353 kg / fuld 475 kg

Brændstof kapacitet: 127 liter

Brændstofforbrug: 20 i timen (12 km/liter)

Maks flyvetid ved cruise: 6 timer og 20 minutter uden reserve

Maks højde: 19.500 fod.

Start distance til 50 fod: 300 meter

Landingsdistance fra 50 fod: 300 meter

Start løb / ground roll ca. 150 meter

Landingsløb / ground roll ca. 150 meter

Hvor mange er der bygget af typen? Omkring 25 (min fly er nr.

14), men der kommer mange flere!

Læs mere om Blackwing på:

www.blackwing.aero

Hvordan startede din interesse for flyvning?

Den har måske altid været der, men fordi jeg havde travlt med arbejde og familie, spillede flyvning ikke nogen aktiv rolle i mit liv. For nogle år siden valgte jeg at omlægge mit arbejdsliv, så jeg fik mere fritid, og da jeg endelig fik tid til at dyrke en hobby, fik jeg lyst til at lære at flyve.

Hvor, hvornår og i hvad lærte du at flyve?

Da jeg bor i nærheden af Herning Flyveplads, var det nærliggende at undersøge hvad Midtjysk Flyveklub og Midtjysk Flyveskole kunne tilbyde, og da det virkede som et godt sted for mig, gik jeg i gang med at lære at flyve. I 2018 gik jeg så i gang med at lære flyveteori og tage radiocertifikat, og i 2019 nåede jeg i mål. Jeg skolefløj i en Piper 28 og fik PPL i 2019.

Hvad gjorde, at netop det fly du ejer er 'drømmeflyet' for dig?

Under vejs i min uddannelse til pilot opstod drømmen om at have mit eget fly og måske også min egen flyveplads. Jeg sugede til mig af informationer, og drømmen begyndte at tage form i mit hoved. Jeg lyttede mig til, hvad andre piloter gjorde, og især hvad de drømte om. Den viden brugte jeg til at blive konkret – især med valg af fly og udstyr.

I virkeligheden havde jeg jo allerede "sparet penge sammen", så jeg kunne godt til-lade mig at lede efter et nyt, spændende, hurtigt og moderne fly, som dog gerne måtte være billigt at flyve i. Med andre ord ikke et "veteranfly" med AVGAS-MOTOR, med stort forbrug af dyr fly-benzin, men noget der kunne flyve på almindelig 95 oktan blyfri bil-benzin med et forbrug på omkring 20 liter i timen.

At finde det perfekte fly blev derfor en spændende 'rejse', hvor jeg overvejede mange forskellige fly. Jeg var også med på flere klub-ture, hvor jeg fik erfaring med det at tage på ture i de små fly, og jeg erfarede, at det var en god idé at forsøge at finde et hurtigt fly med stor rækkevidde og god komfort – og så meget gerne et fly jeg selv ville kunne lære at holde ved lige.

Hvornår blev du ejer af dit fly?

Jeg bestilte flyet på fabrikken i november 2019 og fik det leveret i november 2020. Det var spændende at følge med i processen, hvor jeg skulle tage en masse beslutninger om ufatteligt mange detaljer, såsom farve, stafinger, farve på sæder og syninger i sæderne samt hvilken elektronik jeg ønskede. Selv detaljer om valg af lanterne og strobe-lys blev jeg involveret i, så der var meget jeg skulle forholde mig til. Det var derfor utroligt spændende, da flyet endelig blev leveret i Herning.

Hvor og hvornår fløj du første gang i dit fly?

Første flyvning var i Herning, hvor flyet blev leveret, og det var en kæmpe fornøjelse at flyve de første fem timer med en instruktør, der også lige skulle lære det spritnye fly at kende. Jeg havde jo PPL, men skulle omskoles til UL-fly og 6. december 2020 fik jeg så endelig papir på, at jeg måtte flyve i mit eget fly alene. Det var en stor dag!

Hvilke karakteristika har dit drømmefly?

