

FLYW Nr. 5 2023

FLYW

Magasinet for alle med interesse for flyvning ✈️



Velkommen!



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

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

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

Følg os på Facebook og Instagram
@gaservice.dk

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

AEROCLEAN

Aircraft painting



EDXJ Husum

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

Could you cut the cost of your Aviation Insurance?

Available in Denmark!

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

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

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

Fair, Flexible & Affordable



To find out more go to Visicover.com

Ikaros ATO tilbyder:

- Flyleje
- Teori PPL
- Teori BIR
- Teori CBIR
- Teori BEG, NBEG, GEN, NJOR-HLO & -MEK
- Skoling til PPL
- Skoling til CPL
- Skoling til een- og flermotoret 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

F-35

Velkommen til Danmark

I FLYV 2023-5 fylder historien om F-35 meget, for som de fleste har bemærket, så er de første fire nye kampfly af typen F-35 ankommet til Danmark.

Jeg har logget så mange timer på planeten Jorden, at jeg kan huske min jubel, da jeg for første gang så F-16 flyve hen over Nordfalster, hvor jeg voksede op. Det blev til mange flere overflyvninger fordi flyene – der dengang blev kaldt jagerfly – ofte fløj meget lavt over Smålandsfarvandet og via Grønsund til Østersøen, for at afvise fly fra Sovjetunionen.

Da Berlinmuren faldt, og den kolde krig blev afviklet, var der mange der håbede, at menneskeheden var nået så langt, at det ikke var nødvendigt med mere forsvar end akkurat nødvendigt, for at patruljere de grænser som tidligere fjender var blevet enige om at respektere.

Derfor var der også mange der gav udtryk for, at det ville være tåbeligt at spendere milliarder af kroner på noget så unødvendigt som krigsmateriel.

Bedst som vi gik og nød den nye fredeligere Verden, blev vi udsat for en øjenåbner vi allerhelst ville have undværet. For at Putin beordrede angreb på Ukraine var for de fleste utænkeligt, og

hvor mange var skeptiske overfor investeringer i militært isenkram, var der pludseligt stort set ingen, der satte kikkerten for det blinde øje.

F-35 er resultatet af rigtig mange menneskers ihærdige arbejde, og der er ingen tvivl om, at de nye hurtige fly – der ikke længere omtales som jagerfly – kommer til at spille en afgørende rolle i forsvaret af Danmark og hele den alliance vi er medlemmer af. ”Kampflyene” er ankommet, og om få år er en æra slut, når sidste danske F-16 lander for sidste gang, og alle de nye F-35’ere er operative. Det vil uden tvivl blive markeret, ganske som det blev markeret, da de første F-35’ere landede på Flyvestation Skrydstrup og senere blev vist frem for offentligheden. Det fylder meget i dette FLYV, for det er en vigtig begivenhed!

I FLYV forsøger vi at have noget nyt og noget gammelt, noget blåt og noget lånt – som man siger – og når Thomas Bjørn begiver sig ud i det blå, i sin over 75 år gamle Cessna 140, så får FLYV ofte lov til at låne en håndfuld billeder, der altid følges af en spændende fortælling. På samme måde har vi fortællinger om andre historisk fly, som Tante Charlies ankomst til Stauning, GLENTEN i Helsingør og de fantastisk inspirerende Triple-A-ildsjæle i Avedøre.

God læselyst!



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



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
Glenten rejser sig	8
Aeronautisk aktivitetscenter	
Avedøre	10
Tante Charlie på museum	18



Efter 38 års tro tjeneste er Tante Charlie ankommet til Danmarks Flymuseum. Læs mere på side 18



Tag med på anden og sidste del af eventyret til Marokko. Læs mere på side 38

Den første danske F-35 fotograferet omkring 20 minutter efter landingen i Skrydstrup. Læs mere på side 20. Foto: Ole Steen Hansen



Mød ildsjælene i Aeronautisk aktivitetscenter Avedøre.

Læs mere på side 10

F-35 — Velkommen!	20
F-35 — Den store velkomstfest	28
Greyhound Skyways	34
På eventyr til Marokko, del 2	38
FLYV for 90 år siden	48
Oscar Yankee	50
Flyveskolerne	51



Kom med Greyhound Skyways helikopterbusser.

Læs mere på side 34



KORT SAGT

Af Ole Steen Hansen og Rune Balle



Repræsentanter for Danmarks flyvehistoriske foreninger ved KDA-huset i Roskilde, hvor de i juni 2004 aftalte at arbejde videre for at få etableret en paraplyorganisation. Foto: FLYV

DAFU – DANMARKS FLYVEHISTORISKE UNION ER OPLØST

I FLYV 08/2004 kunne man på side 35 læse, at repræsentanter for Kongelig Dansk Aeroklub, Flyvevåbnet, Dansk veteranflysamling, Dansk Veteranflysamlings venner, Dansk Flyvehistoriske Forening, KZ & Veteranflyklubben, DC-3 Venerne, Danmarks Flyvehistoriske Selskab, Dansk Svæveflyvehistorisk Klub, Dansk Ballonklub, Aeronautisk Center Avedøre, Flyvemuseets Venner, Københavns Flyvehistoriske Selskab, Draken Team Karup, Projekt Thunderflash og Spangkuk, mød-

tes i KDA-huset i Roskilde, og drøftede stiftelsen af en paraplyorganisation der skulle styrke samarbejdet mellem de flyvehistoriske aktører og varetage interesserne overfor myndighederne. Senere kom Garnisionsmuseet i Aalborg, Museet ved Gedhusvagt og Langelandsfortet med. Den 13. november 2004 blev der holdt stiftende repræsentantskabsmøde i KDA-huset og DaFU var en realitet med arkitekt Karsten Thorsmark (23.8.1949-4.6.2012) som formand og drivende kraft. DaFU var med Mogens Jensen som tovholder arrangør af to meget vellykkede

flyvehistoriske konferencer henholdsvis 14. november 2009 på Dalum Landbrugsskole (FLYV 10/2009) og 16. november 2014 på Odense Universitet, som kobbede forskningsmiljøerne med praktikerne. Med Karsten Thorsmarks bortgang og uden nye kræfter i bestyrelsen gik aktiviteterne i DaFU i stå. I 2023 besluttede repræsentantskabet at opløse DaFU og foreningens midler på 11.041,19 kroner er i overensstemmelse med DaFU's ånd tilgæet Den Flyvehistoriske Fond, der støtter flyvehistoriske formål. Kim Rössell



