

FLYV Nr. 4 2023

FLYV

Magasinet for alle med interesse for flyvning ✈️

LIZ

“Just breathe”

LÆS MERE S. 30

The Fens

LÆS MERE S. 18

Roskilde Airshow

LÆS MERE S. 26

På eventyr til Marokko

LÆS MERE S. 40



GASERVICE



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

visicover

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 retthigheder
- 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

Er det OK at blande sig?

Sommeren 2023 har været lige efter bogen, for efter en lang, varm og solrig forsommer, så er juli ofte blevet våd, blæsende og kølig.

På sådan en våd og kølig "sommerdag" ringede en pilot en søndag formiddag til flyvepladsen på Samsø, for at høre om det var muligt at få lidt hjælp til at hente noget bilbenzin. Piloten lød stresset, og han var ret insisterende, og egentlig ikke særligt høflig, men det kunne jo selvfølgelig være at jeg misforstod noget, da vi ikke delte modersmål.

Egentlig var der jo ikke noget særligt i den historie, men piloten havde meget travlt med at komme videre fra Samsø og nordpå, fordi han skulle til Norge. På vej til flyvepladsen ringede jeg til flyvemeteorologen, fordi jeg var lidt bekymret for, hvad den udenlandske piloter var ved at rode sig ud i, og min bekymring blev bekræftet. Fra en situation med finregn, lave skyer og dårlig sigt, var vejret nemlig ved at udvikle sig, så der ville komme endnu mere regn og meget lave skyer.

Da jeg lidt senere på formiddagen kom til flyvepladsen, og fortalte piloten, at jeg havde talt med en flyvemeteorolog, slog han det hen som pjat, for jeg kunne jo se på hans telefon, at det var fint nordpå, og at han bare lige skulle igennem lidt halvskidt vejr, inden han nåede til Nordjylland, hvorfra han så kunne flyve over Skagerak til Norge.

Normalt blander jeg mig ikke i de beslutninger piloter tager, når de skal fra Samsø Flyveplads, men alt hvad jeg havde lært i "Menneskelig Yddevne og Begrænsninger" stod pludselig bøjet i neon, og en hel stribe og advarselslamper blinkede. "Get-theritis" tænkte jeg, for piloten var helt forhippet på at få benzin og komme afsted, og meget insisterende sagde han flere gange, at jeg bare lige skulle hente to dunke benzin til ham, så han kunne komme afsted inden vejret gik helt ned.

Jeg spurgte forsigtigt ind til, hvor meget erfaring han havde med at flyve i dårligt vejr i Danmark, og jo mere vi talte sammen, desto mere bekymret blev jeg for indirekte at risikere at medvirke til, at piloten fløj ud i rigtigt skidt marginalvejr, hvor skyerne hang i 3-400 fod og der var 2-3 km sigt. Og jo mere han insisterede, desto mindre fik jeg lyst til at hjælpe. Da han så derudover ikke gjorde noget for at skjule sin frustration over, at jeg ikke ville hente benzin, så var jeg helt sikker på, at jeg gjorde det



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
Søfly Rating Canada 2012

rigtige. For, som jeg lærte af en flyveinstruktør, "er du i tvivl, så er der ingen tvivl". Derfor kørte jeg hjem, efter at have sagt, at jeg gerne ville hjælpe, så snart det var VFR-vejr.

Da jeg senere på dagen kikkede forbi på flyvepladsen, stod hans fly heldigvis stadigvæk på forpladsen, og inde i Terminal 3 sad han og hyggesnakkede med sin kone, der takkede for, at jeg havde tilbudt dem husly og vist dem, hvor de kunne koge vand, så de kunne få en kop pulverkaffe. Helt tilfreds var manden dog ikke, for han mente sagtens at han kunne have nået afsted inden vejret gik helt ned. Heldigvis var han godt gift, og hans kone tog det helt roligt og takkede mange gange for, at de havde fået lov til at være i den fine nye bygning. Men hvad er moralen? Er det OK at sige, at man egentlig ikke er helt enig i, at det er i orden at flyve ud i så marginalt vejr, at det faktisk er under VFR-minima?

Rent juridisk var det jo ikke mit problem, men jeg var glad for at de blev på jorden og glad for at vide, at jeg ikke skulle frygte et opkald fra myndigheder, der var i færd med at opklare forhistorien til endnu en ulykke i marginalt vejr. Tilbage står jeg så med spørgsmålet, om det egentlig er OK at blande sig?

Det mener jeg at det er, og faktisk kunne han jo helt have undgået at blande mig ind hans forehavende, hvis han selv havde sørget for at have benzin nok til at komme videre.

Men kære læser, er det OK at blande sig i andre piloters beslutning, under omstændigheder som disse? Det kunne være interessant at høre nogle bud på, så hvis du har lyst, så lad os lege "Sara og monopolet", ud fra det beskrevne dilemma.

Resten af FLYV er langt mindre kontroversielt, så nyd alle de fantastiske artikler!

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:

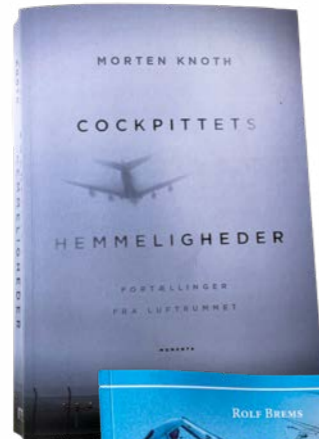
Ultimo: Februar, April, Juni, August, Oktober og December.
Deadline d. 1. i udgivelsesmåneden.

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
Nye bøger	16
The Fens	18
Roskilde Airshow	26



Nye bøger.
Læs mere på side 16

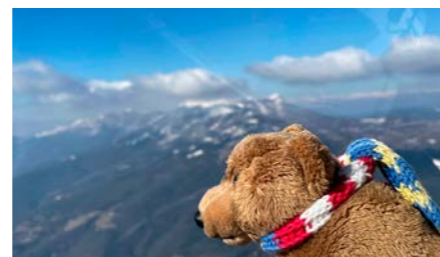


Roskilde Airshow.
Læs mere på side 26



The Fens. Læs mere på side 18

Liz - "just breathe"	30
På eventyr til Marokko - del1	40
FLYV for 90 år siden	48
Oscar Yankee	50
Flyveskolerne	51



På eventyr til Marokko - del1.
Læs mere på side 40



Læs historien om Liz på side 30.
Foto: OSH

KORT SAGT

Af Ole Steen Hansen og Rune Balle



Den gamle og den nye. En Hercules og en A400M Atlas overflyver RAF College Cranwell i Lincolnshire i England. Foto: MOD



Sådan var RAF's første Hercules bemalet. Billedet er fra 1967. Dengang havde RAF fire eskadriller Hercules i UK, en på Cypren og en i Singapore. Foto: MOD



Her deltager en RAF Hercules i 1973 i en større nødhjælpsoperation i Nepal. Hercules har igen og igen vist sig som maskinen med den store lastkapacitet, der kunne lande her og der og alle vegne. Foto: RAF

HERCULES FARVEL

Så er det slut. I hvert fald med Hercules i Royal Air Force. Den 14. juni fløj tre Hercules i løbet af syv timer fra deres base på RAF Brize Norton en rundtur over en række flyvepladser i England, Skotland, Wales og Nordirland. I slutningen af juni var det endegyldigt farvel til den gamle arbejdshest. Hercules har været funda-

mentet for logistikken i RAF's internationale engagement i årtier. De første kom i tjeneste i 1966, så det er mere end et halvt århundrede, typen har gjort gavn i forskellige versioner. Tænker man lige så mange år den anden vej – tilbage – svarer det til, at fly fra 1910 skulle have været i tjeneste i 1966. Man kan roligt sige, at Hercules har vist sig langtidsholdbar,

og den er som bekendt fortsat i tjeneste i mange lande – herunder skandinaviske. I UK er det nu Airbus A400M Atlas, der skal overtage mange af Hercules' opgaver. Flyet er større og har bedre præstationer og lasteevne en Hercules. Sikkert også en højere timepris. Man må håbe for RAF; at de bliver glade for den.
OSH



Flyvende gæster foran North Flyings hangar. Turbulenten i forgrunden er Kræns værk, men det var den nuværende ejer, der kom flyvende i den til arrangementet. Fotos: OSH



Kræn og Starfighter i 1:18 – og med foto fra Kræns sidste flyvning i typen bag ved. Flot model med lys og lyd, der faktisk gik i gang, mens Kræn holdt sin velkomsttale. Ikke særlig højt, det var trods alt kun en model, men nok til at være et passende diskret soundtrack.



Der står stadig en Starfighter i Aalborg; den lørdag stod den udenfor North Flyings hangar, og her står Kræn med den! Der var i det hele taget meget fokus på Kræns år med Starfighter. Interesserede kunne inde i hangaren bladre i Eskadrille 726's scrapbøger og instruktionsbogen til typen.

KRÆN OG KAGERNE

Det er da en god idé at fejre sin 75-årsfødselsdag. Og det er en endnu bedre idé at fejre den i en hangar med spændende fly ude foran. Kræn Hjortlund har haft med flyvemaskiner at gøre hele livet – fra modelfly til Danmarks hurtigste nogensinde (F-104 Starfighter, hvis nogen skulle være i tvivl), den klassiske S-61 redningshelikopter og en række typer i SAS. Det var

så dem, han fik penge for at flyve i, men for Kræn har det altid handlet om en dyb interesse for fly, flyvning og flyvehistorien i det hele taget. Han har således også ejet en KZ IIT, været aktiv i vedligeholdelse af veteranfly og har bygget fly selv. I dag giver han så en hånd med hos North Flying i Aalborg, og da dette selskab havde planer om en familiedag, blev de to midt i juni slået sammen til en fælles hangar-

fest eller reception eller hvad man nu skal kalde denne sammenkomst.

Det hele var meget afslappet og hyggeligt. Omkring 200 ansatte, familiedømmeder, venner, børn og børnebørn. Flere kom flyvende, herunder RVators, der gav en opvisning, som pyntede på himlen. Strut Nordjylland havde stillet deres KZ III og VII ud. Fin dag – en fest for familie kan sagtens handle om flyvemaskiner! OSH



Et kig på bedstefars gamle KZ II. Bare hyggeligt med en sammenkomst, hvor alle generationer er repræsenteret.



Kage med lille fly på startbane, kage med Starfighter, kagemand og æblekage og meget mere...



Foto: OSH

LOUISE OG LAGKAGEN

Når dagen nu skulle være noget særligt. Når man gerne ville give Louise en lagkage med hjem til fødselsdagen i Jylland. Ja, hvad gør man så? Det var en pludselig indskydelse at spørge FLYV-redaktøren, om han ikke lige kunne købe en lagkage og tage den med ud i den nye Terminal 3, så man undervejs med Louise og Fre-

derik på den aeronautiske ekspedition fra Ringsted til Randers kunne mellemlande på Samsø og samle den op. Når nu Siriuspatruljen til tider forsynes fra luften, kunne Louise vel få en unik luftig lagkage? Redaktøren beklagede, at der ikke længere er bagerbutikker på Samsø, men han kunne da bare købe et samlesæt til en lagkage i Brugsen og stå for den selv. Som sagt så

gjort, hvad man kan overbevise sig om på billedet. En mindeværdig kagedag, og en Cessna 172, der kan så meget i det hele taget, viste sig også at være en super lagkagetransporter. Alle herlighederne blev på bundene hele vejen frem til den flødeskumslette og sommeraftenslyse landing på Bane 25 i Randers. OSH



Foto: Thomas Hansen Skøtt



Det betyder rigtig meget for den generelle interesse for små fly – herunder veteranfly – at folk kan komme tæt på dem og oplevede dem i en afslappet og hyggelige stemning.

Foto: OSH

TØNDER FORSVARES AF FOKKER DR.1

Regnen stod ned i stænger og der blæste en halv pelikan – på Bornholm. Så det var heldigt, at Den Første Verdenskrig den første weekend i august blev udkæmpet ved den gamle Zeppelinbase udenfor Tønder. Her var vejret nemlig fint nok, kun i begrænset grad paraplykrævende. Så det blev et flot, flot arrangement med soldater på jorden og helte i luften. Michael Carlsons Fokker Dr.1 har vi set før i Danmark, men her var det på gammel tysk jord, hvor tyske jagerfly faktisk var stationeret for at forsvare Zeppelinerne og deres hangarer. Carlsons tredækker er så autentisk, at det nærmest er forkert at kalde den en replika. Det er bare en flyvemaskine af den berømte type, der er bygget lidt senere end de andre og ikke på Fokker-fabrikken i Schwerin. Carlson måtte op og forsvare Zeppelinbasen mod en englænder – spillet af Tiger Moth'en fra museet i Stauning fløjet af Jørgen Skov Nielsen. Man levede fint med, at der ikke dengang var Dr.1'ere på basen, og at en Tiger Moth er for ung til at have været med i 1918. Det er det muliges kunst at



Borgmester Marcel Meijer holdt tale og klippede snoren til den nye "Terminal 3" på Samsø Flyveplads.

genopføre historien. Og det er en rigtig god ting at sætte nulevende veteranfly ind i historiske sammenhænge. Det gør den slags arrangementer mere levende og spændende for publikum, det understre-

ger flyvningen som en del af vores fælles historie. Fulde point til Zeppelin- og Garnisonsmuseet i Tønder for et godt initiativ. OSH

SAMSØ TERMINAL 3 INDVIES

Fredag den 18. august blev "Terminal 3" på Samsø Indviet, og borgmester Marcel Meijer holdt en flot tale, hvor han hyldede ildsjæle, og fortalte at Samsø Kommune sætter stor pris på at have en velfungerende flyveplads.

Indvielsen foregik i forbindelse med foreningen Danske Flyveres 'fødselsdagsfejring' der afholdes hvert år den 18. august eller første fredag efter 18. august. Det var i øvrigt tredje gang foreningen fejrede fødselsdagen med FLY-in på Samsø, og fra at have haft 30-40 fly på besøg de første to gange, så blev der talt 67 fly på parkeringsområderne. Derudover blev arrangementet besøgt af en EH-101, der benyttede lejligheden til at træne forud for Roskilde Airshow, men den store overraskelse var overflyvning af F-16 der blev fulgt af den berømte Spitfire Silver G-IRTY.