Blackwing er hurtigt og helt moderne fly med autopilot, justerbar propel og faldskærm samt optrækkeligt understel. Alt det udstyr er ikke nær så dyrt på en UL som i et 'almindeligt' fly. Det kan flyve 6 timer på fuld tank med 145 knob, hvis den er poleret, men ellers 'kun' omkring 135 knob.

Er der noget særligt du bruger dit fly til?

Ja, jeg flyver ture sammen med de andre piloter i flyveklubben, og det er både korte ture rundt i Danmark og længere ture rundt i Europa. Jeg har også taget mine børn med på ferie flere dage ad gangen, og det hygger vi os meget med. Derudover sørger jeg for at få mine naboer med på oplevelser. Måske derfor har jeg ikke fået en eneste klage over min lille private flyveplads.

Har du nogen sinde haft en uheldig eller ubehagelig oplevelse med eller i dit fly?

Ja, for der knækkede en stang til venstre hovedhjul, da flyet var få måneder gammelt, fordi der var lavet en lille fejl i kul-fiberen. Stangen blev bøjet og knækkede, og så hang de ene hovedhjul og dinglede. Det betød, at jeg skulle finde et sted at lave en sikker nødlanding. Efter at have fløjet

rundt i 1½ time og bl.a. konfereret med fabrikken over telefonen, så valgte jeg at lande på græsset på Karup Flyvestation, og det gik fint. Flyet kurrede let hen ad græsset, så det eneste der skete var, at flyet fik en enkelt ridse, og et par antenner på undersiden af flyet knækkede. Jeg var så heldig, at propellen stod vandret, så den ikke tog skade. Teknikere fra fabrikken kom hurtigt og hentede flyet. Det blev repareret, og siden da har der ikke været andet end nogle småproblemer, som er blevet rettet hen ad vejen.

Er der noget omkring dit 'drømmefly', du skulle have indset noget tidligere?

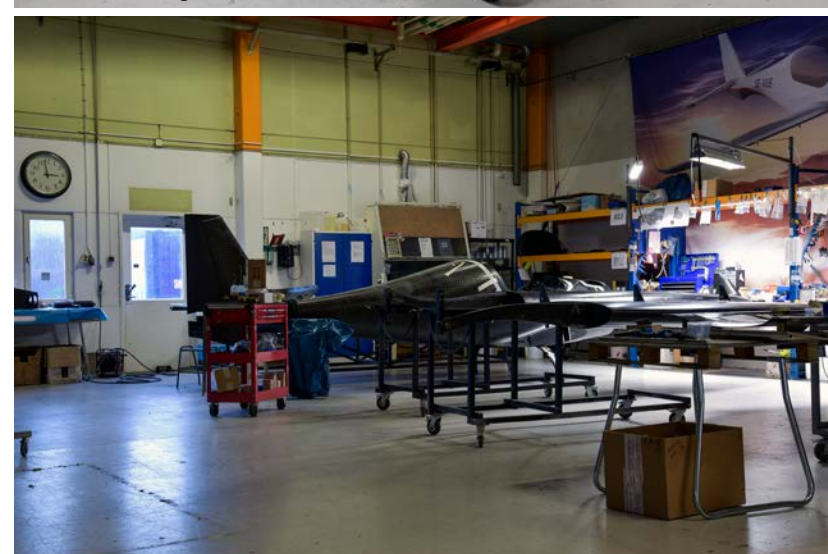
Min Blackwing er den sidste fra fabrikken med karburatormotor, og selvom jeg kunne have fået en motor med direkte indsprøjtning, så valgte jeg den sikre løsning, fordi jeg dengang ikke var helt tryk ved en indsprøjtningmotor. Det ville jeg måske



Motormontering.



Blackwing i solnedgang.



Blackwing bliver bygget i Eslöv i Skåne.



Vingerne fremstilles af kulfiber.



Flyveglæde i cockpittet.

have foretrukket i dag, fordi den bruger en anelse mindre brændstof, men det er dog ikke noget problem overhovedet.

Hvis du vinder 'den store' lottogevinst, vil det så betyde noget i forhold til dig og 'drømmeflyet'?