Foto: OSH

BONJOUR SAS

Man kan naturligvis også sige ”Goede-dag SAS”, hvis man skal tale KLMsk, men det franske lyder nu mere elegant. Og en fransk Airbus A-319 ser smuk ud med en næsten fuld måne. Der var store overraskelser først i oktober, hvor SAS’ aktionærer måtte konstatere, at deres aktier var blevet nogle få ører værd. Man mindes det gamle råd om, hvordan man skaffer sig en mindre formue indenfor luftfart – man starter med en stor! SAS blev reddet af en nye kreds af ejere, som trådte til med 8,3 milliarder danske kroner. Den amerikanske investeringsfond Castlflake vil komme til at eje 32% af SAS, den danske stat 25,8 %, Lind Invest 8,6 %, mens Air France-KLM vil komme til at sidde på 19,9 %. Set med rene luftfartsinteresserede øjne, er den største overraskelse, at Air France-KLM køber sig ind i SAS, og at dette selskab har mulighed for at få en kontrollerende aktiepost i en ikke så fjern fremtid, når der er kommet styr på at få SAS ud af den amerikanske Chapter 11-konkursproces i New York. Måske burde man ikke være så overrasket, da SAS’ hollandske topchef Anko van der Werff har en fortid i KLM og det fusionerede Air France-KLM. Den nye fransk-hollandske forbindelse får den konsekvens, at SAS vil forlade Star Alliance, som det selv var med til at stifte, og indgå i Flying Blue som er Sky Teams-samarbejdets bonusprogram. Hvor hurtigt det hele kommer til at gå, vides ikke endnu. Men SAS bliver nu en del af et større europæiske selskab, den norske og svenske stat er ude af ejerkredsen, mens den danske fortsat mener, det giver god mening at være medejer af et

luftfartsselskab, som vel efterhånden ikke er så *Scandinavian* mere. Og så bliver det da spændende at se, om der kommer til at ske noget med catering på de billige rækker bag i flyet. Hos Air France-KLM får man en sandwich og noget at drikke selv på de korte ruter i Europa. Da jeg i april fløj til London med SAS, kunne jeg ikke få en tår vand uden at betale for den. Mon SAS vil blive lidt større i slawet med nye ejere?

OSH

KARUP-KØBENHAVN

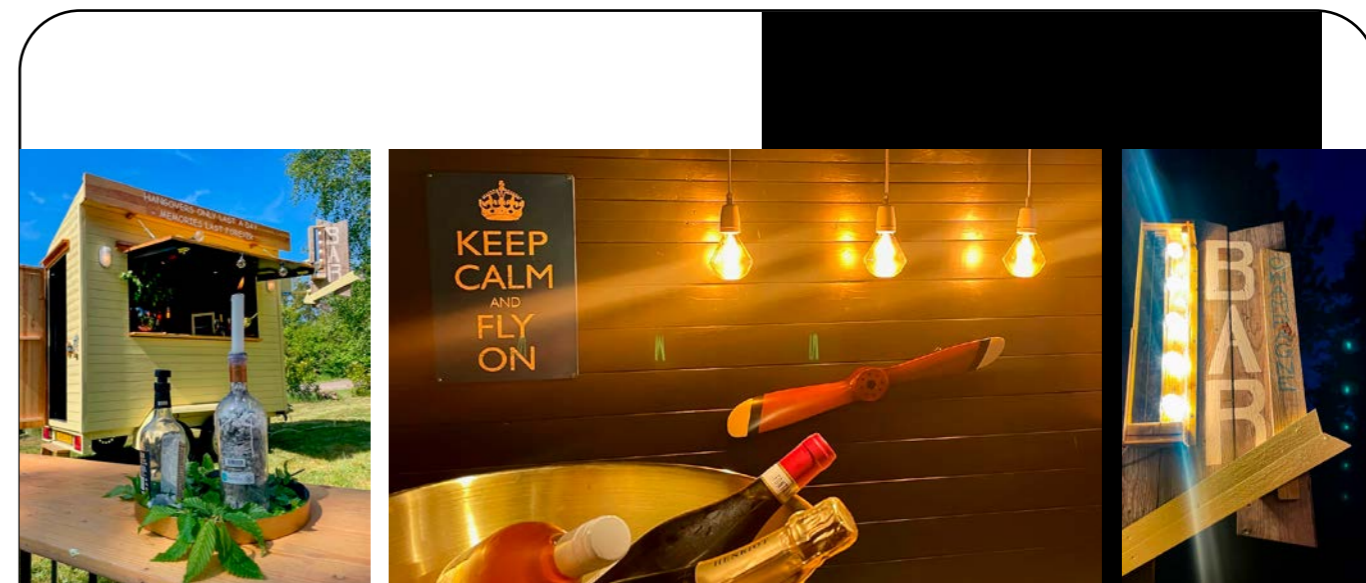
Midtjyllands lufthavn er endnu engang blevet reddet på målstregen, da det hollandske luftfartsselskab AIS Airlines overtog ruten til København, efter at DAT bestemte sig for, at den alligevel ikke gav