Alt i alt et fantastisk hyggeligt og velbesøgt fødselsdags-terminal-indvielses-arrangement, hvor gæsterne også blev forkelet med samsø kartoffelsalat og 'pølser' på grillen, for uden mad og drikke . . . RB



Søren Pedersen, en af de frivillige, der hjælper til i Nyvangs hangar, fortæller begejstret andelslandsbyens apoteker, om hvordan ambulanceflyvningen begyndte i Danmark. Foto: OSH

VETERANFLYDAG I NYVANG

Oplevelsescenter Nyvang – eller Andelslandsbyen – er en chance for at opleve et Danmark, der ikke er mere. Et med lille andelsmejeri, apotek, smedje, brugsforening, husmandssted (med fedtemadder), slagter m.m. Det hele lyslevende og båret af frivillige, der gør stedet til et aktivt og spændende museum. Heldigvis – og gudskelov – er flyvemaskiner og redningskorps også en del af det. En KZ III ambulance er fast stationeret på den meget lille flyveplads, der kræver speciel indbydelse for at man får

lov til at sætte hjulene på den. Det havde en række tidstypiske fly fået en weekend i august. Det var årets veteranflydag, hvor man ud over at køre i antik rutebil og hestevogn kunne gå og snakke med piloter og se deres maskiner. Piper Cubs, KZ III og KZ VII. Den velkendte ultrallette sådan-cirka-Ellehammer, der bedst er tjent med at blive ved jorden, var kørt dertil og udstillet. En meget fin dag, hvor omkring 600 mennesker kom tæt på piloter og veteranfly og det gode gamle Andelsdanmark. OSH



NORSK ELEKTROFLYVEBÅD

Kort efter at SAS havde meldt "alt udsolgt" til de tredive sæder på sin helt igennem elektrisk-emissionsfri flyvning i – forventet, måske, hvem ved? – 2028, præsenterede norske Elfly Group sit projekt med en elektrisk flyvebåd, ikke mindst tænkt til kortere stræk mellem byer ved de mange norske fjorde. Dens forventede rækkevidde på 200 km vil kunne spare mange rejsetimer mellem lokaliteter, hvor rejsen til og

fra er alt andet end lige ud ad landevejen.

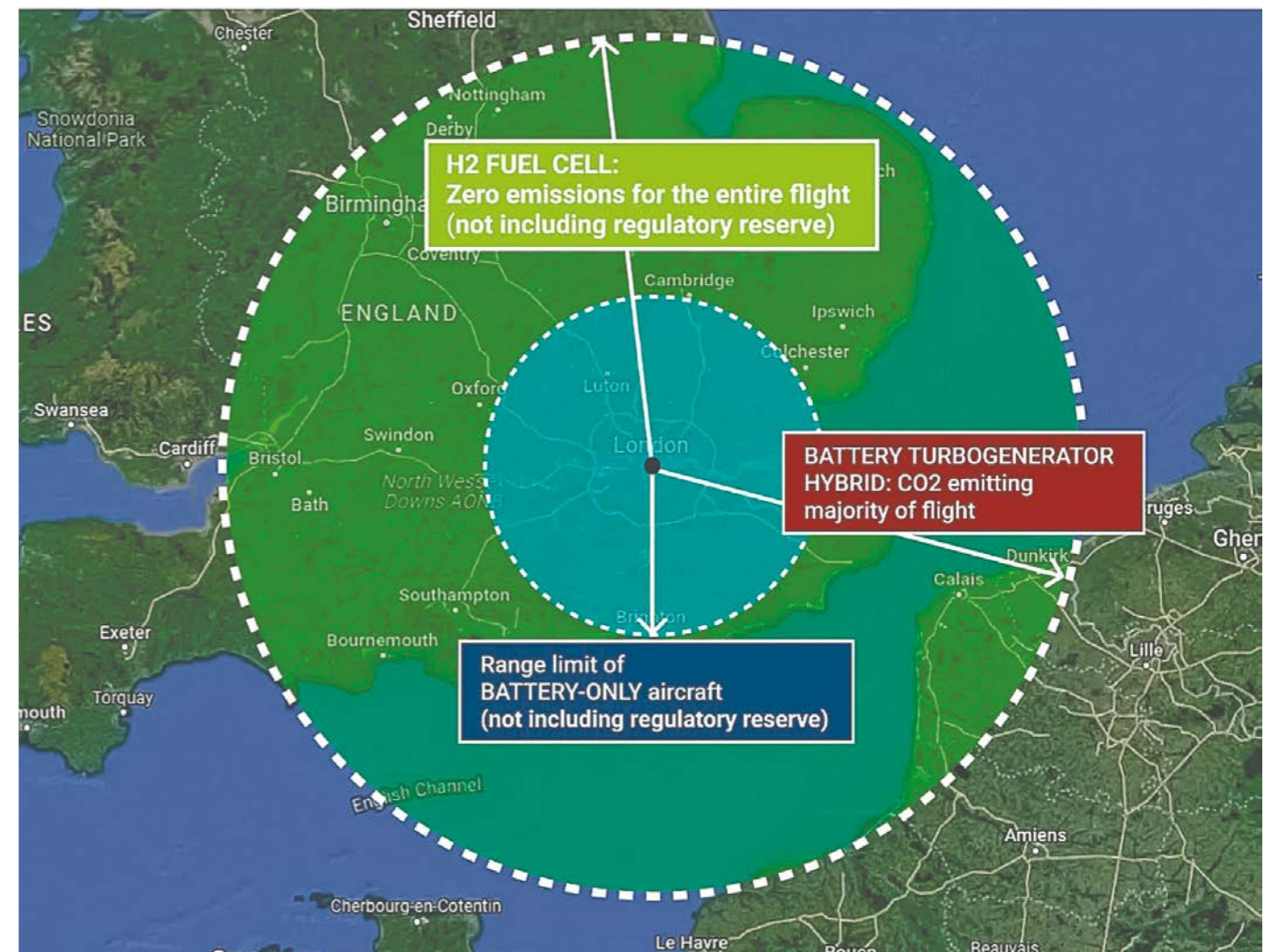
Flyet er døbt NoEmi – en forkortelse for No Emissions – og prototypen, der vil være et rent eksperimentelt fly skulle gerne på vingerne i 2025. I 2030 er planen at sætte NoEmi i drift i en eller flere af de tre påtænkte kabineudgaver – en VIP med seks passagerer, en business/executive med ni sæder eller en turistklasse med tretten sæder, mest tænkt til rundflyvning, da passagererne her ikke kan have

bagage med. Elfly påtænker også en cargo- og en medevac-udgave. Som med alle andre projekterede elfly venter vi spændt – også på bedre batterier – og glæder os til turen!

OSH



Illustrationer: Elfly



Cranfield aerospace Solutions sammenligner her rækkevidde og miljøfordele. På batterier kommer man ikke langt, på hybrid kommer man længere, men udleder CO2 på det meste af turen. Brændselsceller er den bedste løsning. Men bemærk, rækkevidden er under alle omstændigheder begrænset. Der er 175 km fra London op til Lincolnshire, som man ser det her. Omsat til danske forhold ville det betyde, at Copenhagen Air Taxi kunne flyve til Anholt med sine passagerer fra Roskilde, men at det ville være nødvendigt at tanke, hvis turen skulle gå videre til Læsø. Al begyndelse er netop en begyndelse. Men uden en begyndelse kommer man ikke videre.

ISLANDER PÅ BRINT

Britiske Cranfield Aerospace Solutions er kommet langt med sin grønne Islander. Selskabet håber på at have flyet fuldt certificeret til indsættelse i kommerciel luftfart i 2026. Første flyvning skulle gerne blive i år. Tanken bag projektet er, at brint indeholder mere energi end avgas, men at infrastrukturen til at håndtere brint i flydende form ikke vil være til stede i lang tid fremover. Brint som gas vil give kortere rækkevidde, men være mere realistisk at gøre tilgængelig på små flyvepladser. Batterier er for tunge, og hybridløsninger bliver både komplicerede, tunge og CO2-gevinsten ved dem vil være meget begrænset.

Oprindeligt planlagde firmaet Islanderen som hybrid, men er gået væk fra det og satser nu på brændselsceller og udelukkende elmotorer.

Islanderen, der modificeres til den nye energikilde, har tidligere fløjet mellem skotske øer. De fleste af de 800 Islanders, der flyver i dag, bruges på korte stræk, hvor man både vil kunne få en økonomisk gevinst foruden den miljømæssige, der er hele baggrunden for projektet.

Tanke til brinten vil hænge under vingen og være under et tryk på 700 bar. Brinten ledes gennem vingen til motornacellerne, der indeholder både mo-

tor, brændselsceller og kontrolenhed til at styre strømmen. Under hver nacel sidder en køler, der sørger for at holde temperaturen i systemet nede.

Cranfield Aerospace Solutions har beregnet, at den samlede miljøgevinst, når man medregner udledning af CO2, NO2, vanddamp og kondensspor, vil være 75 til 90 procent i forhold til traditionelt flybrændstof.

OSH



Illustrationer: CAS



IndiGo Airbus 320neo i Bangalore International.
Foto: Wikimedia/Venkat Mangudi

MEGAORDRE HOS AIRBUS

Indien bliver i år verdens største, når det drejer sig om befolkningstal: 1,4 milliarder mennesker. Og på Paris Air Show skrev det indiske selskab IndiGo under på det, der vist må være verdens største ordre nogensinde på rutefly: 500 Airbus A320neo, tak. Og ligesom morgenbrød hos bageren skal det bare være blandede – A320neo, A321neo, A321XLR. IndiGo bliver mere specifikke hen ad vejen, for det gør temmelig stor forskel, hvilken ver-

sion man sætter ind på en rute. Og som birkes eller spanske kan være udsolgt, kan der måske også komme noget med, hvilke versioner, der kan leveres hvornår. Der er jo rift om nybyggede Airbus'er, underleverandørerne skal kunne følge med, alle skal kunne følge med. Flyene skal leveres i årene 2030-2035. IndiGo har allerede 300 Airbus'er i drift, og skal have leveret 480 i resten af dette årti. Altså står der samlet 980 IndiGo-fly i Airbus' store ordrebog. Man taber næsten pusten. In-

dien er et land med groteske sociale forskelle, som man kan forvise sig om, ikke mindst i de overbefolkede storbyer. Men den indiske middelklasse vokser hurtigt, og udgør snart en tredjedel af befolkningen, så der skal mange flyvemaskiner til at flyve den rundt i verden! Men udleder alle disse flyvemaskiner ikke CO2? jo da, den fremadstormende indiske middelklasse vil bare gerne være med på vognen, ligesom vi andre vil det.

OSH

GRADUATION I KARUP

I juli var der Graduation på Flyveskolen i Karup. 11 aspiranter ud af de 25 på holdet fik dagen før den glade besked, at de havde bestået Flyveskolen. Den videre uddannelse vil foregå på fastvingede fly

eller helikopter. Forældre og pårørende var mødt op, der var fin servering i hangaren og Flyvevåbnet stillede op med de forskellige typer, som de unge kan komme til at gøre tjeneste på.

OSH



Foto: OSH



Forkontor, reception... you name it!



Glamping-hytte!



Strandbar!

Fotos: Aeropods



Møntvaskeri!

MANGLER DU EN HYTTE?

Så er der folk i Irland, der kan hjælpe dig. A320'ere kan nemlig genbruges, når de er udgjorte, og mange er efterhånden ved at have en del år på bagen. Under Corona-epidemien fik en entreprenør så den idé, at genanvende trafikfly på en ganske original måde. Tanken udviklede sig til det, der nu er Aeropods – et firma der tilbyder fly forvandlet til hytter. Aeropods fremhæver, at de er godt isoleret. Det er fly jo, eller ville man nok skulle have overfrakke på i 30.000 fod. Hytterne er også

meget nemme at holde; stort set vedligeholdelsesfrie, siger Aeropods. Ikke meget anderledes end at skulle vaske bilen. Hytterne fås i forskellige størrelser – alle 3,94 meter i bredden. Det er det ydre mål og altså præcis det, som er den ydre diameter på A320. Længden på hytterne varierer, efter firmaets forslag fra 2,85 til 5,70 meter. De kan indrettes på alle mulige måder, og er lette at flytte rundt med, skulle man få brug for det. De kan leveres som strandbarer, boliger til studerende, et ekstra kontorlokale, vaskehus, ja lige-

frem cykelskur! De er blevet nævnt som ideelle glamping-hytter – glamping er en sammentrækning af "glamorous" og "camping"; altså hytter til luksuscamping.

Aeropods har kontorer på begge sider af grænsen på den grønne ø. Ikke langt fra hinanden, kun omkring 50 km, men altså beliggende både i Irland/EU og i Nordirland/UK. Man må jo sno sig med de toldmure, vi har i dagens Europa.

OSH



Foto: OSH

havde overskriften ”Hvad ved du om piloter og astronauter?”. Positivt, at så godt et emne kommer med. Fem af spørgsmålene handlede om rumfart. Men af de fem om flyvning drejede tre sig om havarier! Et af dem gik på, hvilken skuespiller, der spillede Sully i filmen om nødlandingen på Hudson-floden. Og de to navne, man skulle gætte i de sidste to rene ikkehavaristiske flyvespørgsmål, var Amelia Erhardt og Chuck Yeager og al respekt for de to. Men quizspørgsmål om ”Piloter” handlede altså om havarier og historiske amerikanske rekordflyvere. Flyvning og piloter er altså så meget, meget mere. Og der er da også en dansk flyvehistorie at hente eksempler fra.

Alligevel skal FLYV’s læsere selvfølgelig ikke snydes for et styrt. Det sensationelle foto viser resultatet af et utilstøttet stall med en radiostyret skoleglider i flyslæb 10 meter over græsset. Var det sket 12 meter oppe, var opretningen lykkedes. Piloten kom, som man kan se, intet til. Det er 14 år siden nu, men intet flyhavari er for lille til at fortjene en plads i verdenspressen!
OSH

HAVARIER OG VERDENSPRESSEN

Det er jo ingen hemmelighed. Men alligevel, hvorfor i himlens navn (for nu at bruge det udtryk) er havarier med fly stadig så sensationel en begivenhed, at de finder vej til medier i hele verden? En tirsdag i juli havarerede en Cessna 172 kort efter starten i Californien. Den blev en del af den daglige nyhedsstrøm her i landet. Der var en dræbt og tre tilskadede. Oh ja, trist, naturligvis, selvfølgelig, men altså, der er jo mange amerikanere. De dør altså af forskellige årsager nu og da. Sidste år blev

4.368 dræbt af skydevåben og 4.036 ved trafikulykker (del med 57 for at sammenligne i forhold til Danmarks indbyggertal). Vi taler her alene om amerikanske børn og unge i alderen 0-19 år. Hvorfor var det lige, at flystyrtet var så relevant information, at det skulle i den danske presse? Der er meget andet – også andet end død og ulykke – som vi her i landet har mere brug for at vide om USA.

Havarifascinationen fandt man også i Berlinske Tidende nogle dage efter i sommerens quizserie. Spørgsmålene

FLYTTEDEG I CAMBRIDGE

Cambridge Flying Group er en klub grundlagt i 1953, som i år kan fejre sit 70-årsjubileum. Den er det eneste sted i verden, hvor man i dag kan melde sig ind og gennemføre hele PPL-uddannelsen på Tiger Moth. Klubben har to af typen, den ene var i 1940 med den britiske hær i Belgien og Frankrig, hvorfra det lykkedes at få den hjem til England få dage før evakueringen fra Dunkirk.