Det ville nok ikke gøre den store forskel, for 'drømmeflyet', er jo det jeg har. Hvis det var en helt vild lotto-gevinst ville jeg nok have et fly, der kunne lande lodret og flyve hurtigt fremad med vinger. Noget med motorer som på nogle af de nye droner, hvor motorerne vipper, når man skal flyve fremad. Det er dog ikke udviklet endnu,

men hvem ved, hvad der kommer på markedet. Udviklingen går hurtigt!

Står du selv for, eller deltager du i vedligehold af dit fly?

Ja jeg vedligeholder selv mit fly med god hjælp fra Herning UL Flyveklub. Jeg bliver oplært, så jeg kan mere og mere.

Har du en yndlings flyvetur?

Ja, det er nok alle turene hjemme fra min egen flyveplads. Særligt tidlige morgenflyvninger eller aftenture, hvor luften er helt stille. Lyset gør noget helt fantastisk om morgenen og om aftenen, og når man så

flyver helt lavt, så man kan se alle detaljer, så bliver det helt magisk.

Hvis der kom en, der brændende ønskede at købe dit fly, ville du så sælge, og hvis du ville anskaffe et andet drømmefly, hvad skulle det så være for et fly?

Jamen jeg ville nok købe en Blackwing med turbo, men så vejer den mere. Nej jeg ville nok vente, til der er noget bedre teknologi, men ikke noget med batteri. Men tænk hvis der kunne bygges noget, der kunne starte og lande lodret og så flyve lige så godt, så ville jeg måske kunne overtales.

Vil du anbefale andre at anskaffe et fly som dit 'drømmefly'?

Ja det kan jeg godt anbefale. Blackwing sætter meget snart flyet i serieproduktion, så helt klart når der kommer en egentlig produktion i gang. Blackwing er utroligt godt, for det er et hurtigt, smukt og velflyvende fly, der er udviklet af rigtigt dygtige folk. De kan helt klart noget de svenskere, der står bag, og de fortjener at se deres enorme udviklingsarbejde få kæmpe succes!



Blackwing nord for Samsø.



FLYV

for 90 år siden

Tekst: Kim Røssell



I juni 1933 markerede FLYV, at det var 150 året for brødrene Montgolfiers opstigning med varmluftballon udført af papir i byen Annonay hvor familiens papirfabrik lå. Omtalen afsluttes med *Montgolfieren viste vejen og takket være opfindelsen af ballonen har det været og er stadig muligt at gøre studier i de høje luftlag, hvilket den moderne aviatik i første række har kunnet nyde godt af.* At balloner stadig anvendes i høje luftlag, vidner observationerne af en kinesisk kæmpeballon over USA om, selvom formålet med ballonen ikke er fuldstændig afklaret. Lørdag den 4. februar 2023 nedskød Amerikanske F-22 jagere ballonen i 18 kilometers højde over Holden Beach i North Carolina. Tilbage til brødrene Montgolfier og FLYV i 1933.

Brødrene Joseph og Etienne Montgolfier var ud af en søskendeflok på 16 børn! Joseph (f. 1740) fattede interesse for naturvidenskaben: ”Igenem disse studier førtes hans tanker ind på den aeronautiske videnskab, og som første resultat heraf fremstod konstruktionen af en faldskærm, med hvilken han personligt sprang ud fra en høj bygning i Annonay. Efterhånden blev hans tanker domineret af den *altopslugende idé: at konstruere en hul luftmaskine hvis indre kunne fyldes med en luftart der måtte være lettere end atmosfærisk luft.*

Etienne (f. 1745) flyttede til Paris og blev en anerkendt arkitekt, indtil faderen kaldte ham tilbage til Annonay for at lede familiens papirfabrik. *Her traf han Joseph, der fortalte om sine aeronautiske ide-*

er, som fuldstændig greb Etienne, så der opstod et så intimt samarbejde mellem fysikeren og arkitekten, at det ikke er muligt at udpege den enes og den andens andel i opfindelsen af ballonen. Danmarks Flyveplade markerede 200 året for brødrenes flyvning med hele to platter fortalte FLYV på side 41 i 1984.