(økonomisk, naturligvis) mening. DAT befløj ruten fra 2015 til december 2022. Lufthavnen lå øde og forladt hen, men kom i gang igen med statsstøtte til københavnruten, som DAT så igen fløj på fra april. Men statsstøtte alene gjorde det ikke, og der var fortsat for mange afgange med for mange ledige sæder i ATR-flyene. Nu forsøger AIR Airlines sig så med en Jetstream 32 med plads til 19 passagerer. Selskabet har hovedkvarter i Lelystad Airport, men flyver på flere regionale ruter, blandt andet Esbjerg-Stavanger og Arlanda-Hagfors. Det er bare med at få købt billetter, eksempelvis fordi man rent faktisk skal til København, men måske også bare hvis man rent aeroentusiastisk vil prøve et klassisk engelsk turbopropfly, der er ved at være en sjældenhed.

OSH



Foto: AIS Airlines



Book vores mobile
FLYVERBAR
 til jeres næste hangarfest,
 firmafest eller julefrokost



www.flyverbar.dk

GLENTEN REJSER SIG

Tekst og foto: Ole Steen Hansen

I selvsamme uge hvor Danmark officielt fik sit nye jagerfly F-35 på flyvestation Skrydstrup, begyndte det første fly, en dansk pilot fløj, at rejse sig på gulvet i Danmarks Tekniske Museum i Helsingør. Glenten har i flere år været under restaurering i Dansk Flyvehistorisk Forenings værksted på Avedøre Flyveplads. Delene var i forvejen kørt til Helsingør og torsdag den 28. september gik man så i gang med at samle dem. Det er noget af et puslespil, men holdet bag restaureringen har omhyggeligt holdt styr på, hvilket virer, der hører til hvor, og hvordan de mange stykker træ skal samles. Halepartiet var samlet i forvejen og kunne derfor

ikke komme gennem døren fra lager til udstillingshal. Altså måtte fire raske mænd hanke op i hvert sit hjørne og bære det udenfor og om til en port, der fører ind til udstillingen. Skolebørn og andre gæster, der skulle ind på museet, stod og så på – og gav vide, om de var klar over, hvad det i det hele taget var. Til forveksling ligner det haleparti jo en kassedrage.

Det vil tage flere torsdage for holdet at få alle delene samlet, så Glenten så at sige kan komme på vingerne igen. Det er nemlig meningen, at det gamle fly skal til vejrs under loftet på museet. Det er så fint, at frivillige har påtaget sig arbejdet med at restaurere det. Man kan frygte, at der i fremtiden vil være meget færre, der besidder de talenter og håndværksmæssige færdigheder, der kræves for at løse sådan en opgave. Man får et indtryk af danskernes

liv og vaner, når man ser f.eks. programmet Hammerslag i tv. Der er jo næsten aldrig noget værksted eller hobbyrum i de huse eller lejligheder, som man skal gætte priser på. Hvor mange i dag bliver opdraget med tanken om, at det er spændende at kunne noget med sine hænder? Men lige for Glentens vedkommende er der ingen ko på isen, for den er nu så fin, at den nok skal holde en generation eller mere ud i fremtiden.

Vi vender tilbage i et senere nummer af FLYV med en længere beretning om det historiske fly. Nogle læsere vil måske have undret sig over, at det skulle være det første fly, der blev fløjet af en dansker, men den er god nok, og flyet hed i øvrigt slet ikke Glenten til at starte med. ✈



AERONAUTISK AKTIVITETSCENTER AVEDØRE

Tekst og foto: Rune Balle

Aeronautisk Aktivitetscenter Avedøre – eller TRIPPLE A – som foreningen normalt omtales, er en perle i dansk flyvehistorie. Foreningen bor i den ene af de to historiske hangarer i Hvidovre – syd for København. Ganske få meter fra hangaren har foreningen adgang til Avedøre flyveplads med en 400 meter lang græsbane, der lige akkurat er lang nok til at foreningens fly kan starte og lande.



Propel tårnes og der gøres klar til at starte motoren.



Piper Cub næsten klar til prøveflyvning.



Propelbolte sikres.



Den historiske hangar vedligeholdes af foreningens frivillige.

Da FLYV kikker forbi i hangaren i Avedøre, den anden tirsdag i september, er der almindelig tirsdags-aktivitet. Hangarporten står åben og inde i hangaren pusles der om foreningens Piper PA-18, der måske i virkeligheden er en PA-19. "Det diskuteres jævnligt om det er en PA18 eller en PA19", fortæller foreningens formand Bjarne Enar Gren, og tilføjer "og måske er det en PA18, der er blevet modificeret, så den ligner en PA19".

Om det er en PA18 eller PA19 er måske ikke så vigtigt for de mange besøgende, der kommer forbi for at sludre, og da den flot

restaurerede flyvemaskine trækkes ud af hangaren, dukker der hurtigt et par nysgerrige op. Den ene er en hundelufter, der ofte lægger vejen forbi den smukke hangar, hvor han af og til stikker næsen ind. "Jeg er egentlig ikke fly-interesseret som sådan, men det er bare så hyggeligt at se de flotte fly, og de mange mennesker der hygger sig i og omkring hangaren". Det er lige netop formålet med "TRIPPLE A", fortæller Jens Erik Lund, der er en af de næsten hundrede medlemmer af foreningen. "Formålet med foreningen er nemlig at være aktiv omkring veteranfly, og så skal vi hygge os med det vi laver".