Nu har det i nogle år været planen, at Cambridge Airport skal lukke og slukke. Den ejes af firmaet Marshalls, der ikke mindst har lavet vedligeholdelse af C-130 Hercules. Marshalls vil flytte sine aeronautiske aktiviteter andetsteds og anvende flyvepladsen til byggegrunde. Cambridge Flying Group har derfor måtte finde et nyt hjem, og det er nu – meget passende – flyvepladsen ved Old Warden, hvor Shuttleworth Collection hører til. Vil du lære at flyve Tiger Moth, eller bare have en prøvetur, er det altså her, man nu kan

finde den kendte klub. Og her kan du så samtidig besøge det spændende museum, måske på en flyvedag, hvor dets rariteter

kan opleves på vingerne. Er der noget at betænke sig på?
OSH



Cambridge Flying Group i 2011 – mens den endnu holdt til i Cambridge.
Foto: OSH

Did you know?

Sustainable aviation fuel (SAF) produces up to **80% fewer lifecycle carbon emissions** than the fuel it replaces.



Find out more
airbp.com/SAF

NYE BØGER

Tekst: Rune Balle

DANSK LANDBRUGSFLYVNING af Rolf Brems

For at researche og skrive en 223 sider bog om dansk landbrugsflyvning, skal man nok være lidt nørdet, og det kan man roligt sige er tilfældet for Rolf Brems, der i mange år var AFIS operatør i Odense Lufthavn – og sandsynligvis den eneste spansk-talende AFIS operatør i landet.

Da Rolf Brems for en del år siden lagde karrieren som AFIS-operatør bag sig, holdt han fast i interessen for flyvning og luftfart. Det kan vi nu nyde godt af, for bogen "DANSK LANDBRUGSFLYVNING" er et unikt værk, som alle med interesse for små fly bør ønske sig.

Landbrugsflyvning blev introduceret i Danmark i 1947, og indtil det blev forbudt at sprøje eller gøde fra luften i 2014, spillede helikoptere og fastvingede fly en utrolig interessant rolle indenfor en helt særegen del af dansk luftfart. Et var flyene, der var specielt bygget til formålet, eller modificeret til at sprøjte eller gøde fra lav højde, men noget andet var piloterne. De fløj ofte blot en halv meter over jorden, og de fløj ofte både under og lige over højspændingsledninger og andre forhindringer. Nogle af disse piloter var måske fandanivoldske, men de var også dedikerede og dygtige håndværkere, for det krævede koncentration og kendskab til de fly og helikoptere der blev anvendt – og i langt de fleste tilfælde gik det godt!

Gennem bogen tager Rolf Brems os med på en helt unik rejse, ind i den helt særegne verden landbrugsflyverne levede i. Piloter og jordpersonel fortæller om de-



OY-BAP enroute over Lolland med Egon Klinggaard ved roret. Sprøjtebomben ved bagkanten af vingerne er fastgjort med beslag inde fra understellet. Navigationen foregik altid efter landkending og efter visuelle regler. Erik Hansen, Nakskov Lokalarkiv



OY-BTS efter den tumlede rundt på en mark. Den blev siden genopbygget og kom til at gøre tjeneste som trækkerfly på Arnborg Svæveflycenter. Palle Nørby.



Indretningen i Erik Malmroses første fly, OY-DUB. Kemibeholderen har taget passagerpladsen. Det var nok ikke en arbejdsplads, der ville blive godkendt i dag. Læg mærke til beholderne i baggrunden. Ved et havari nok ikke det sjoveste at få smidt i nakken eller ved udslip. OM.



Det skal ikke kun handle om sprøjteflyvning, der skal også være lidt til husarnerne.

res oplevelser, og gennem hele bogen er mange historier suppleret af billedmateriale, det må have taget uendeligt meget tid at finde frem. Bogen er unik ligesom den tid hvor det var muligt at flyve som landbrugspiloterne gjorde, og til de yngre piloter skyldes vi nok at sige, at vejen til et job i et rutefly dengang ofte gik via landbrugsflyvning. Nostalgi er som bekendt ikke hvad det har været, men mon

ikke mange af de piloter der var omkring landbrugsflyvning har været interessante at arbejde sammen med i årene efter. De har i hvert fald haft meget andet at fortælle om, end hvor de fik deres type-rating, og hvor hurtigt de fik job som styrmænd.

Rolf Brems har skabt en utroligt spændende og inspirerende bog, men han er også skrivervant. For ud over at bidrage til

FLYV med artikler om flyvning, er han også aktiv på landjorden, hvor han er aktiv indenfor jernbaner og busser. Ikke mindst for Transportnyhederne hvor han rejser Europa tyndt og tester nye busser.

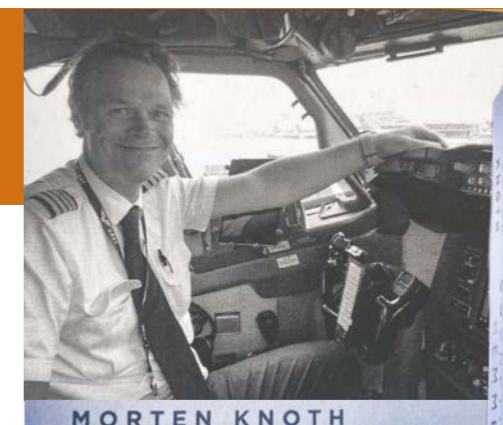
Bogen 'DANSK LANDBRUGSFLYVNING' er udgivet på forlaget: "HISTORIA" og den koster 249,95 kr.

COCKPITTETS HEMMELIGHEDER af Morten Knoth

Morten Knoth har fløjet over 12.000 timer de 47 år han har "logget" siden han blev født i 1976, og i hans debutbog øser han af sine mange oplevelser.

Bogen han har skrevet, har han kaldt "Cockpittets hemmeligheder" og den hører til blandt de bøger der er svære at lægge fra sig, når man har sat sig til rette for at læse. For han har masser af anekdoter og interessante oplevelser at øse af, og så skriver han i et sprog der ikke er for nørdet og ikke er for overfladisk. Med andre ord så man som læser kan hygge sig suge indtryk ud af de godt 300 sider og nyde de mange billeder der dannes inde i hovedet når man læser bogen.

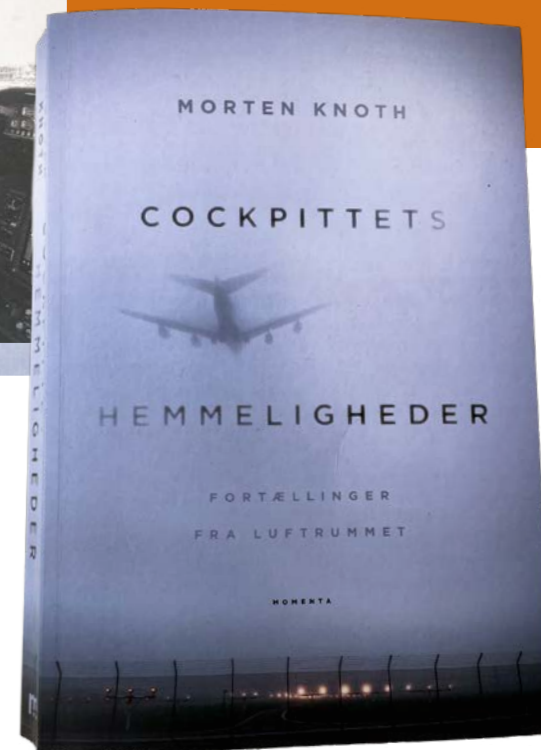
Ud over at fortælle om sine egne oplevelser som "low-timer" og som mere erfarne pilot, så beriger han også sine læsere med



MORTEN KNOTH

fakta-bokse. For hvordan var det nu lige begrebet "Mach" opstod? Hvorfor flyver næsten alle passagerfly over Atlanten fra Europa mod Amerika om formiddagen, og den anden vej om eftermiddagen og ikke omvendt? Og er det rigtigt at Ryanair aldrig har været udsat for flystyrt, men mistede et fly på grund af en fugl – og at det mest brugte ord i et cockpit er "CHECK"? Disse informationer - og mange flere – har Morten Knoth flettet ind i "Cockpittets hemmeligheder".

Bogen er rigtig hyggelig læsning, som varmt kan anbefales. Måske den perfekte gave til piloten der har næsten alt!



Cockpittets hemmeligheder er udgivet på forlaget "momenta" og den dukker op på "nettet" så snart titlen googles. Pris: 229,95 kr.





Waterbeach. Da RAF forlod pladsen i 1966, blev den overtaget af hærens Royal Engineers. I 2013 blev området civilt, og planen er, at der skal bygges en helt ny by på stedet med skoler, butikker, sundhedscenter, parker og såkaldte High quality homes – og, hvem ved, måske isolering i husene, hvilket er ikke en givet ting i England.

The Fens

En flyvearkæologisk rundtur

Tekst og foto: Ole Steen Hansen

Dette er en historie om en nostalgisk rejse, en flyvetur over et engelsk landskab for at opleve spor af den mest omfattende luftoffensiv nogensinde. Den Anden Verdenskrigs flyvepladser kan samlet set betragtes som det største anlægsarbejde i Storbritanniens historie. I perioden fra september 1938 til september 1946 blev der anlagt 560 militære flyvepladser i landet. Da arbejdet i 1942 var på sit højeste, var 60.000 mand beskæftiget alene med at etablere flyvepladser. Prisen for en flyveplads voksede til omkring en million pund i løbet af krigen, og dette skal ses i forhold til ugelønninger på nogle få pund, der blev betragtet som høje nok til at friste kvinder til at lade sig ansætte i ammunitionsfabrikkerne.

I en tid hvor vi nu igen, igen diskuterer, hvor meget vi skal ofre på landets forsvar og sikkerhed, kan vi danne os et indtryk af, hvad anlægsprojektet med flyvepladserne dengang betød for Storbritannien, hvor det at vinde krigen havde højere prioritet end spørgsmål om, hvor hurtigt pengene fossede ud af statskassen. Storbritanniens areal er ca. 5½ gange så stort som Danmarks, og det svarer så til, at vi i Danmark skulle have fundet plads til 100 militære flyvestationer. Storbritanniens befolkning var under Anden Verdenskrig omkring 12 gange så stor som Danmarks, og ser vi på den økonomiske side af sagen, svarer det altså til, at Danmark skulle have anlagt 47 militære flyvepladser og drevet dem med personel og fly, hvis den økonomiske belastning per dansker skulle have været den samme, som den englænderne blev udsat for.

Jeg har i tidens løb besøgt en ræk-

ke gamle britiske flyvepladser på jorden, men denne gang var jeg heldig at komme ud at flyve over nogle stykker i godt selskab med Filip Modrzejewski, som FLYV's læsere vil kende fra fine billeder hovedsageligt af militære fly. Han bor i London, og jeg var i byen for at lave research og fotos. Vi skulle tale lidt projekter, men det forhindrede os ikke i at tage op til Fowlmere Airfield, hvorfra Filip flyver i sin fritid.

Pladsen ligger nærmest i Duxfords landingsrunde, er en tidligere militær flyveplads, men nu hjemsted for British Aerobatic Academy. Vi kunne leje en lækker Cessna 177, men den kunne ikke åbne vinduerne, og vi havde ikke travlt, så fotografen ville hellere have den lille Cessna 150. Jeg havde planlagt turen så vi kom forbi nogle af de markante gamle Bomber Command-baser.

Kort efter starten og den obligatoriske radiokontakt til Duxford kom



I 1942 havde 1651 Heavy Conversion Unit besøg af mesterfotografen Charles E. Brown, der lavede en serie fotos i luften og på jorden af Waterbeachs Stirlings. En række meget kendte fotos af typen stammer fra dette besøg. Blandt andet dette, hvor en besætning kommer gående foran det store fly. Foto: Wikimedia Commons



Stirling over the Fens – også taget under Charles E. Browns besøg. Man ser skyggen fra vingen af en anden Stirling på dens vingetip. Læg mærke til det flade land under den. Til sammenligning et foto taget fra vores Cessna 150 over samme flade landskab, hvor Gud kan holde øje med alt. Fotos: OSH og Wikimedia Commons

vi forbi smukke Cambridge, ren nostalgi, da det er en by, jeg ofte har besøgt. Men så fløj videre til RAF Waterbeach nogle få kilometer nord for den gamle universitetsby. Som de andre to baser, vi ville komme forbi, var den nedlagt. Men her kunne man imidlertid tydeligt set det gamle mønster med tre startbaner, der dog var ved at blive fjernet.

Waterbeach ligger på kanten af The Fens med de lige linjer og en hori-

son, der i det disede vejr nærmest forsvandt i ingenting. Det her var Waterland – et landskab så vandret som havet, kun holdt nogenlunde tørt af pumper og dræningskanaler. En dreng spurgte engang sin bedstefar, hvorfor the Fens var så fladt – ”for at Gud skal kunne se alt” var svaret.

Måske har gud under krigen holdt øje med de unge besætninger, der blev omskoleet til den firemotorede Short Stirling, når de fløj lavt, hurtigt og måske ikke

hundrede procent efter reglerne over The Fens. Her var ikke noget at støde ind i. The Fens var Stirling-land, for eskadrillerne i 3. Group Bomber Command, der fløj RAF's første firemotorede bomber, lå på baser lige op til eller øst for The Fens. Waterbeach var hjemsted for 1651 Conversion Unit, der omskolede nye besætninger til den. Med sit lange understel var den vanskelig at håndtere i start og landing.



RAF Downham Market i dag – et kryds hen over marken vidner om en dramatisk fortid. Startbanerne blev i 1970'erne brækket op og brugt til at anlægge den omfartsvej, man ser i toppen af billedet under den gule og grønne mark.