FLYV omtaler DDL's tragiske dødsulykke med Fokker F-VIIa hvor piloten løjtnant Hans P. S. Hansen mistede livet medens mekaniker og telegrafist Andreas Asmussen slap fra havariet med et brækket lårben. Flyet og den medbragte post blev flammernes bytte. FLYV skriver: ”*Skæbnen har villet, at dansk flyvning atter har måttet betale sin tribut til luftfartens udvikling – en af de bedste mænd har bødet med*



H.P.S. Hansen



DDL's Fokker F.VIIa som havarerede ved Hannover.

sin liv. Løjtnant H. P. S. Hansen, der blev 34 år gammel, påbegyndte sin flyveruddannelse ved Herens Flyveskole i 1924, og fire år senere fik han ansættelse som trafikflyver ved Det Danske Luftfartsselskab, efter i en periode at have været lærer ved Sportsflyveklubben. ”Det havarerede fly OY-DAC (ex. T-DOLB) var et Fokker F.VIIa bygget i 1927, som DDL benyttede til postflyvning. Flyet lettede 1. maj 1933 kl. 21.30 på årets første nat-postflyvning fra Kastrup via Malmø kl. 22.05 videre mod Hannover-Vahrenwald og Köln, men under indflyvningen til Hannover i lavt skydække havarerede det ved 1-tiden på en mark i Bothfeld ca. 3 km sydøst for flyvepladsen, hvor det kæntrerede og brød i brand. Om Kaptajn Hansen ydede en

tribut til luftfartens udvikling, eller om kaptajnen ikke var fulgt med tiden, kaster Asmussen 10 år senere lys over i DDL's jubilæumsbog, hvor han udtaler, at *den dygtige flyver (Hansen) der hørte til den gamle stab fra før blindflyvningens tid, stolede mindre på sine instrumenter, end på sin egen fornemmelse*” (DDL gennem 25 år, side 88).

For Sportsflyveklubben, hvor Hans P. S. Hansen havde været lærer, blev 1933 heller ikke et godt år. Den 26. maj 1933 holdt den ekstraordinære generalforsamling på Palace Hotel. Her gav formanden Mester P. Nielsen en redegørelse for de vanskeligheder, der de sidste år havde stillet sig hindrende i vejen for klubbens trivsel. Foreningens formål var at ud-

danne sportsflyvere, men efter gentagne henvendelser har myndighederne kategorisk nægtet klubben adgang til skoleflyvning på den eneste eksisterende civile flyveplads i Københavns nærhed, Kastrup Lufthavn, og som følge deraf så man ikke anden udvej end at fremkomme med forslag til klubbens opløsning. Der var fremmødt 12 medlemmer ud af foreningens 93. Heraf stemte 11 for foreningens opløsning. Foreningens formue på ca. 3.200 kroner blev, efter forslag fra restauratør Hammer, fordelt mellem foreningens medlemmer. Flere tilskrev dog deres andel til Danske Flyveres Fond.





OSCAR YANKEE ved Lars Finken

TILGANG:

OY-	Type	Bygget	Fabr.nr.	Reg.dato	Ejer/bruger	Ex
OY-FUN	Piper PA-18-95 Super Cub*	1954	18-3433	25.5.23		D-EMEK(2)
OY-GRR	DHC-8-202	1997	497	26.5.23	Air Greenland A/S	C-GXHY
OY-HIU(2)	Airbus H125 (AS 350B3e)	2012	7374	17.5.23		I-RISH
OY-JNK	Diamond DA 42 NG	2023	42.N503	10.5.23		EC-NMO
OY-MOL	Cameron TR-77	2023	12592	30.3.23	Sunclass Airlines ApS	F-WVYY
OY-NXN	Schempp-Hirth Arcus T	2020	92	28.3.23		D-KNXN
OY-OOL	Kubicek BB142P	2023	2046	28.4.23		XY-AMO
OY-PTR	Pilatus PC-6/B2-H4 Turbo Porter	1991	872	17.5.23		D-FACE(3)
OY-RLB	Boeing 767-200BDSF	1983	22222	16.5.23M	Maersk Air Cargo A/S	SE-RLB
OY-SYC	Boeing 767-300BDSF	1991	25269	17.5.23	Maersk Air Cargo A/S	N155DL
OY-TWM	Pilatus PC-12/47E	2014	1506	27.3.23		F-HOLI
OY-YFD	DHC-8-402NG	2010	4313	1.5.23		YL-BAQ
OY-YFF	DHC-8-402NG	2012	4408	23.5.23M		SP-EQC
OY-YFW	DHC-8-402NG	2012	4417	29.3.23M		SP-EQE
OY-YFY(2)	DHC-8-402NG	2012	4422	12.5.23M		SP-EQF