SUPER CUB'EN

Da Jens Erik Lund inviterede FLYV til Avedøre, var det ikke mindst for at vise foreningens seneste restaurerede fly frem, inden det forlader Avedøre efter 8 års restaureringsarbejde. For så snart Cub'en er klar til at flyve, flyttes det til Ringsted Flyveplads, hvor prøveflyvningen skal foregå. Flyet skal nemlig bo i en ny hangar sammen med foreningens øvrige fly, med undtagelse af ambulanceflyet, der bor i Andelslandsbyen ved Holbæk. Planen er så, at de medlemmer af foreningen der har certifikat, kan få lov til flyve de tre ve-

teranfly til en timepris, der dækker de faktiske driftsomkostninger. Men det er en anden historie, som FLYV følger op på!

DEN HISTORISKE HANGAR

Inden vi trækker Cub'en ud af hangaren til fotografering, viser Jens Erik Lund og Bjarne Enar Gren rundt i hangaren. Bjarne fortæller, at foreningen i 1983 fik stillet hangaren til rådighed af Skov og Naturstyrelsen mod at stå for vedligeholdelse af den historiske bygning, der var i så dårlig stand, at det egentlig var besluttet at brænde den af. Hundreder af arbejdstimer er

således gået med at restaurere og vedligeholde bygningen, finansieret af massive donationer og fondsbevillinger.

Da Skov og Naturstyrelsen i år 2000 besluttede at sælge bygningerne på Avedøre Flyveplads, fik "Tripple A" tilbudt at købe hangaren for en million kroner. Da medlemmer af foreningen havde reddet bygningen fra nedrivning, var en million kroner måske ikke noget fantastisk tilbud, og derfor indledte bestyrelsen forhandlinger med Skov og Naturstyrelsen, der gik med til at overdrage hangaren og grun-

den omkring hangaren for 400.000 kroner. Resten af flyvepladsen blev senere solgt til en investor, der købte hele arealet. Formand i "Tripple A" – Bjarne Enar Gren – fortæller, at mange var lidt bekymrede for, hvad investoren ville med grunden og flyvepladsen, men at det nu er gået sådan, at "Tripple A" og investoren har udviklet et fortrinligt samarbejde, hvor foreningen får betaling for at holde græsset og fungere som vicevært på flyvepladsen.



AAA råder over et stort reservedelslager.



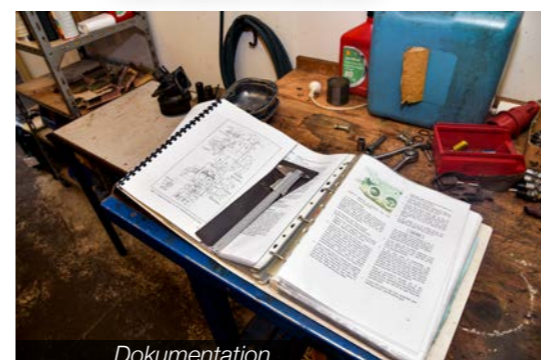
Uden mad og drikke duer heltene fra AAA ikke.



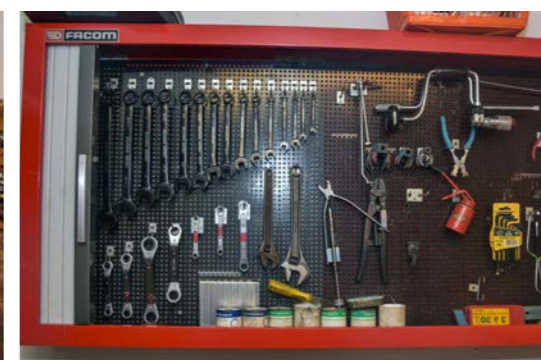
Indvendig vedligehold.



Masser af reservedele.



Dokumentation.



Raketbælte fra Vincent Cerement.

RUNDVISNING I HANGAREN

Inde i hangaren er der hektisk aktivitet, for det "varme værksted" har længe trængt til at få malet lofter og vægge, og samtidigt med at der males i "det varme værksted" arbejder et par medlemmer på at montere propellen på Cub'en, der efter motortest skal transporteres til Ringsted. Desværre ikke på egne vinger, fordi den 400 meter korte græsbane i Avedøre ikke egner sig til testflyvning af et veteranfly. Vingerne skal med andre ord afmonteres inden transporten til Ringsted, hvor vinger og krop så genforenes.

Ud over værksteder i hangaren, er der også rigtig mange hyldemeter med reservedele til veteranfly. Mange dele er registreret, men rigtig mange stumper er også bare opmagasineret, med tro på at nogen kan huske hvad der er på hylderne, og hvilke fly de mange reservedele kan passe til. De mange dele stammer dels fra forsvarrets reservedelslager, der blev overflødig efter at Cub-hangaren på Flyvestation Vandel brændte i 1967. Mange stumper stammer også fra private, der har arvet flydele, som så er endt i Avedøre, i stedet for på diverse genbrugspladser.

"Sådanne gaver tager vi imod med stor fornøjelse", fortæller Jens Erik Lund, der tilføjer, at der jævnligt dukker gæster op, der lige har noget de egentlig gerne vil af med, så det ikke bare ligger og samler støv i en kælder.

AKTIVE MEDLEMMER

Foreningen "Tripple A" har som nævnt omkring hundrede medlemmer, men af disse er det omkring en fjerdedel, der kommer jævnligt og deltager aktivt. Resten er medlemmer der af og til dukker op, eller medlemmer der bare gerne vil

bidrage lidt, ved at betale for medlemskab af foreningen. Sådant er det som bekendt i mange foreninger, men både Jens Erik Lund og Bjarne Enar Gren ønsker sig flere aktive medlemmer, og meget gerne mekanikere og handymen, der vil være med til at restaurere fly. "Medlemsskaren er lidt oppe i årene", fortæller Bjarne Enar Gren, der efter næsten 40 år i foreningen og ca. 20 år som formand, ønsker at overdrage formandsposten til

en anden, og dermed at være lidt mindre aktiv. "Så hvis der går nogle rundt med lyst til at være med, så er de hjerteligt velkomne." Grundlaget for AAA blev stiftet den 17. november 1983.