DOWNHAM MARKET

Vores næste target var Downham Market, 40 km længere mod nord. Pladsen lå lige øst for byen, der gav navn til flyvestationen. I dag ser man kun antydninger af landingsbaner i markerne. Flyvestationen åbnede i 1942 som en satellit til RAF Marham blot ti kilometer væk, altså en typisk hurtigt etableret krigsflyvestation. Den blev hjemsted for 1.719 mænd og 326 kvinder. Første eskadrille på den nye plads var 218 Squadron med sine Stirlings, der flyttede dertil fra Marham. I 1943 var denne flyvestation en af dem der fik FIDO – Fog Dispersal System. Det var umuligt at opretholde bomberoffensivens pres på Tyskland, hvis man kun kunne flyve, når der med sikkerhed ikke var tåge på baserne, når flyene kom hjem. Det skabte jævnligt situationer med vanskelige landinger for besætninger, der kom trætte hjem fra en nat over Tyskland. Man forsøgte at afhjælpe problemet ved at lave FIDO-systemet på femten pladser. Det bestod af lange rør, hvorigennem man kunne pumpe

flybenzin og brænde det af, så tågen forsvandt lokalt. Otte Stirling fra 218 Squadron blev skudt ned over Danmark under krigen. Tre af dem endda samme nat, den 29. april 1943. De tre havde alle været ude for at lægge miner i Femernbælt. Stirling BF447 blev ramt af en natjager nær Vrønding. Piloten kæmpede med at holde den flyvende, men den endte med at styrte til jorden i et drej. Rygskytte og flyvemaskinisten nåede at redde sig med faldskærm. Den første fik morgenmad hos en dansk familie, der dog også ringede til politiet, som kom og hentede englænderen og videregav ham til tyskerne, helt efter det gældende reglement i samarbejdspolitikens Danmark. Flyvemaskinisten holdt sig på fri fod i over to uger. Gemte sig på holofter, spiste rå kartofler og drak mælk af mælkejungers låg. Dansk politi indkaldte ekstra mandskab for fange ham, udsendte efterlysninger og kontaktede sognerådsformænd på egnen for at opfordre befolkningen til at holde øje. En dag var flyve-

maskinisten så heldig at komme i kontakt med en ung mand på en landevej. De to bevægede sig så ind til Horsens for at kontakte modstandsbevægelsen, så han kunne komme til Sverige og hjem til Downham Market igen. Men på vej ind i Horsens blev de spottet af en dansker, der sad ved sit vindue og mente at den ene af de to unge så udenlandsk ud. Han ringede til politiet, og så blev flyvemaskinisten også arresteret, udleveret til tyskerne og kom i krigsfangelejr. I alt 170 fly blev skudt ned eller havarerede hjemme under operationer fra Downham Market. De 109 var Stirlings, resten var Lancasters og Mosquitos, der senere kom til at flyve fra basen. Det var meget forskelligt, hvor mange operationelle fly, der var i en bombeskadrille. Nogle nætter kunne det være under ti fly, som blev sendt ud i natten, andre over tyve. Tabene fra denne plads svarer nogenlunde til, at en eskadrille gik tabt ti gange på de tre år Downham Market var operativ. Matematiske talenter blandt FLYV's læsere kan prøve at udregne overlevelseshancerne.



Besætningen på Stirling BF447, der blev skudt ned ved Vrønding. Nummer tre fra højre er flyvemaskinisten, der var på fri fod i Danmark over en uge, men som blev angivet til sidst. I midten rygskytten, der også overlevede. Yderst til højre i billedet står besætningens faste bombekaster, men han var ikke med den nat, de blev skudt ned. Hans afløser mistede livet. Foto: Via Søren Flensted



FIDO – tågen brændes væk af benzin i lange rør, så bombeflyene kan komme sikkert ned. Maleriet er måske ikke helt realistisk i den forstand, at det hele virker meget lyst. Piloter har beskrevet det som at lande i det sorte ingenting mellem to rækker flammer. Ikke ubetinget beroligende, men på den anden side, meget bedre end at lande i tåge. Maleri: Allan Sorrel/Wikimedia Commons



Mindestenen, der i dag står nær det sted, hvor Stirling BF447 styrtede. Teksten taler om en "fælles kamp", man spekulerer på, om dette fællesskab også omfattede de danskere, der havde så travlt med at få politiet til at arrestere nedskudte engelske flyvere.

Denne Stirling fra 218 Squadron blev ramt af Flak over Essen og Düsseldorf den 14. maj 1943. Den kom hjem til Downham Market, men landingen blev ikke elegant, og desværre gled flyet ind to mand på jorden, der begge blev dræbt. Besætningen overlevede. Flyet blev skrottet. Det nåede at være på vingerne i samlet 83 timer. Foto: OSH Arkiv





Filip Modrzejewski og Cessna 150'eren på Fenland Airfield.

FENLAND AIRFIELD

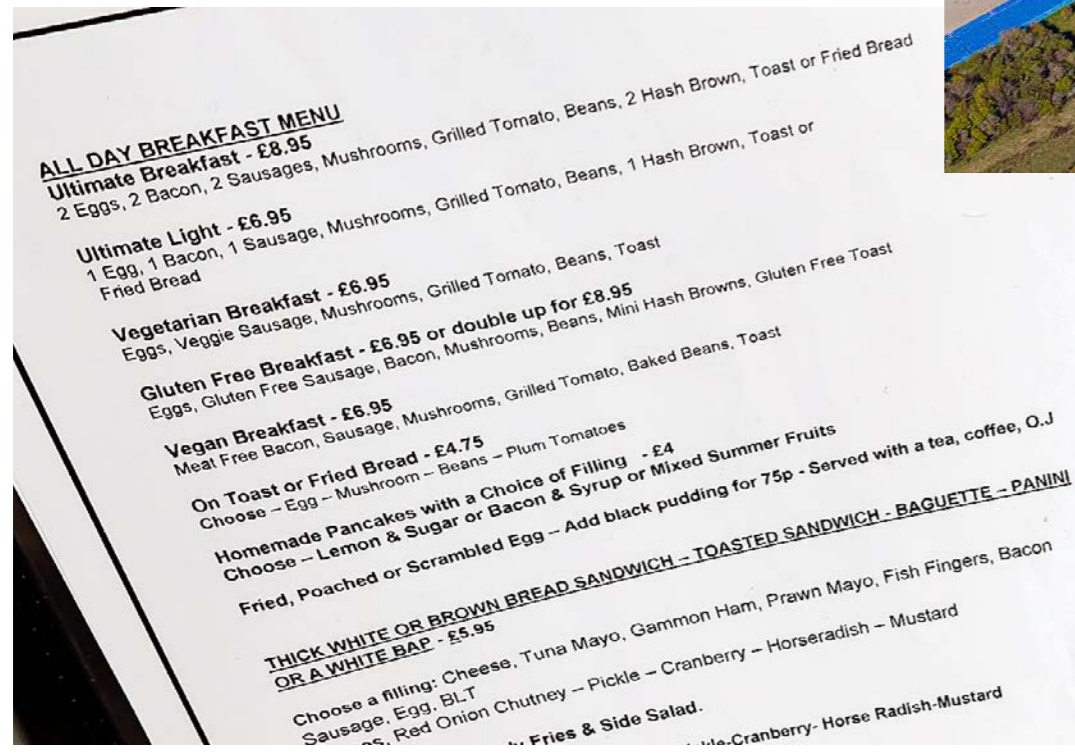
Efter de to gamle flyvestationer landede vi på Fenland Airfield – en flyveplads, der ikke er en gammel RAF-base, men blot anlagt på landbrugsjord af en flyveglad familie. Den dukker jævnligt op på lister over flyvearrangementer eller på Facebook-opslag, hvor folk fortæller, hvor de har været. Så den ville jeg gerne besøge, og det viste sig, at Filip havde fløjet til den flere gange under sin PPL-træning. Den går for at være vanskelig at finde med sine to græsbaner midt i et fladt landskab

uden særlige træk. Men Skydemon finder jo alt for en!

Pladsen har både klub, flyveskole og værksted. Og for flyvende lørdagsgæster som os en hyggelig lille pub/restaurant. Den spisekort er forbløffende stort, præcis som befandt man sig i en engelsk pub. Og drikkevarer var der ligeså rigeligt af, om end det naturligvis ikke var relevant for os, der skulle på vingerne igen. Men flyvepladsen kan helt igennem anbefales som mellemstation på en østengelsk luftrejse.



RAF Wyton – en af England ældste flyvepladser reduceret til parkeringspladser!



Et lille udsnit af menukortet på Fenland Airfield. En skam, at der er så langt mellem de kulinariske tilbud på danske flyvepladser. Den klassiske engelske morgenmad fås efterhånden all day overalt. Jeg ville nok gå efter "Ultimate" eller "Ultimate light", men bemærk, at den også findes som glutenfri, vegetarisk og vegansk. På en lille flyveplads langt ude på landet! Men disse varianter er ved at være helt almindelige på britiske pubber.

WYTON

På vej hjem over the Fens kom vi umiddelbart syd for dem forbi RAF Wyton. Et mærkeligt syn, da hundreder af biler var parkeret på dens baner. I 2018 fik et firma, der håndterer store bilflåder for andre lov til at bruge Wytons baner, taxiveje og standpladser til at stille biler på. Beregninger viste, at man kunne få plads til 12.000 køretøjet på den. Det samme er sket med andre tidligere flyvestationer, ikke mindst under coronakrisen, hvor bilsalget i Storbritannien faldt drastisk, og hvor skulle man så gøre af alle de biler der fortsat blev produceret eller importeret?

RAF Wyton har en historie, der går helt tilbage til Første Verdenskrig. Under Anden Verdenskrig blev den udbygget med det karakteristiske trekantede banemønster, som stadig ses. Bane 08/26 blev siden forlænget til den Den Kolde Krigs jettfly.

Det var på Wyton, Bomber Commands stiftelse blev oprettet i 1942. Bomber Command kom i 1941 frem til den beklagelige erkendelse, at bombeoffensiven mod Tyskland indtil da havde kostet 1.000 bombefly, men at de ikke havde ramte noget af betydning og slet ikke noget, der retfærdiggjorde tabene.

Et af tiltagene for at rette op på dette var at danne en stiftelse, hvis eskadriller skulle markere ruter og især bombemål, så andre kunne finde og bombe dem. En af de første stiftelseseskadriller var 83 Squadron, der fløj fra Wyton. Den Lancaster, der i dag står på RAF Museet i London fløj med denne eskadrille. Den var med på stiftelsernes første angreb, der var rettet mod Flensburg. Det gik dog ikke så godt, stiftelserne fandt ikke målet i det disede vejr, og bomberne faldt her og der og alle vegne mellem Aabenraa og Sønderborg. Besætningen på Lancasteren fra RAF-museet hørte til dem, der fornuftigt



Biler, biler – der har faktisk været parkeret betydeligt flere, end dem vi så.



Tre typer britiske koldkrigs-bombefly på en flyvning fra Wyton i 1959. Forrest en Victor, så en Valiant og bagerst en Canberra, alle tre på vej ind over den store katedral i Ely, en by der engang lå nærmest som en ø i The Fens, indtil landskabet blev drænet i 1700-tallet. Foto: Wikimedia Commons

nok ikke kastede deres markeringsbomber, da de erkendte, at de ikke anede, hvor målet var. Men var stifindernes debut ikke imponerende, blev de siden et afgørende element i bombekrigen mod Tyskland. Tre stifinder-Lancasterer fra Wyton blev skudt ned over Danmark i 1943-44.

Vi brugte vel et par timer i luften på vores tur. Ruten kunne nok være gennemfløjet på fem kvarter, men vi skulle hele tiden circle og tage fotos, og den slags svinkeærinder koster altså tid. Det gjorde heller ikke noget. Det er spændende at tage på flyvehistorisk opdagelsesrejse, og der er så mange gamle flyvepladser i England at se på. Faktisk så vi et par stykker til, men de tre i denne artikel var dem, vi fløj efter. Ideen er hermed givet videre. Jeg siger tak til Filip Modrzejewski for en spændende dag over The Fens.



83 Squadron stifinderveteran fra Wyton udstillet på RAF Museet i London. Den deltog i styrkens første angreb rettet mod Flensburg.



Canberra på Wyton i forbindelse med typens 40 års-fødselsdag, meget passende da typen fløj fra Wyton i mere end 40 år. Foto: Rob Schleiffert/Wikimedia Commons

ROSKILDE AIRSHOW

2023



Corona-nedlukning - og alt det bøvl der fulgte i kølvandet på pandemien - spændte ben for mange arrangementer, og vi er mange der har savnet Roskilde Airshow, der måtte aflyse arrangementet i 2021. Det kendte og elskede airshow er nu endelig tilbage - efter fire års ufrivillig pause - og selvom flere stamgæster har givet udtryk for at de måske savnede et af de "store" opvisnings-teams, så er der kun ros, ros og atter ros til arrangørerne og de mange frivillige hjælpere.

Selvom mange betragter Roskilde Airshow som airshow for civil flyvning, så er der meget militært isenkram, og det er et fantastisk udstillingsvindue for det danske forsvar som arbejdsplads. Ikke desto mindre var der mindst lige så meget civilt som militært på årets airshow, men som det gælder for alle airshows, så er det noget der giver endnu større indtryk når man oplever det, end når oplevelsen genfortælles gennem ord og billeder. Havde FLYV derfor været et elektronisk medie, så havde vi nok bare valgt at lave et slideshow med underlægningsmusik, der underbygger stemningerne. Med andre ord giver det ikke rigtig mening at forsøge at beskrive alt, hvorfor dækningen af årets airshow bliver en billedkollage med få tekster. Nyd stemningsbillederne og glæd dig til Roskilde Airshow 2025!



Dansk militærhistorisk køretøj forening.



Silver Spitfire.



Starfighter modeller.



Seahawk.



Biltema fly fotograferet fra tårnet.



Motorskit i PMV.



DC-3 vennerne var med men desværre uden "Den gamle dame", der var på værksted.



Flying jazzmann er pilot, musiker og foredragsholder.



Naviair flyveleder rekruttering.



Norsk flyveskole.



Store fly stor interesse. Stratton Air National Guard Base, New York, USA.



T17 vises frem.



T17 gammelt cockpit.



T17 nyt cockpit.

For de der følger flyvevåbnets flyveskole tæt, så var der noget helt nyt, for den første af "vores" 26 T-17 træningsfly havde fået ny instrumentering, der blev vist frem. Og for at vise forskel på instrumenteringen fra 1973 og det moderne fra 2023 var to fly udstillet, og sikke en forskel. Flyene fejler jo ikke noget, og derfor giver det jo mening at opgradere instrumentering frem for at købe nye fly.



RVators opvisning i luften.



Motorsnak.



Biltema fly i luften.



UltraLet.



Højt humør og familiehygge.



RVators afslutning.



Liz

“Just breathe”

Foto: OSH

Tekst og foto: Ole Steen Hansen

Jeg mødte hende på et gadehjørne ved en undergrundsstation i London. Fik taget et foto, og så gik vi i gang med at finde et sted, hvor vi kunne sidde og tale. Når vi spadserede i solskinet, mens røde dobbeltdækkerbusser gled forbi, virkede det helt naturligt at opfatte Liz McConaghy som en travl forfatter, der giver interviews og holder foredrag. Men jeg må da indrømme, at det næsten overskred min forestillingsevne at se hende bag en Minigun i en Chinook-helikopter fra Royal Air Force. Måske illustrerer lige præcis den erkendelse, hvor vanskeligt det er at bevæge sig fra en støvet slagmark langt borte til vores hjemlige farvestrålende nordeuropæiske ugens-tilbud-og-alt-hvad-du-kan-ønske-dig velfærdssamfund.