SLETTEDE:

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-ASC(2)	Boeing 737-4K5	27.4.23	Air Seven A/S, Roskilde	Til 9H-LAW
OY-EDG	Cessna 182S Skylane	18.4.23		Til N408EA
OY-GEC(2)	Gulfstream 200	2.5.23		Til XA-GLF
OY-GMF	Bombardier Global Express	2.5.23	Execujet Europe A/S, Roskilde	Til HB-JGF
OY-HCY	Bell 212	23.5.23	Air Greenland A/S, Nuuk	Til Canada
OY-HGY	Bell 212	23.5.23	Air Greenland A/S, Nuuk	Til Canada
OY-HPH	Robinson R22 Beta	22.5.23	Billund Air Center A/S, Billund	Hav. 10.5.22 ved Billund
OY-JBG	Piper PA-34-200 Seneca	22.3.23		Til PH-APP
OY-JRK(2)	Airbus A320-231	24.4.23	DAT A/S, Vamdrup	Til Sydafrika
OY-JZW(2)	ATR 72-212A	1.2.23		Til C-FDFK
OY-PBR	Cessna 208B Grand Caravan	8.5.23		Til Zambia
OY-PHW	Piper PA-32R-301T Saratoga II TC	30.5.23		Til USA
OY-YBU	ATR 72-212A	30.5.23		Til Estland
OY-YDB	EMBRAER ERJ 170-200STD	17.5.23		Til VQ-BLW
OY-YEF	EMBRAER ERJ 170-200LR	24.3.23		Til Indien
OY-YEN	ATR 72-600	2.5.23		Til 9Y-TTG
OY-YEO	ATR 72-600	11.5.23		Til 9Y-TTH
OY-YFJ	DHC-8-402NG	28.3.23		Til VH-8XS
OY-YFR	DHC-8-402NG	4.5.23		Til VH-8XN

BEMÆRKNINGER:

OY-HUR	Fuldt registreret 24.3.23
OY-JYB	Fuldt registreret 25.4.23
OY-RCM(2)	Fuldt registreret 29.3.23
OY-YEN	Fuldt registreret 26.4.23
OY-YEO	Fuldt registreret 10.5.23
OY-YFK	Fuldt registreret 29.3.23
OY-YFN	Fuldt registreret 8.5.23
OY-YFR	Fuldt registreret 26.4.23

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:

- 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 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

Flyveplads Guiden

Airport Guide 2023

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

FILM OG FLY PÅ TÅSINGE

FLY IN BIO

Lørdag d. 26. august

SVEND Filmdage viser: **American Made**

Tag din flyvemaskine med til Fly-In på Tåsinge og vær en del af en enestående begivenhed med spænding og underholdning. Både piloter og publikum vil få mulighed for at opleve filmen fra en helt ny vinkel og skabe minder for livet.

Udover filmvisningen vil der være mad- og drikkeborer, underholdning og film og aktiviteter for børnene. Det bliver en festlig dag, hvor vi hylder flyvningens magi og skaber et fællesskab for fly- og filmskere. Sæt kryds i kalenderen nu!

Elvira Madigan Airport, Flyervej 35, 5700 Svendborg

**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