Som nævnt er der altid aktivitet på tirsdage mellem klokken 09 og 15, og jævnligt også aktivitet i Avedøre-hangaren på lørdage. Ofte sker der også noget i hangaren i Ringsted, hvor der nu snart er tre luftdygtige veteranfly.

"Så hvis der går nogle rundt med lyst til at være med, så er de hjerteligt velkomne."

FORENINGENS FLY

KZ VII OY-ATI/O-616

OY-ATI er en KZ VII U-4/U-8 og kom til verden som byggenummer 178 i foråret 1948. Flyet var en del af en serie på 10 fly til Forsvaret, der manglede træningsfly på dette tidspunkt. Det blev leveret til Luftmarinestation Avnø i juni samme år med nummeret 616 og indgik derefter i grunduddannelsen af Forsvarets piloter indtil 1953, hvor det overførtes til Flyvestation Værløse. Det næste mange år gjorde 616 tjeneste ved forskellige enheder i Flyvevåbnet, før det i 1969 blev udlånt til Hæren som erstatning for de Super Cub fly, der var gået tabt ved den store hangarbrand i Vandel. I 1977 udgik flyet af tjeneste og overgik til Flyvestation Værløse Svæveflyveklub og indregistreret OY-ATI. I maj 2008 blev OY-ATI solgt til AAA for et symbolsk beløb, mod at det blev restaureret til flyvende stand og aldrig kan videresælges. Efter 4 års gennemgribende restaurering kom flyet igen på vingerne i juli 2012 og er nu AAA's velflyvende flagskib.

**KZ III OY-DVE**

OY-DVE er en KZ III U-2 og kom til verden med byggenummer 84 den 25/11 1946. Flyet blev leveret Fyens Flyveklub, men overgik allerede i 1953 til den navnkundige luftfotograf Sylvest Jensen. Sylvest Jensen anvendte DVE indtil 1965, hvorefter det havde stort antal ejere, indtil det i 1994 endte i Sverige. Her blev det smukt restaureret og kom i luften igen i 2002 som SE-BIS. I 2010 vendte flyet tilbage til Danmark og er i oktober 2016 overgået til AAA. OY-DVE må betegnes som en af de fineste KZ III'ere der findes.

**KZ III OY-DYZ**

OY-DYZ er en KZ III U-1 og har byggenummer 56. Flyet er bygget i 1946 som et af fire ambulancefly til Redningskorpset Zonen. Det gjorde tjeneste i Zonen frem til 1956, hvor det blev solgt til Tyskland. I 1968 vendte det tilbage til Danmark, hvor det fløj i en kort årrække. Flyet genopstod efter en gennemgribende restaurering i 2004. Efter et havari i 2009 blev OY-DYZ skænket til Flymuseet i Stauning. I 2013 købte AAA flyet, med det formål at få det tilbage i luften. DYZ er nu færdigrestaureret og stationeret i Oplevelsescenter Nyvang, hvor det indgår i samlingen af Zone redningskøretøjer. Der er blevet anlagt en landingsbane og bygget hangar i Andelslandsbyen.

**ELLEHAMMER 1909 REPLICA**

I forbindelse med 100-års jubilæet for Ellehammers første flyvning i 2006, konstruerede og byggede AAA en kopi af Ellehammers 1909 model. Flyet har fløjet ca. 15 timer, men anvendes nu kun til udstillingsbrug. Flyet blev bygget med ingeniør Fritz Kragh som projektleder i et samarbejde mellem Ellehammerfonden, DULFU og AAA. Ellehammerfonden var hovedsponsor.

**ER DER EN FLYMEKANIKER I DIG?**

...eller kan du bare godt lide mekanik og gamle fly - og er du nysgerrig på værkstedsfællesskabet i foreningen Aeronautisk Aktivitetscenter Avedøre (AAA), er du meget velkommen til at tage kontakt eller bare stikke hovedet ind forbi en tirsdag mellem 9-15.



TANTE CHARLIE PÅ MUSEUM

Tekst og foto: Rune Balle

Flyvemaskiner er lidt som skibe, der får navne og besjæles. Derfor er det helt almindeligt, at et flys registrering inspirerer til et kælenavn, som OY-RYW der blev til "Rywski-Flyvski" og OY-DCC der kom til at hedde Tante Charlie.

Siden Tante Charlie kom til Danmark i 1964, har Charlie oplevet mangt og meget. Om det var fordi hun var lidt klodset, vides ikke, men hun startede sin karriere i Billund, hvor hun var forretningsfly for Lego koncernen, indtil hun i 1971 kom til Copenhagen AirTaxi, der dengang boede i Skovlunde.

For de læsere, der ikke lige kan set det, så er Tante Charlie en Piper Aztec, der dengang i slutningen af 60'erne og starten af 1970'erne var noget af det hotteste, når der skulle flyves taxifyvning, og det der kom til at hedde RUTETAXA. Kenneth Arly Larsen således fløj den første RUTETAXA flyvning fra Skovlunde til Anholt den 14. april 1973. Inden da, fra juni 1971, fløj Tante Charlie også RUTETAXA fra Skovlunde til Samsø.