Endnu vanskeligere – nærmest absurd – virkede det at forestille sig den-

ne smilende og levende kvinde en aften i august 2020, hvor hun havde vanskeligt ved at svare på spørgsmålet fra fish-n'-chips-manden i hans salgsvogn. Ønskede Liz salt og eddike med til sine pomfritter? Her i Danmark er salt ok i den sammenhæng, men eddike på pomfritter er lige så utænkeligt som ketchup på cornflakes. Sådan er det bare ikke i England, så spørgsmålet var på ingen måde vanskeligt. Den forventede og eneste logiske britiske reaktion ville være en bekræftelse. Men Liz sagde umiddelbart ”nej”, hvorefter hun fraværende rettede det til et ”ja”. Hun var ikke sig selv. Almindeligvis holdt hun sig strengt til en sund kost, men denne aften tænkte hun: *“Fuck it, I may as well have chips.”*

Vi krydsede gaden. Der var så mange biler og busser, at vi ligefrem ventede på, at trafiklyset skulle skifte til grønt. Det er ingen selvfølge i London, hvor fodgængertrafiklys i bedste fald tages som forslag. Man kan skelne turister fra lokale

på, hvem der venter til det bliver grønt. ”Jeg har mine logbøger, og de har været en stor hjælp til at få styr på begivenhederne,” sagde hun. ”Men så mange af flyvningerne lignede hinanden. Der er blevet skudt på mig så tit, at jeg ikke aner, hvor mange gange, der er tale om. Det var umuligt at høre, når Taliban åbnede ild. Chinookens motorer og rotorblade larmede så voldsomt. Det første, man registrerer, er de små puf af støv, der stiger op, når projektilerne slår ned i jorden udenfor. Så kommer pling-pling-lydene, når de trænger gennem helikopterens metalvægge. Jeg har et par stykker derhjemme. De kunne lige så godt have dræbt mig. Efter landingen hjemme på basen fandt mekanikerne de to projektiler boret ind i Chinookens struktur tæt ved min plads. De gav dem til mig. Måske skulle jeg få lavet øringer ud af dem?”

”Selvfølgelig er den mission, man på et givent tidspunkt er ude på, unik vigtig, fordi det ikke er sikkert, man overlever



En Chinook gøres klar til at flyve forsyninger hængende i sling til en fremskudt base i Afghanistan. En loadmaster med sin Minigun ses i døren bag cockpittet. Det kunne i princippet være Liz, for hun stod ofte her klar til at forsvare helikopter og besætning. Bemærk også Afghanistans fine talkumagtige røde støv, der satte sig her og der og alle vegne.
Foto: Crown Copyright/Sgt Graham Spark

den. Men erindringerne om de mange ture blev hurtigt blandet sammen. Som besætningsmedlem på Chinooks i Afghanistan levede jeg meget i nuet. Fortiden var længe siden, fremtiden kunne man ikke tænke på. De sidste tre-fire dage i Afghanistan var faktisk rigtig farlige. Jeg var begyndt at spekulere på, hvad jeg skulle lave næste weekend hjemme i England. Hvilken kjole jeg skulle have på og den slags. Jeg var ikke hundrede procent i Afghanistan længere. Men jeg var mere træt og mentalt nedslidt, end jeg var klar over. Risikoen for at begå fejl var pludselig øget markant. Det er faktisk skræmmende at tænke tilbage på.”

Afghanistan – og Irak før det – havde på mange måder været en enkel tilværelse. Der var ikke meget at bekymre sig om; andre sørgede for at købe ind, lave mad, vaske tøj. Der var ingen bekymringer med husleje eller regninger for el og varme. Der var kun den klare forpligtelse til at flyve med kort varsel, eksempelvis

når sårede skulle evakueres fra slagmarken. ”Krigen var min eksistensberettigelse. Jeg har altid gerne villet hjælpe andre – det vil jeg for den sags skyld stadig – og det var det, jeg gjorde derude. De bedste stunder i mit liv og de værste.”

”You know, selvom jeg havde haft mulighed for at blive i Royal Air Force, er jeg ikke sikker på, at jeg havde klaret det, efter jeg kom hjem fra Afghanistan. Hvad ville formålet have været med at flyve rundt over England og slå huller i luften med det store bæst af vores Chinook? Jeg ville desperat have savnet en reel opgave. Et formål.”

CHINOOK

Vi gik ind i en lille italiensk coffee-shop. Hun valgte en chai latte, jeg bad om sort kaffe. En *small*, tak, jeg aner aldrig, hvordan jeg skal få kæmpet mig gennem de vældige mængder i de enorme *large*-versioner. Vi gik ovenpå for at finde et sted, hvor vi kunne sidde i fred og ro. Vi skulle

jo trods alt tale om det bedste og det værste i hendes liv.

”Jeg elsker stadig Chinooken,” sagde hun hen over bordet. ”Vi kaldte den som regel *the Wokka* efter den lyd, de to rotorlaver laver. Når jeg sommetider hører den på himlen nu, ser jeg stadig op efter den. Det er lyden af frihed. Frihed fra de daglige bekymringer, fra hverdagens *bullshit*, fra den almindelige hverdagsagtige eksistens. Når jeg var i luften, var alt andet lige meget. Det eneste, der fandtes i verden, var den Chinook-boble jeg svævede rundt i.

Vi var sådan et godt team bag i det store lastrum. Jeg var altid bare en af drengene. Vi fløj med forskellige piloter oppe foran; dygtige, veluddannede piloter, piloter der var så kloge, at de kunne udregne kvadratroden af et syltetøjsglas – men vi var nødt til at skrue det af for dem. Vi var de praktiske folk bag i helikopteren. Vi havde erfaring med praktiske opgaver. Vi kunne give alle mulige prak-



En Chinook på øvelse i bjergrigt terræn i Nordwales. Her læres de færdigheder, som besætningen skal bruge på oversøiske operationer.
Foto: Copyright/Cpl Tim Laurence

The Wokka

Det er vel fair, at lade en af sylvetojskvadratrodsfyrene forklare om teknikken i dette rotordrevne modstykke til Hercules-transportflyet. En af Liz' tidligere kollegaer, pilot Alex "Frenchie" Duncan DFC AFC, har gjort det i sin bog

Sweating the Metal:

"Wokkaen har to rotorere, der bliver drevet af to motorer via et totalt vildt system af gear. De fordeler de 3.750 heste fra hver af de to Textron Lycoming T55-L712F turbinemotorer via synkroniserede aksler til rotorhovederne for og bag. Hvis den

ene motor går ned, kan den anden drive begge rotorere ... Det virkelig fantastiske er, at bladene fra de to rotorere fletter sig mellem hinanden – det ene efter det andet efter det andet efter det andet. De er synkroniserede, så det er en mekanisk umulighed, at bladene rammer hinanden."

tiske råd. Der var selvfølgelig aldrig tvivl om, hvem der traf beslutningerne, men vi havde altid et spørgsmål i ærmet, hvis det kneb: *'Are you really sure, it is a good idea, sir?'* Det fik dem som regel til at lytte."

Der var også skæg og ballade. Da hun var deployeret til Irak, var flyvningerne ikke så risikofyldte. Hun husker, hvordan piloterne for sjov kunne finde på at "bunte" Chinooken. Det gjorde de ved at lægge collective-håndtaget hurtigt ned, så rotorerne brat mistede al opdrift. Som Liz fortæller i sin bog: "Før et bunt sikrede vi os, at alt løst var spændt fast, og at passagerne vidste, hvad der skulle ske, så de kunne stramme eller løsne deres bæltet alt efter, hvor eventyrlystne de var. Når Chinooken begyndte at

falde, og vi følte os vægtløse, prøvede besætningsmedlemmerne, om de kunne flyve på en kost hele vejen gennem det lange lastrum. Det var altid sjovt at se reaktionerne bagefter. Nogle grinede vildt, andre var rædselsslagne, og selvfølgelig skete det, at en passager havde bræk ud over det hele."

MASKINGEVÆRET

Liz var loadmaster på Chinooks i sytten år og dermed i en længere periode end nogen anden kvinde i Royal Air Force. Det var med alt det, der hører til jobbet, også at forsvare helikopteren og dens besætning, når de under beskydning fløj ind til en landingszone for at evakuere sårede. Hun stod så i dørråbningen forrest med

den dødbringende Minigun.

"Fra første dag i militæret bliver man råbt ind i hovedet, og man lærer at håndtere det. Man lærer at kontrollere sine følelser. Man lærer også, hvordan skydevåben og rigtige projektiler lyder. Nok kan man være bange, men man gør sit arbejde alligevel. Jeg fungerede under beskydning. Ofte lod Taliban være med at åbne ild, for de var helt klar over, hvad en Minigun kunne gøre ved dem."

Jeg spurgte Liz, om hun havde dræbt modstandere i kamp. Hun stirrede lidt træt tilbage og spurgte, om det var prins Harry-spørgsmålet? Jeg skyndte mig at forklare, at al hallojet i forbindelse med, at prins Harry fortalte, at han dræbt fjender i Afghanistan efter min mening var



En Chinook-specialitet – baghjulene på en bakketop, forhjulene stadig flyvende. Bemærk Apache-helikopteren bag den. Disse kamphelikoptere eskorterede ofte Chinooks på deres opgaver i Afghanistan. Foto: Crown Copyright/SAC Nicholas Egan

bizart og hyklerisk. Man slår ihjel eller bliver slået ihjel, når man er i krig. Det er vilkårene. Det er ham eller mig. Efter min mening er det lænestolsmoral langt fra slagmarken, når man bliver chokeret over, at folk – royale eller andre – som et land sender i krig, rent faktisk bruger de våben, de har fået udleveret. Nej, jeg ville høre, om erindringer om det havde påvirket hende senere.

Hun sagde, at det ikke var tilfældet. Hun havde tænkt muligheden for, at hun ville komme til at slå ihjel, omhyggeligt igennem, inden hun fløj i kamp. Hun var emotionelt forberedt på det. Hvis hun var nødt til at bruge maskingeværet, ja, så var det sådan. Det ville være hendes job at sikre, at ikke bare hun selv, men også besætningen, sanitetsfolkene og passagererne kom levende hjem. Hun havde ikke haft noget ønske om at dræbe nogen, men hvis det var nødvendigt, ville hun gøre det, som hun var blevet uddannet til.

"De fleste gange skød jeg blot med min Minigun for at hold Talibanerne nede i dækning. Men en nat var vi tre Chinooks, der kom ind til landing for at samle sårede op. Desværre fløj piloterne forbi vores IP – initial point – hvorfra vi skulle starte indflyvningen til landingszonen. I sådan en situation ville vi normalt flyve hjem igen, fordi overraskelsesmomentet helt var gået tabt. Men de havde meget brug for os dernede, så formationsføreren besluttede, at vi skulle prøve igen. Vi landede, og pludselig var himlen omkring os fuld af sporprojektiler – Taliban vidste, vi kom."

"Jeg og en skytte i en af de andre Chinooks fik øje på en hvid pick-up med tre mænd og et maskingevær monteret. Taliban brugte mange af den slags biler. Vi skød begge mod den. Den gik fuldstændig i stumper og stykker. Forsvandt nærmest fra jordens overflade. Det gør en bil, når en salve fra en Minigun rammer den. Sandsynligheden for, at mændene i

En Chinook taget brat farten af for at samle en patrulje op i Helmand-provinsen. Der skal bruges så lidt tid som muligt på jorden. Mændene er fra The Household Cavalry, et regiment, der kan spore nogle af sine rødder til The Royal Dragoons, der i maj 1945 kørte op gennem Jylland og befriede Danmark. Foto: Crown Copyright/Cpl Si Longworth



Liz efter en dags arbejde i Helmand. Foto: Liz McConaghy

pick-up'en overlevede, er ikke ret stor."

"Da vi kom hjem fra den mission, blev vi begge to øjeblikkeligt taget til side og udspurgt om episoden. De ville høre, hvad vi havde lavet, om vores historier passede med hinanden. Jeg var meget fortørnet dengang. Hvorfor skulle vi behandles sådan? Som kriminelle! Men set i bagklogskabens lys gav det rigtig god mening. Når våbnene var blevet affyret, ville de vide, om det var sket i overensstemmelse med vores *rules of engagements*. Det var det i dette tilfælde. Derfor kunne vi lægge episoden bag os. Det var ikke sket noget, som ikke skulle være sket. Og derfor, nej, hverken den eller andre episoder har påvirket mig senere."

Liz skriver i sin bog: "Det kræver stor respekt, at have et våben i sin besiddelse, uanset om det er på jorden eller i luften. Respekt for livet og for dødens endegyldighed."



En Chinook laver sin egen sandstorm i Helmand. I situationer som denne kunne piloterne blive udsat for *Brown out* – en meget farlig tilstand, hvor landingen skulle foretages uden visuelle referencer. Bort set fra, at en loadmaster kunne stå i den åbne dør og give besked om højden over jorden. Foto: Crown Copyright/POA Sean Clea



En såret fra det uniformerede afghanske politi er blev samlet op efter at være blevet såret af en vejsidebombe. Foto: Crown Copyright/Sgt Alison Baskerville



En såret behandles i en Chinooks store lastrum. Foto: Crown Copyright/Sgt Alison Baskerville

TABENE

Døden var med på arbejde. Sjældent i form af at besætningen dræbte fjender, men det skete, at en såret soldat ikke overlevede flyturen hjem til basen. Piloterne spurgte lægerne, om flyvningen skulle foregå i stor højde – og tage længere tid, være roligere og sikrere – eller om den skulle foregå så hurtigt som muligt, i lav højde, mere udsat for turbulens og indenfor rækkevidde af Talibans maskingevæber og RPG'er – *rocket-propelled grenades*. Den ene risiko opvejede mod den anden. Liz har siddet og holdt en soldat i hånden, men de begge sad og stirrede på hans hårdt sårede kammerat

på helikopterens gulv. Det flød med blod og kropsvæsker. Et liv, der var begyndt i en eller anden større eller mindre by et sted i Storbritannien, ebbede langsomt ud her i den larmende og vibrerende Chinook. Lægerne og piloterne gjorde alt, hvad de kunne. Men alt var ikke altid nok.

”De øjeblikke var de sværeste for mig. Den døende var ikke bare en soldat. Han – jeg skal sige, at jeg aldrig har fløjet med nogle af vores sårede kvindelige soldater – var også en eller andens søn, bror, ægtefælle eller far. Nogle af disse situationer sidder stadig i mig, og jeg kan ind imellem se dem for mig. Jeg

har drømt om dem, siden jeg forlod Afghanistan.”

Der var kommet lidt flere gæster på første sal i coffee-shoppen; turister og forretningsfolk ude for at få deres *lunch*. Vi talte ikke højt, men heller ikke specielt lavt. Hvis de andre gæster havde ønsket det, kunne de sagtens have fulgt med i denne noget usædvanlige samtale på en hverdag i London.

”Engang blev en mand fra *special forces* båret ind over rampen bagerst. Jeg genkendte støvlerne. Fyrene i special forces har nogle specielle støvler. Jeg var klar over dette, fordi min mand var en af dem.

Da jeg så de støvler ... det kunne jo have været ham. Det var det ikke, men bare tanken fik det til at løbe koldt ned ad ryggen. Engang bar et andet besætningsmedlem en såret afghansk pige ind i helikopteren. Hun var på samme alder som hans egen datter og lignede hende. Han kunne ikke håndtere jobbet mere efter den oplevelse. Han gik helt i stykker emotionelt. Personligt har jeg nogle gange stadig svært ved at se et Union Jack-flag – minderne om dette flag over kisterne, når de blev båret ind i Herculesen for at blive fløjt hjem til England, er stadig voldsomme for mig.”

”Ville jeg gøre det igen,” spurgte hun sig

selv og så lidt forbi mig. ”Ja, selvfølgelig. Jeg elskede at flyve, specielt at sidde på rampen bagerst, når der var en chance for bare at nyde den fantastiske udsigt. Vigtigere endnu; vi var med til at redde mange soldaters liv – også lokale civile, ligefrem Talibanere nogle gange, mænd der måske lige havde været i gang med at forsøge på at dræbe os eller vores soldater. Som flyvende ambulance skelnede vi ikke mellem de sårede. Det at flyve med Wokka i Afghanistan er noget af det bedste, jeg nogensinde har gjort. Jeg ville være i RAF og udføre de opgaver, der fulgte med. Det gjorde jeg også. Efter en lang og hård

dag, satte jeg mig ofte med en kop kaffe og ryggen mod en sprængvæg ved siden af teltet. Den afghanske ørken dufter på en helt speciel måde. Selvom man sidder med lukkede øjne, kan man næsten fornemme, hvordan duften ændrer sig i takt med, at solen forsvinder. De muslimske bønner lyder ved solnedgang. Jeg forstod ikke et ord, men bønnens musik blev mærkelig velkendt og beroligende i dette fjerne land.”



Liz kom langt omkring med Royal Air Force og Chinook-helikopterne. Her er hun på en øvelse over tørre områder i det sydlige Californien. Hun trænede også ørkenflyvning i Marokko, og hun har været med til at flyve patruljer på Falklandsøerne. Hun er en af kun seks kvinder, der har været loadmastere i RAF.
Foto: Crown Copyright/SAC Any Seaward

HOME SWEET HOME

Hvis det kunne være belastende at være i Afghanistan, var det endnu værre at komme hjem – blot på en helt anden måde. Liz' sidste jobs i RAF var på jorden. Mange loadmastere i RAF's Chinook-eskadril-

ler får problemer med nakke og ryg, fordi de håndterer tunge ting og arbejder i akavede stillinger. Da Liz havde været to gange i Irak og ti gange i Afghanistan, groundedede disse problemer hende. Hun fik tilbudt andre opgaver på flyvestatio-

nen, men det gik snart op for hende, at hun ikke kunne arbejde bag et skrivebord eller en computer. Hun måtte flyve, være i en eskadrille, være i dens unikke kammeratskab. Dette eller ingenting, når det gjaldt RAF.



"Just breathe" – tatoveringen er de ord, Liz siger til sig selv, når tingene bliver voldsomme for hende. På det andet håndled er der tatoveret "Fear not" – den fik hun lavet, mens hun gjorde tjeneste i Afghanistan.
Foto: OSH

"Jeg kalder det dominoeffekten," sagde hun, mens min halvfylde kop blev kold, fordi jeg glemte alt om kaffen, optaget som jeg var af Liz' historie. "Den række af begivenheder, der ramte mig i årene efter, at jeg kom hjem igen."

"Min bedst ven, Anna, døde af kræft. Hun var også Chinook-pige. Vi havde været meget tætte, lavet så meget sammen, blandt andet gennemført en ironman. Hun endte i en kørestol på et Hospice plaget af stærke smerter. Vi var nogle stykker, der begyndte at spekulere på, om vi skulle skaffe hende noget cannabisolie, men det var ulovligt, vi var fortsat i RAF, så det duede ikke rigtig. Det var først senere, vi fandt ud af, at den Marmite, Annas søster kom med til hendes breakfast toast, faktisk ikke kun bestod af Marmite ..."

(Til dem, der ikke kender denne meget specielle specialitet: Marmite er et gærbaseret smørepålæg, som er meget populært i England, men vist ikke mange andre steder. Lakmusprøven på, om man virkelig er brite, kunne bestå i en test af, om man virkelig seriøst kan lide Marmite) Liz' ægteskab gik i stykker. "Når jeg ser

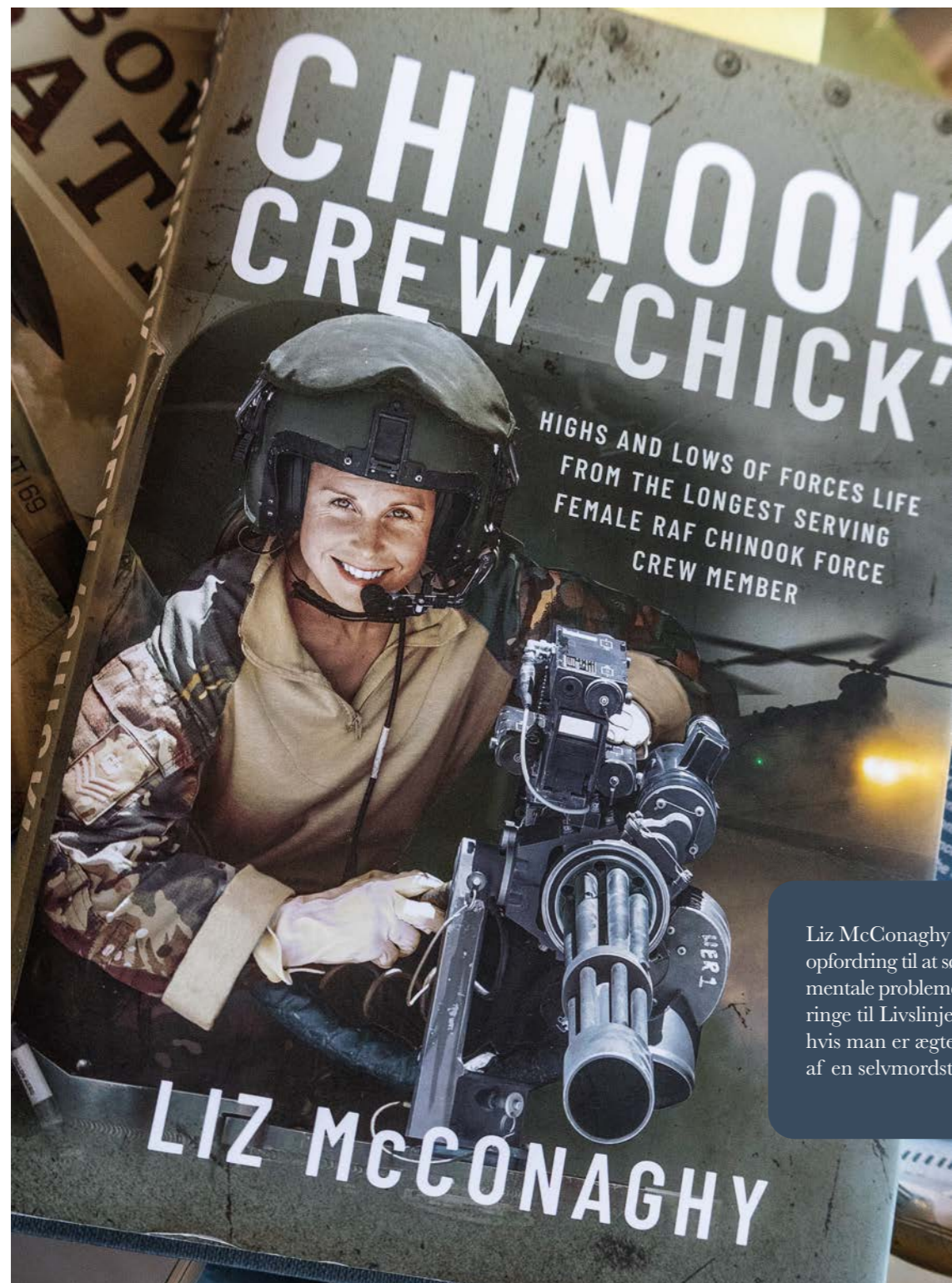
tilbage," skriver hun i sin bog, "havde vi begge to mange ubehandlede traumatiske oplevelser, som vi havde gemt væk og låst grundigt inde. Den måde, hvorpå vi konstant havde været udsat for farer, havde sat sig i vore sind, så vi konstant var i kamp- eller forsvarsberedskab. Dette fik os til tænde hinanden af hele tiden, og vi følte det, som om vi gik på æggeskaller rundt om hinanden i forsøget på ikke at starte endnu et skænderi."

Hun fik et job hos Aerobility, en velgørende organisation, der hjælper handicappede med at flyve. I nogle tilfælde viste det sig at være veteraner, hun selv havde været med til at evakuere. Liz holdt meget af det, men så ramte Coronaen. Nedlukning. Isolation. Alene hjemme.

"Desværre endte jeg i en ny rutine med usund kost, mangel på motion og uden noget som helst formål med min hverdag. Der var slet ingen grund til at komme ud af sengen. Jeg var i gang med at trykke på selvdestruktionsknappen på den spektakulære måde, som mange veteraner har det med at gøre det. Vi lader ikke bare hjulene falde af, vi sprænger hele det *goddamn* køretøj i luften."

IN THE ARMS ON AN ANGEL

Det blev august 2020. Hun havde allerede besvær med at sove, men hedebølgen gjorde det endnu vanskeligere. Det hjalp dårligt nok at åbne vinduerne. Den sidste af dominoerne stod for at falde. Den 13. august gik Liz så hjem med sine pomfritter – og salt og eddike – og alt for mange smertestillende piller hentet på apoteket på to forskellige recepter. Liz er en praktisk anlagt og intelligent kvinde, der havde lavet sin research grundigt. Selvom hun beskedent hævder, at kun piloterne kunne regne kvadratroden på et syltetøjsglas ud, er jeg helt sikker på, at hun sagtens selv ville kunne finde ud af det, hvis behovet skulle melde sig. Denne dag var hun helt sikker på, hvor meget der skulle til for at passere *point of no return*. Hun havde i dagene op til kontakten læger og forklaret, hvor elendigt hun havde det. Svaret var "smertestillende piller" og et andet sted, sagde den, der passede telefonen, at de kun tog sig af akutte nødstilfælde. På apoteket var der tilsyneladende ingen, som fandt det foruroligende, at hun skulle have så mange piller samtidigt.



Liz McConaghy slutter sin bog med en opfordring til at søge hjælp, hvis man har mentale problemer. I Danmark kan man ringe til Livslinjen på 70 201 201, også hvis man er ægtefælle, familie eller ven af en selvmordstruet person.

Bogen – mit eksemplar her blev signeret i en coffee-shop i London. Foto OSH

Liz havde aldrig spekuleret på noget griseri med tog eller lastbiler. Hun ville bare sove, sådan var det. Det virkede så normalt og logisk. Hun var fuldstændig ude af kontakt med sine følelser. Hun græd ikke – ”ikke en tåre i sigte” – da hun skrev sit farvelbrev, der også indeholdt instruktioner til begravelsen, herunder hvilken musik, der skulle spilles. Gå på YouTube og find *The Sound of Silence* med Disturbed og Sarah McLachlans *In*

the Arms of an Angel. Stærke sager, når man forestiller sig dem spillet til den begivenhed, Liz sad i sin lejlighed og planlagde. ”Jeg havde i det mindste en god musiksmag til det sidste.”

Måske for at give skæbnen en fair chance, lod Liz være med at låse døren. Så gik hun i gang med det, hun havde bestemt sig for at gøre. Og husker intet, før hun halvandet døgn senere vågnede op på hospitalet. Lægen fortalte, at hvis

hendes lejlighed ikke havde ligget så tæt på, ville hun have været død. Hun fandt senere ud af, at hun havde ringet til en hjælpetjeneste for selvmordstruede, og at de havde sat noget i gang. Det var heldigt, at døren ikke var låst. Hun befandt sig i en tilstand, hvor minutter var afgørende.

En ven havde om morgenen fundet det mærkeligt, at hun ikke var kommet til sin træning, som hun ellers altid gjorde. På Aerobility havde de undret sig over, at

Does your mother know where you are?

Their fresh faces come towards us at the flash of my lamp,
Their bergens weigh heavy, as they climb up the ramp.
A mix of fear and adrenaline, each can barely retain,
I ponder how they'll look, when I see them again.

Later that day comes the inevitable shout,
My heart sinks in my chest as we begin the sprint out.
Recalling their faces which one could it be?
I pray, not the youngster, who was sat next to me.

Barely old enough to be allowed out late at night,
This soldier is wrestling in his first and last fight.
As he lies on our floor, medics trying their best,
But sadly, I watch as he takes his last breath.

As the aircraft shuts down, 'Minimise' echoes in my ear,
The dreaded words that no soldier, ever wants to hear.
I stop in my tracks and take a minute to dwell,
Is the war that we're fighting, worth the soldier who fell?

My thoughts turn to the officer, whose donning his hat,
Then to his mother... 'does she know where he's at?'
I wonder if her heart, knows what is to come,
And does it break in the instant, his beats its last one.

When the battle is over, we recover the rest,
The boys from before, broken men now, at best.
Their bergens look empty but weigh heavier than before,
Because they are now full with the sorrows of war ...

Liz McConaghy

hun ikke deltog i morgens zoom-møde. I begge tilfælde havde de fået de værste bange anelser, og havde skyndt sig hjem til hende. Det eneste, de fandt, var en tom lejlighed og farvelbrevet. Men Liz var allerede på hospitalet i gang med at blive bragt tilbage til livet.

Liz fortalte, at hun var sikker på, det var hendes ven Anna, der havde våget over hende den nat. Været hendes skytsengel. Liz forestiller sig, at hun var kommet op til Himlens port, hvor hendes ven stod og tog imod. ”Dude, hvad laver du her?” ville Anna have sagt, for det var den måde, hun altid havde hilst på Liz.

”Jeg har det så sjovt heroppe, og det skal du ikke komme og spolere. Det er ikke din tur endnu, *get your ass back down there!*”

Efter halvanden time forlod vi Coffee-shoppen. Solen skinnede stadigvæk. Liz skyndte sig videre til endnu et af de mange foredrag, hun holder om sin bog og sit liv, ikke mindst hvordan hun er kommet tilbage til det. Hun begyndte at skrive digte, da hun var i processen med at få styr på sig selv. Dernæst kom tekster, der bare var tænkt som private erindringer og tanker, men som endte med at blive en bog. Hun har fundet en ny mening

Liz begyndte at skrive digte, da hun blev hjulpet med sin PTSD. I dette beskriver hun, hvordan hun er med til at flyve en gruppe soldater ud, for senere at hente en af dem som såret. Den *bergen*, der omtales, er en ryksæk. Det *shout*, der tales om, er slang for ”alarm” eller ”scramble”. Det frygtede ord *minimise* er ordren til at afbryde alle basens telefon- og internetforbindelser, fordi en soldat er død, og verden udenfor skal endnu ikke vide det.

med livet. Et formål. Hun hjælper stadig folk, nu med at overleve mentalt.