Mange unge piloter lærte også at flyve Tante Charly, der kom vidt omkring indtil 2009, hvor karrieren sluttede for det elskede fly, efter 38 års tro tjeneste. Herefter stod Tanten og samlede støv i en hangar i Roskilde Lufthavn, indtil Kenneth Arly Larsen kontaktede Danmarks Flymuseum, og spurgte om museet var interesseret i at overtage OY-DCC.

Det var museet i allerhøjeste grad, for Tanten var et af de første rigtige taxafly i Danmark, og typen havde også opereret

ud fra Stauning Lufthavn. Et problem var dog at få flyet fra Roskilde til Stauning, for enten skulle det skilles ad og transporteres ad landevejen, eller også skulle det flyve, hvilket ville kræve mange timers forberedelse.

Da Kenneth Arly Larsen havde det bedst med at det historiske fly ankom til Stauning på egne vinger, blev løsningen at gøre Tanten flyveklar. Det lykkedes efter to års ihærdigt arbejde, og det lykkedes også at få en "færgeflyvningstilladelse", så Tanten kunne starte fra Roskilde og flyve direkte til Stauning uden mellemlanding. Alt klappede, og selvom vejret ikke var specielt sommerligt tirsdag den 4. juli 2023, fløj Tanten sin allersidste tur, ledsaget af tre fly fra RVators Formation Team.

Efter formel overdragelse, med overværelse af den lokale presse, så er flyet nu officielt en museumsgenstand, som vi for eftertiden kan nyde på Danmarks Flyvemuseum i Stauning. ✈



Tre RV-fly fra Homebuilders Corner eskorterede Tante Charlie på den sidste flyvning til Stauning.



Kenneth Arly Larsen efter allersidste flyvning i Tante Charlie.



Tante Charlie på Skovlunde Flyveplads i "gode gamle dage".

F-35

Velkommen!



PLA taxier L-007 ind til VIP- og pressemodtagelse efter landingen på Skrydstrup.



Tid at åbne canopyet og betræde dansk jord.

Tekst og foto: Ole Steen Hansen

Man ventede spændt! Folk flokkedes uden for hegnet nede ved den østlige baneende. Hele den danske verdenspresse og en række folk fra Flyvevåbnet holdt sig pænt inde på det stykke beton, der var udnævnt til at være udsigtsplatform til landingerne. Forsvarsministeren og VIP'er fra Flyvevåbnet ventede på den anden side af taxivejen.

De fire F-35 var lettet fra Azorerne klokken 10.01. De forventedes til Skrydstrup 14.10, så lidt før, så alligevel ikke lidt før, så lidt mindre end lidt før. Minutter kan være lange. Fotograferne stod klar til at forevige det historiske øjeblik. Journalisterne stod med deres mobil. Pressen havde været der i god tid inden mødetidspunktet klokken 13.00. Nogle havde brugt tiden til at lave interviews med officerer og pensionerede piloter udenfor hegnet.

Men så var de der pludselig – de fire F-35 i formation! De kom ind fra øst og overføj banen. Ikke bare F-35'ere, men danske F-35'ere. De første af de indtil videre 21, der med tiden vil gå hen og blive lige så meget en del af det danske landskab, som F-16'erne er blevet det gennem de sidste 43 år. Der var gratis ørepropper til pressekorpsen, men de var dårligt nok nødvendige. Flyene lød blot som alle mulige andre jetjagere med moderat fart og slukket efterbrænder. De F-16, der lettet på forskellige tidspunkter inden F-35'erne kom, gjorde betydeligt mere opmærksom på sig selv. Men som sagt, de startede jo også. Det lød godt. Nu kan jeg godt lide at få et efterbrænderfix nu og da, men accepterer da, at min musiksmag ikke nødvendigvis matcher alle andres.

Det var PLA i F-35 nummer 007, der, som det burde være, landede først. Dansk pilot i et dansk fly. De tre, der fulgte efter, kom direkte fra fabrikken og blev fløjet af amerikanske piloter. De taxiede direkte til det allerhelligste, den nye

campus, som F-35-området på Skrydstrup mærkværdigvis hedder. Jeg kommer straks til at tænke på amerikanske universiteter når jeg hører det ord – og danske, der vil være med på de internationale smartness-noder. Jeg hørte da også, at man på Skrydstrup hellere vil kalde det det nye byggeri F-35-komplekset.

PLA taxiede derimod op forbi presse og VIP'er og parkerede 007 foran en betonskelter. Flyet skulle lige lukkes ned, inden journalister og fotografer fik lov at komme tættere på. Ikke helt tæt på flyvemaskinen, men meget tæt på pilot, forsvarsminister og centrale personer i Forsvaret. Forsvarsminister Troels Lund Poulsen sagde det, man vel kunne forvente af den øverste politiske chef, når det nu var en kort festtale til mikrofonerne – at F-16 havde gjort det godt, og at Flyvevåbnet nu har fået helt ny kapacitet, som ville komme til at gøre det godt fremover. Noget i den retning. Obligatoriske almindeligheder. Fint nok. Præsten siger jo også det samme, hver gang et barn skal døbes.



Formationen kommer ind over flyvestationen. PLA i første fly brækker af for at komme ind til landing. De tre efterfølgende danske fly blev fløjet direkte fra fabrikken til Skrydstrup af amerikanske piloter.



Ventetid - den danske presse venter på de fire prikker, der ventes under skyerne....



PLA – vel ikke for meget at kalde ham Mister 007, med det nummer flyet har.



Forsvarsminister Troels Lund Poulsen i krydsild!



Dannebrog fløj med på instrumentbrættet!