Jeg gik stille gennem *the streets of London*. Med alt og intet i tankerne. Som altid var der hjemløse på The Strand, og turister, duer og Nelson på sin søjle på Trafalgar Square. Jeg har interviewet mange piloter i tidens løn, det var vel ikke for tidligt jeg interviewede en loadmaster? Hvad kunne eller kan jeg sige andet end *læs bogen, læs bogen, læs bogen!* Det er en af de mest ærlige, jeg har på hylden, om flyvning, om krig og ikke mindst om det at komme hjem til veteranhverdagens eksistentielle ensomhed. ✈

På eventyr til MAROKKO

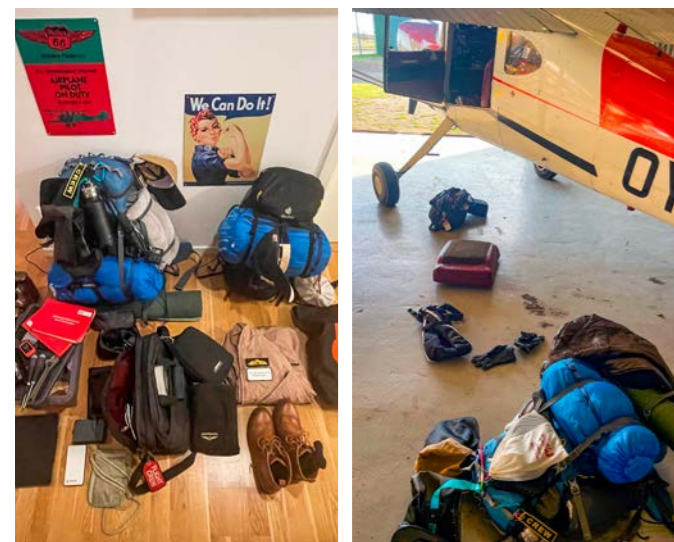
DEL 1:

Forberedelse, flyveplaner og første stræk.

Tekst og foto: Thomas Bjørn

Ideen om Marokkoeventyret opstod, da jeg gennemgik de oprindelige logbøger fra Tyskland, fra dengang OY-EFB hed D-EGAN og var hjemmehørende i Augsburg i Tyskland. Jeg kunne via logbøgerne se, at OY-EFB havde fløjet på de vildeste eventyr i det sydlige Europa, samt Marokko, Tunesien, Sudan, Israel, Jordan, Syrien og Libanon. Under Timewinder arrangementet på Grønnessegaard Gods i pinsen 2022 fortalte jeg en af de besøgende om det, og vedkommende "provokerede" mig lidt ved at sige: "men du har ikke selv været i Marokko med OY-EFB?". Lige der blev kimen lagt til mit seneste flyvende eventyr.

Udsigt over den sydspanske Middelhavskyst - Nerja fra luften i OY-EFB.



Forberedelse

FERRY TANK:

En af udfordringerne med en Cessna 140 fra 1946 er ikke brændstofforbruget, som maksimalt er omkring 21-22 liter i timen, men størrelsen af tankene i vingerne. De rummer ca. 4,5 times flyvning inkl. margin - dvs. maksimalt 4 timers flyvning. Med lidt modvind og eller "climb" til højere højder er dette nærmere 3,5 time. Og med destinationen oprindeligt planlagt til Kanarieøerne igennem Marokko kunne dette godt gå hen at blive en begrænsning. Løsningen blev derfor, at købe en Turtle Pac ferry tank fra Australien, som er FAA godkendt, og som kan kobles på tanken i vingen og afmonteres på 15 min ift. slanger og fastgørelse. Denne tank rummer brændstof til 3 timers ekstra flyvetid, således at min Cessna's range er på ca. 7 timer og dermed 750 NM (Over 1400 km). Ikke fordi at det var målet at flyve så langt, men for at sikre fornødne reserver i tilfælde af enten begrænsning af 100 LL på sydlige himmelstrøgs flyvepladser og for at sikre en faktor mindre at skulle tænke på, på nogle af de lange "ben" som jeg regnede med at skulle flyve. Og dette skulle vise sig at være en fremragende løsning. Ud over ferry tank var der både pakning og nødudstyr, der skulle tænkes på, da bagagerum og vægt er en absolut

begrænsning i en Cessna 140. Derudover var det også planen, at min 10-årige søn skulle deltage på en del af turen i det sydlige Spanien, og derfor skulle hans bagage også regnes med i W&B regnestykket. Da turen forventedes at gå igennem bjergrige og afsides egne, tog jeg konsekvensen ift. at investere i en GARMIN InReach satellit nødsender. Når jeg tænker tilbage på min tur til nord for Polarcirklen, skulle jeg egentligt også have haft en sådan der. Det er jo en forsikring, som man aldrig håber på at skulle benytte.

VEJR:

Ud over pakning og udstyr skulle jeg også have styr på min forventede meteorologiske og logistiske flyveplanlægning. Jeg havde allerede med succes benyttet "Deutsche Wetterdienst". Med tjenestens mulighed for at se tværsnit på udvalgte strækninger var denne, sammen med ForeFlights forecast kombineret med "Weather" der både indeholder METAR, TAF men også "Daily" som går 11 dage frem, grundlaget for flyveplanlægningen. På nær et enkelt "ben" på ruten viste dette sig at være nøjagtigt nok til planlægning af alle de 17 "ben", som denne lange tur viste sig at komme til at indeholde.

Flyveplaner

FLYVEPLANLÆGNINGEN

Jeg ved mange af mine pilotkollegaer benytter SkyDemon i Europa. I og med jeg tog mit PPL certifikat og har fløjet meget i USA, så har jeg vænnet mig til at bruge ForeFlight appen. Flyveplanlægningen kom til at foregå via ForeFlight inklusive indlevering af flyveplaner, hvilket skulle vise sig at være en proces som fungerede upåklageligt igennem Europa og selv til Marokko.

HVORDAN REJSER MAN TO MÅNEDER?

Nogle læsere vil sikkert undre sig over, hvordan man river flere måneder ud af sin kalender, for at rejse i en gammel flyvemaskine? Tager man ferie og hvordan betales regningerne hjemme? Jeg har været så usandsynligt heldig at være ekstern projektleder på en række virtuelle globale projekter, hvor jeg stort set arbejder online og kender mit IT team rundt om i verden via tidligere rejser og besøg i USA, Europa og Asien. Derfor lavede jeg en aftale med min kunde om at kunne arbejde online i perioden januar til marts, hvor jeg i øvrigt kun arbejdede fra tirsdag til torsdag hver uge, da det er et mindre projekt jeg styrer. Dette gav mig mulighed for at rejse 4 dage om ugen hvis ellers vejret var til det. Og det ville også sige, at jeg kunne bibeholde mine indtægter på trods af, at jeg skulle være på "vejen" (eller nærmere i luften) i næsten 2 måneder.



Første ben – inklusive karburator is.

Afgang Roskilde.

Første stroek

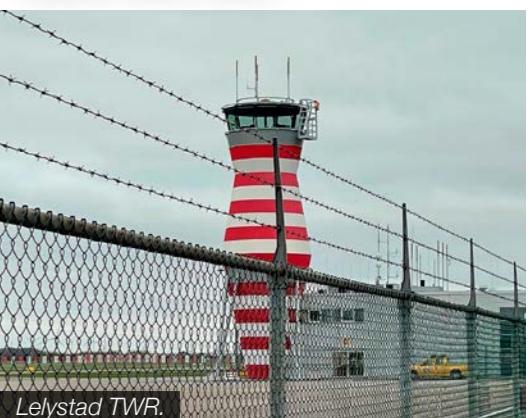
AFGANG TIL HOLLAND - MIN FØRSTE ERFARING MED KARBURATOR IS

På trods af mit virtuelle arbejde havde mit projektteam aftalt at samles for at teste vores IT-løsning en uge i Amsterdam. Så i forbindelse med dette, begyndte min tur i slutningen af januar med destination mod Lelystad, som ligger ca. 45 minutter fra Amsterdam. Turen startede med lidt karburator is over Omø i 4.000 fod og med hjælp fra Copenhagen Info en retur tur gående over Korsør flyveplads i et par runder for at finde ud af, hvorfor motoren droppede to gange og omdrejningerne gik helt ned...!! Dette på trods af at jeg havde brugt karburator forvar-

me to gange for dette skete, men men – kan blot konstatere, at det ikke var nok, og med den erfaring rigere (første gang for mig på +700 timers flyvning) lyttede jeg varsomt til motorens gang HELE vejen til Holland, og resten af turen var ganske udramatisk. Jeg havde sørget for en hangarplads hos en af de lokale flyveskoler i Lelystad, og der mødte jeg Berend Jan Floor, en hollandsk flyspotter der fotografere OY-EFB i hangaren. Berend skulle vise sig at være én af de mange venlige mennesker, som jeg skulle møde på denne 7.200 km lange "flyve pilgrimsfærd", jeg havde begivet mig ud på.



Helgoland Bugt, Tyskland.



Lelystad TWR.



Early Birds P-51 Trusty Rusty.



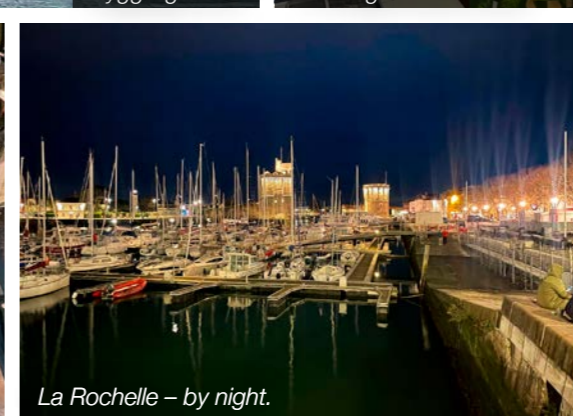
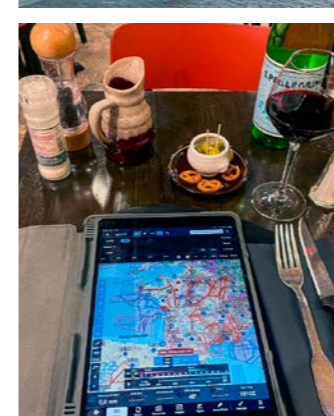
Parkering Lille.



Hyggelige Lille.



Et meget fransk hotel.



La Rochelle – by night.



Parkering La Rochelle.

BESØG HOS "EARLY BIRDS" I LELYSTAD LUFTHAVNEN

Dagen efter samlede Berend mig op ved mit lokale hotel i Lelystad og kørte mig til "Early Bird" flysamling, der er beliggende ved Lelystad lufthavnen i flere hangarer. Denne helt unikke samling af både replika og originale fly hos Early Birds Foundation, var grundlagt af Jaap van Mesdag. Samlingen rummer bl.a. Nieuport 28C.1, en flyvende North American P-51D 'Mustang', en flyvende replika af Bleriot XI samt en flyvende Vultee BT-13 Valiant, samt mange flere fly som

kan opleves i Lelystad. Berend brugte hele dagen sammen med mig og forklarede mange detaljer omkring samlingen. Da vi var færdige med Early Birds, tog Berend mig med til det store flymuseum National Aviation Museum også kaldet Aviodrome. Begge museer er absolut værd at besøge, også selvom du skal slå en omvej til Lelystad. Særlig Early Bird imponerede mig med alle de frivillige og denne helt unikke flysamling, som er skabt igennem årene.

VIDERE NED GENNEM EUROPA

De næste ben tager mig gennem Belgien

til Lille i det nordlige Frankrig. Her møder jeg et mindre kommercielt fly med dansk kaptajn, der mener, at jeg er langt hjemmefra. Da jeg høfligt fortæller, at jeg er på vej til Marokko, bliver der lidt stille på radioen og derefter kommer meldingen "god tur". Efter en hurtig sightseeing i byen og overnatning går turen videre til La Rochelle på Atlanterhavs-kysten. Igen en hurtig sightseeing i byen og videre næste dag. Min intention er at udnytte det relative gode vejr og komme til den spanske grænse ved Middelhavet. Næste ben går dog ikke helt som plan-

lagt. Min vejrudsigt er ikke som realiteterne, og begge mine planlagte "Alternate Airports" ligger under skyer, men fransk ATC hjælper mig til landing ikke langt fra Toulouse i den lille by Agen. Controlleren sørger for at holde flyvepladsen åben, da tårnet er ved at lukke. Efter igen en overnatning og efterfølgende en smuk tur langs Pyrenæerne, når jeg min destination i Perpignan, som ligger tæt ved den spanske grænse. Der skal jeg være et stykke tid for at arbejde, og har derfor rig mulighed for at udforske byen og omgivelserne.



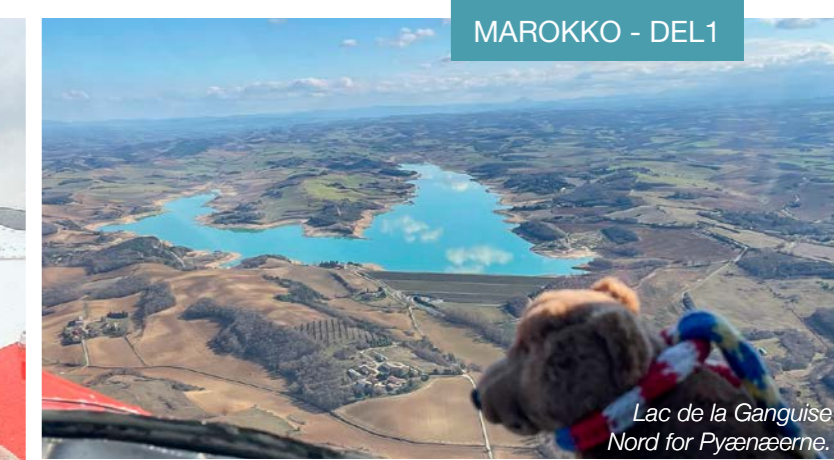
Afgang ud over Biscayabugten- La Rochelle.



Slotsruiner sydlige Frankrig.



Pyænæerne set fra Frankrig.

Afgang Almeria – Spanien.
Nu med sønneke.Lac de la Ganguise
Nord for Pyænæerne.

I luften over Frankrig.



Perpignan, Frankrig. En af byerne, som jeg forelskede mig i.



Mine Belgiske Pilot venner – Muchamiel - Spanien.



Ankomsten Perpignan lufthavn.



Jimena de la Frontera - Sydlige Spanien.

SPANIEN:

Efter et godt ophold i Perpignan (i en virkelig fin fransk by som jeg kun kan anbefale) betalte jeg parkering og landingsafgift via en app, som åbnede for "lågen" til parkeringen. Min destination var endeligt to lande væk; først Spanien så Marokko. Dette ca. 4,5 timer "ben" på 299,3 NM (554 km) tog mig forbi Girona, Barcelona, langs Middelhavet forbi Castellon, Valencia med slut destination Muchamiel nord for Alicante. En hyggelig mindre plads med rabat hos det lokale hotel. Jeg valgte dog at tage den ca. 20 minutter lange tur ind til Alicante. Ud fra et forsigtigheds-hensyn havde jeg et princip om, først at booke overnatning i det øjeblik jeg stod på jorden. Jeg havde naturligvis tjekket pri-

ser og tilgængelighed før jeg tog af sted – men for ikke at komme til at "trodsse" dårligt vejr, fordi jeg allerede havde booke-t en overnatning, bookede jeg først, når jeg landede. Jeg blev to dage i Alicante og ved afgang mødte jeg de to Belgiske piloter Glenn & Arjen, der samlede på timer til deres kommercielle certifikat. Vejret er jo lidt bedre i Spanien end i Belgien, så hvorfor ikke tage til Spanien og flyve sine timer. Jeg fik et par tips omkring særligt Malaga CTR og Spaniolernes "vanvittige" syn på VFR flyvning. De advarede mod at gå nord om kontrolzonen, da de oplevede downdrafts i bjergene. Maksimale flyvehøjde er 1000 ft. AGL omkring Malaga CTR, mere om dette senere.

Jeg fløj derefter til Almeria, hvor jeg tog fem dages ophold, da jeg både skulle arbejde men også koordinere et af højdepunkterne på min tur: at få følgeskab af min 10-årige søn, som skulle flyve med i 15 dage og med på turen til Marokko. Han fløj ledsaget med SAS fra København til Malaga, hvor jeg skulle hente ham. Selvom Almeria er et pænt stykke vej fra Malaga var Almeria velegnet i forhold til billeje og afstand til lufthavnen. Efter far og søn var blevet forenet gik turen til Leoni Benabu – Malaga Real Aeroclub, en lille plads nær Malaga, hvor flere flyveskoler holder til. Vi parkerede flyet og tog til Nerja, hvor vi skulle besøge venner.

Efter den herlige tur i det syds spanske gik forberedelse nu på selve turen til Marokko. Jeg skulle dels finde en brugbar Told lufthavn, da vi jo skulle ud af Europa og til Afrika. Valget blev Jerez, som ligger ca. 16 NM fra havnebyen Cádiz, der ligger ud til Atlanterhavet. Derfra ville der være ca. en times flyvning til Tangier, Marokko. Jeg talte lidt med Lotta Sandsgaard, som med sin flyveklub havde været i Marokko ift. at få lov til at flyve ind. Det var kun en del af den gruppe af fly, som fik lov til at flyve ind i Marokkansk luftrum (de filede Flightplan i luften og ikke alle fik denne godkendt). Og da Marokko ligesom var den valgte destination, valgte jeg den sikre vej, nemlig via en handler (Swissport) i Tangier lufthavn. På dette

tidspunkt var det klart for mig at et forsøg på at nå Kanarieøerne var problematisk ift. min planlagte tidshorizont.

Afgangen fra Leoni Benabu – Malaga Real Aeroclub, var præget af lidt kaos. Der er tre flyveskoler på flyvepladsen, som ligger lidt oppe i bjergene, og først holdt vi i kø for at tanke, derefter i kø for at starte. Da vi landede dagen før, skiftede de lokale piloter til engelsk. Da vi startede, "nægtede" de at tale engelsk, da jeg forespurgte, men et par instruktører fortalte på radioen, at de nok skulle guide mig ud. Interessant med det manglende engelske sprog med tanke på, at alle disse pilotstuderende lignede nogle, der var i gang med at tage et kommercielt certifikat. Vi fik en skøn tur

langs kysten, derefter nord for Gibraltar gennem "Parque Natural Los Alcornocales", hvor vi spottede en flok Gåsegribbe, som vi naturligvis undgik (læste bagefter, at deres vingefang er op til 2,8 meter!) og fløj over hvidkalkede bjergbyer, som Jimena de la Frontera. Trætte efter turen landede vi på vores hotel i Jerez de la Frontera. Nu startede detail planlægningen med at sikre ok vejr, koordinering med Swissport i Tangier, samt at finde et sted at bo i Marokko. Planen var, at dagen efter skulle vi gøre vores første forsøg på at flyve til Marokko – og hvordan det gik, kan du glæde dig til at høre om i næste nummer af FLYV ☺ ✈



FLYV

for 90 år siden

Tekst: Kim Røssell



Charles og Anne på Københavns rådhus.



Tingmissartog på National Air and Space Museum i Washington.

Stort flyvestævne i Kastrup Lufthavn
I 2023 måtte mange danskere fejre Sankt Hans aften uden det traditionsrige bål, da langvarig tørke betød afbrændingsforbud i store dele af landet. I 1933 kunne FLYV skrive, at "den bedrøvelige Sankt Hans aften, hvor regnen strømmede ned forhindrede Politiken og Danske Flyvere i at afholde deres store flyvestævne i Kastrup Lufthavn". Onsdag den 28. juni prøvede man igen. Vejret var mørkt og truende, men regnen udeblev, og et par timer før stævnet skulle begynde klokken 19.30 "kom de første tilskuere. Og så blev de ved med at komme, en ustandselig strøm." Entreen til stævnet var 1, 2 eller 5 kroner, hvortil kom et program, der kunne købes for 25 øre. På færgen København-Malmø blev

der solgt billetter, og den ankrede op i Øresund ud for lufthavnen så interesserede kunne følge opvisningen. FLYV fortsætter: "Hvor er det glædeligt at konstatere, at der er interesse for flyvning herhjemme – for ellers ville de mange tusinder ikke have trodsset det truende vejr og taget vejen ud til lufthavnen. Alle skumlere må være gjort til skamme – alle de, der bestandig prædiker, at interessen for flyvning kun er ringe hos de store publikum.... Interessen er der, og beviset blev leveret den 28. juni 1933, da over 30.000 mennesker, på en regntruende dag, gav deres sympati til kende ved at flokkes om flyverne derude i lufthavnen." Programmet var domineret af militære fly, men der var også civile indslag, f.eks. Det Danske Luftfartselskabs nye Fokker F-XII, Arvid Hansen

i en Klemm sportsmaskine og faldskærmsudspring med tyske Charlotte Triebner og danske John Trantum. Måneders forberedelse og 600 frivillige var med til at gøre stævnet til virkelighed. Danish Airshow i Roskilde i dagene 18- til 20. august 2023 er også resultatet af måneders planlægning, mange frivilliges indsats og mange militære indslag i programmet – så skal vi bare have 30.000 til Roskilde.

Charles Lindbergh og hustru i København

Lørdag den 26. august 1933 landede en, der bestemt troede på flyvningens fremtid, Charles Lindbergh og hans hustru Anne, ved Luftmarinestation København,

POLITIKEN

København, Torsdag den 29. Juni 1933.

22 Sider.



Flyvestævnet

Den store Aften: Fotografernes Lynskud: Øverst til venstre fyldes Montgolfieren, midt mellem Ballonparkens Folk Luftskipper Baumgart. I Midten Hærens Flyvere i flot Formation mellem Faldskærmsudspringersken Fru Charlotte Triebner og Kunstflyversken Liesel Bach. Til højre et Vug over en af de store Bilparker og Kunstflyverskens Triumfkørsel – endelig forinden Dagens Helt, Vorehalsen John Trantum, før det svingende Spring.

Forsidestofl

i sin Lockheed Sirius - efter en flyvning fra USA over Grønland og Island til København. Besøget var et led i hans arbejde med at undersøge mulighederne for en transatlantisk flyrute via Grønland. FLYV skrev: "For at give den verdensberømte flyver en passende velkomsthilsen var der arrangeret modtagelse på Toldboden med påfølgende reception på Københavns rådhus, men Lindbergh afviste på det bestemteste at lade sig hylde af de mange ventende Københavnere. Et kort besøg på rådhuset, hvor borgmester Hedebøl bød de flyvende gæster velkommen, var alt hvad Lindbergh gik med til – og det måtte endda vente, indtil han selv havde set sit luftfartøj blive bragt i hangar." Flyet NR-211, som i dag står på National Air and Space Museum i Washington, var bestilt af Lindbergh til at afsøge mulighederne for nye flyruter for Pan American Airways til henholdsvis Asien, over Atlanten til Europa og over Sydatlanten fra Afrika til Sydamerika. Flyet tilbagelagde over 30.000 kilometer på turen fra USA over København retur til USA. Undervejs landede flyet i Angmagssalik for tankning. Her gav grønlanderne flyet navnet



Passagerer stiger ombord på Zeppelinren til Rio.

Tingmissartog som betyder "en som flyver som en fugl". Navnet blev malet på flyet og kan den dag i dag ses på National Air and Space Museum. FLYV slutter omtalen: "Lindberghs maskine er i hver enkelt lille detalje præget af hans ejendommelige personlighed og af hans sunde klartænkende omdømme, store omhu og grundige forberedelse. Man imponeres af hans naturlige og ligefremme væsen og må indrømme, han er et højt ualmindeligt menneske."

Første dansker med Graf Zeppelin til Rio de Janeiro

FLYV beretter, om stud.polyt. Axel Broe, søn af ingeniør Harald Broe fra firmaet Christiani og Nielsen: "Som belønning har hans fader hos Hamborg-Amerika linjen løst billet for ham for rejsen med 'Graf Zeppelin' fra Friedrichshafen til Rio de Janeiro. Hr. Axel Broe støj med rutemaskinen til Friedrichshafen, og den 1. juli gik han ombord i Luftskibet." ✈

OSCAR YANKEE ved Lars Finken

TILGANG:

OY-	Type	Bygget	Fabr.nr.	Reg.dato	Ejer/bruger	Ex
OY-AFA(2)	SIAl-Marchetti SF.260	1969	2-26	1.8.23		I-CEMY
OY-HIY	Eurocopter AS 350B3 Ecureuil	2006	3940	31.7.23	Blue West Helicopters Greenland ApS, Qaqortoq	D-HAUC(3)
OY-HRV	Airbus H175 (EC 175B)	2019	5042	3.8.23M		G-NHVA
OY-HVH	Airbus H125 (AS 350B3e) Ecureuil	2023	9443	19.7.23M	Air Greenland A/S, Nuuk	
OY-HVI	Airbus H125 (AS 350B3e) Ecureuil	2023	9460	24.7.23M	Air Greenland A/S, Nuuk	
OY-MWL	Diamond DA 40NG	2023	40.N608	7.8.23M		
OY-VPB	Partenavia P.68 Observer 2	2023	524-54/OB2	16.6.23		
OY-VSA	Partenavia P.68C	2023	525/C	12.7.23		
OY-XCU(2)/CU Schleicher ASG 32Mi		2023	32087	2.8.23		
OY-YFZ(2)	DHC-8-402NG	2013	4442	28.6.23M		SP-EQI
OY-YGA	DHC-8-402NG	2013	4443	9.8.23M		SP-EQK

SLETTEDE:

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-AER(3)	ATR 72-600	10.7.23		Til EC-OCA(2)
OY-CGL	Cessna 150B	31.7.23		Til EC-ODG
OY-EPS	S.A.I. KZ VII-U8	10.2.23		Hav. 30.7.22 ved Nordborg (kun midl. reg).
OY-GOK	Cameron N-77	12.7.23		Taget ud af drift
OY-HHZ	Eurocopter EC 175B	20.7.23		Til G-EMEI
OY-HZY	Eurocopter AS350B3 Ecureuil	12.7.23		Til Frankrig
OY-JED	Piper PA-28-161 Cadet	17.7.23		Til G-CMPH
OY-MIX(2)	Rolladen-Schneider LS1-d	21.7.23		Til Rumænien
OY-OOA	Lindstrand LBL 77A	18.7.23		Til Tyrkiet
OY-PBI(2)	Let L 410 UVP-E20	7.7.23		Til 7Q-AWD
OY-YEP	ATR 72-600	30.6.23		Til 9Y-TTJ
OY-YER	DHC-8-402	8.5.23		Til England (kun midl. reg).
OY-YEU	DHC-8-402	8.5.23		Til England (kun midl. reg).
OY-YEV	DHC-8-402	8.5.23		Til England (kun midl. reg).
OY-YEZ	DHC-8-402	9.5.23		Til England (kun midl. reg).
OY-YFH	DHC-8-402	30.6.23		Til LN-WDT
OY-YFM	DHC-8-402	26.6.23		Til VH-8XB

BEMÆRKNINGER:

OY-AER(3)	fuldt registreret 16.6.23
OY-REP	fuldt registreret 9.8.23
OY-RLB	fuldt registreret 21.6.23
OY-YEP	fuldt registreret 28.6.23
OY-YFM	fuldt registreret 21.6.23
OY-YFP	fuldt registreret 8.8.23

Annoncér i FLYV

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



Flyveskolerne

GØR DIN DRØM
TIL VIRKELIGHED

Approved
Training
Organisation
**Midtjysk
Flyveskole** 60

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

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

Pilotuddannelse.dk
Taxafljvning - Rutetaxa - Rundfljvning

Flyudlejning - Flyvedligehold - Fly Management



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



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

Undervisningen varetages af
professionelle instruktører.

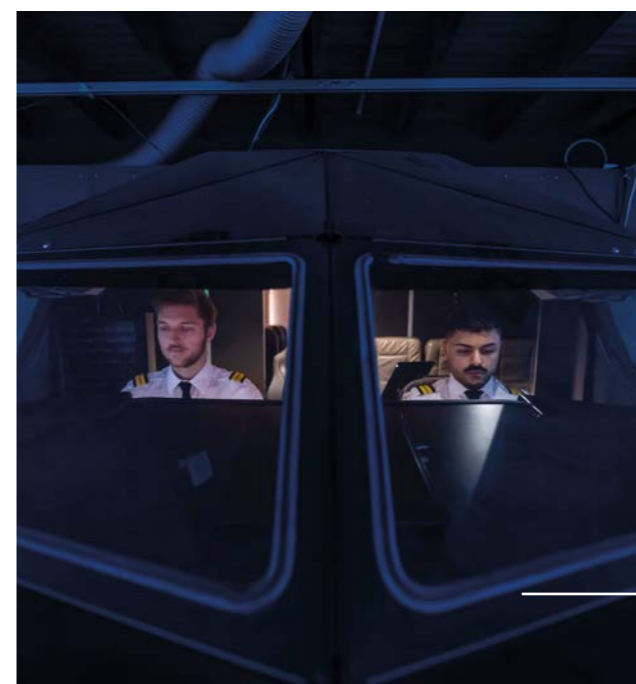
Heliflight.dk ApS
Hangarvej H. 11 • 4000 Roskilde Lufthavn
Tlf: +45 70 22 52 60 • Kontakt@heliflight.dk

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



**CENTER AIR
PILOT ACADEMY**

✈ pilotuddannelse ✈ campus ✈ APS MCC

www.centerair.dk centerair centerairpilotacademy

**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