Interessen for at komme til at tale med PLA virkede noget større. Han fortalte, at turen over Atlanterhavet for så vidt havde været begivenhedsløs. Der er mere plads i cockpittet på F-35 end på F-16, så bedre plads til madpakke og drikkevarer på de lange stræk. Piloterne i de fire fly sad og talte lidt med hinanden over radioen. Når den ene time går efter den anden, er det trods alt bare en flyvemaskine. Og lidt snak over radioen er den inflight-entertainment, som tilbydes. Oppe mod England måtte der lufttanks i skyer. Det kræver lidt mere koncentration end tankning i klart solskin, men er



Et historisk øjeblik - PLA hilser på JOS, den første dansker og blot den nittende i verden som i 1977 fløj F-16.



L-008 er blevet taxiet ind på den nye campus. Her skal den sammen med sine fire artsfæller til at gennemgå den såkaldte acceptance-proces, hvor Skrydstrups teknikere gennemgår flyet på alle leder og kanter for at se om det lever op til de aftalte krav. Foto: Forsvaret/Nick

selvfølgelig en af de ting en jagerpilot skal kunne og kan. På store dele af turen var der ikke andet end hav at se, og PLA fortalte, hvordan han da på sådanne stræk havde tanke på, hvor den nærmeste landingsbane lå. Ikke at han tvivlede på flyet. Men alligevel. Interessant som den store opmærksomhed på landingsbaner på land hele flyvehistorien igennem har været der hos piloter i enmotorede fly over havet.

Rutinen blev afløst af bevidstheden om betydningen af det hele, da PLA fløj ind over den danske kyst. Her stod det historiske øjeblik helt klart. Det var en once-in-a-lifetime-oplevelse. Der er kun en gang, der er den første. Og han ville blive den første danske pilot, der landede det første eksemplar af Flyvevåbnets nye jagerfly på dansk jord. PLA sagde, at da hjulene tog banen, havde han lyst til at give gas og gå rundt igen for at opleve det engang til.

Det var utroligt at være vidne til. Bare en landing, men en landing der markerede starten på en nye æra i Flyvevåbnets historie. Havde jeg ikke stået med et kamera, havde jeg knebet mig selv i armen. Nu har vi hørt om den jager i mange år, set den på tv og i alverdens medier. Nu var den pludselig virkelighed. Den kørte lige der bare fyrre meter væk. Med splitflag på halen og dejlige rød-hvide kokarder på kroppen. Sådant! Velkommen til Danmark!

TV-avisen havde begivenheden med i sin 18.30-udsendelse, hvor man til min store forbløffelse ikke bare fortalte om modtagelsen og flyet, men gjorde lige så meget ud af problemerne med støjen fra F-35'erne i Skrydstrup og omegn. Jamen for fanden da, det svarer jo til den 24. december midt i Disneys juleshow at komme med et indslag, hvor Jesper Fårekyling sætter spørgsmålstegn ved brugen af levende lys på juletræet. Er det nu forsvarligt? Er stuen efter dansen om træet ikke blevet så fyldt med partikler fra de levende lys, at det svarer til H.C. Andersens udstødningsforureneede Boulevard i myldretiden? Diskussionen er måske relevant nok, men tag den dog ikke midt i festen ... ✈



*Det er så yndigt at følges ad ...
ind over landets hovedstad den 1. oktober,
Flyvevåbnets fødselsdag! Og den dag hvor
Danmark officielt fik overdraget sin F-35'ere.
Foto: Forsvarsgalleriet*



En F-35 taxier ud til start på den store rundflyvning over sit nye hjemland. Bag den grå afskærmning ligger den nye F-35 campus.



Forsvarschef general Flemming Lentfer forklarer pressen, at F-35 vil få stor betydning ikke bare for Flyvevåbnet men for hele Danmarks forsvar. Og at dagen i øvrigt var en festdag. Hvis nu nogen skulle være i tvivl.



Nogle landede lige foran den røde løber efter en tur i bus.



Nu havde der jo allerede været mange på den, så den røde løber blev omhyggeligt fejlet umiddelbart inden, den skulle betrædes af kronprinsen.

Det her må kaldes en virkelige VIP-gæst – Foto-Henning har i årtier sørget for, at Flyvevåbnet fik taget de flotteste luft-til-luft-fotos.



Og her kommer han så – kronprinsen himself i Flyvevåbnets lille helikopter. En avis spurgte dagen derpå, om han ikke kunne have fundet en mere miljørigtig rejseform. Man kan konstatere, at der altid er nogen, der leder efter de absolut mindste sko at vade rundt i!



De polske gæster i VIP-teltet ankom med CASA C-295, inden de trak de hvide handsker på og gik op ad den røde løber.

F-35 Den store velkomstfest

Tekst og foto: Ole Steen Hansen

Søndag den 1. oktober var dagen, hvor Flyvevåbnet fejrede 73 års-fødselsdag. Samtidig den dag, hvor det officielt fik overdraget de fire F-35, godt to uger efter, at de var landet på Skrydstrup.

Dagen havde tre elementer. To par fly, hvert bestående af en F-35 og en F-16, lettede fra Skrydstrup og fløj rundt over landet, således at så mange som muligt kom til at se den gamle og den nye jager sammen. En tosædet F-16 med fotograf i bagsædet fulgte med, så begivenheden

kunne foreviges. Facebook havde snart masser af fotos af to små silhuetter mod en grå himmel, der var set her og der og alle vegne. Der var selsagt også kommentarer fra steder, hvor de ikke dukkede op. I forfatterens hjemby, Grenaa, spurgte man sig forundret, hvorfor de ikke kom forbi spidsen af Djursland, når der sidder dele produceret her i hver eneste F-35, der flyver rundt omkring i verden? Men, men – det ville være umuligt at gøre alle glade, og man må sige, at ruterne alt i alt var velvalgte.

Den officielle overdragelse fandt sted i et vældig langt VIP-telt, hvortil de indbudte kom gående ad en rød løber i timen op til, at flyene skulle ud på deres

Danmarksturné. Her var repræsentanter fra Flyvevåbnet, Søværnet, Hæren og Politiet. Den amerikanske ambassadør, folk fra Lockheed-Martin, industriministeren, forsvarsministeren var der også sammen med lodsejere fra Rømø, der kommer til at opleve den nye jager igen og igen – som de har oplevet andre før den. Man havde også husket at inviterede pensionerede Foto-Henning, der i årtier var den, der sørgede for at Flyvevåbnet fik taget sine luft-til-luft-fotos.

Arrangementet i teltet blev indledt med en musikalsk indslag opført af Prinsens Musikkorps i samarbejde med Singing Sergeants, et ensemble under US Air Force Band. Det var meget flot, og



En af F-16-jagerne går på vingerne. Jeg har ikke hørt nogen sige, at den gamle jager er grimmere end den nye!

egentlig var det synd, at de amerikanske sangere ikke fik lejlighed til at rulle sig lidt mere ud, fordi de mestrer en masse genrer og er meget, meget gode. Dem der havde løst billet til festkoncerten på Harmonien inde i Haderslev om eftermiddagen, kunne glæde sig til at høre mere af dem her. Bag musikken – og siden bag talerne – kørte et diasshow på storskærm, hvor man kunne se F-35 både i USA og Danmark og desuden filmklip med andre Lockheed-fly, der har været i Flyvevåbnet, T-33, Starfighter, Hercules og F-16. Jo, Lockheed – og så siden Lockheed-Martin – har virkelig forsynet Flyvevåbnet med flyvemaskiner gennem det meste af dets historie.

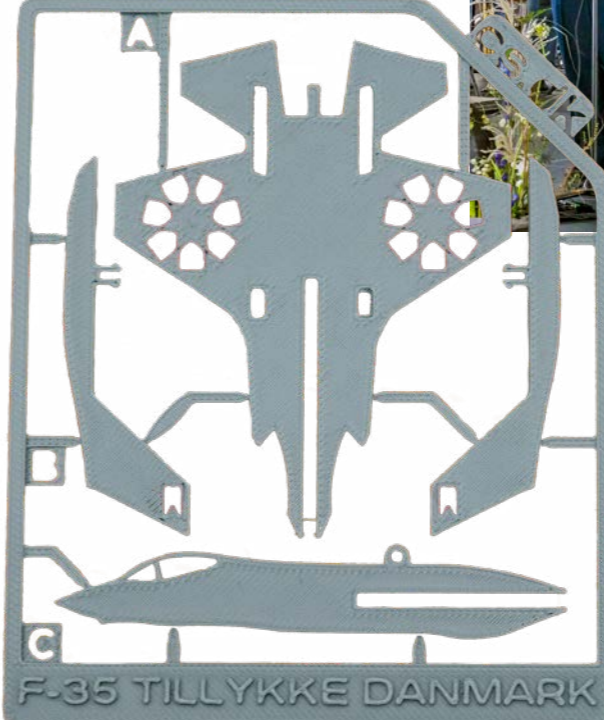
Forsvarsminister Troels Lund Poulsen indledte med at konstatere, at "the future has arrived". Han og industriminister Morten Bødskov understregede begge behovet for et forsvar set i lyset af den åbenlyse russiske aggression længere østpå i Europa. Og de glædede sig over, at vores veltjente F-16 får et aktiv liv i forsvaret af Ukraine. Bødskov påpegede, at F-35 – verdens mest avancerede jager – viser, hvad vi demokratier kan præstere, når vi arbejder sammen. Den amerikanske ambassadør roste det solide samarbejde med den trofaste allierede med USA. Der var ingen store overraskelser i talerne. Vi er allierede, vi samarbej-

der, vi er samfund, der deler værdier og frihed, som det er værd at sikre, blandt andet ved at have de bedste fly i verden. Den slags siges, og skal siges, ved en sådan lejlighed. En festdag, som forsvarschefen kaldte den i et interview med en mikrofon fra en tv-station. Endelig var der folkefesten – eller skatteydernes fest, kunne man også sige. Det vigtigste skatteyderne får ud af de mange kroner til F-35'erne er sikkerhed, sådan helt overordnet. Men vi vil altså også gerne se den. Så Skrydstrup havde stillet et meget fint arrangement på benene, hvor folk kunne komme og se den nye jager og

Prinsens Musikkorps og The Singing Sergeants for fuld udblæsning – de var værd at lytte til!



Centralforeningen for Stampoer havde sendt en journalist til den store dag – og med sig i tasken havde hun dette minibygggesæt, som en fra foreningen havde 3D-printet. Foreningens logo sidder på vingen, og mon ikke det lille sæt kunne have været afsat i tusindvis på dagen?



Hvor skal jeg lige lægge min hovedbeklædning? Der var hatteborde ved indgangen til VIP-teltet. Man må håbe, alle fik den rette kasket med hjem.



Modeller kan være lige så spændende at se på. Hvem ved om en pilotdrøm blev født her...



Starfighteren fra Aalborg ved kørt ned til Skrydstrup. Der var lang kø til en tur i cockpittet.

et udvalg af historiske fly og andre, som aktuelt benyttes i Flyvevåbnet. Man skulle have billet for at komme ind, så mængden af tilstrømmende kunne styres. Billetterne var gratis og lokale havde førsteprioritet.

Omkring 8.000 mennesker fik en fin formiddag ud af det. Køen ind til Lockheed-Martins telt var meget lang, selv kort før lukketid. Jeg gætter på, det var der, man fik de røde kasketter med F-35'eren på. En fotojournalist i presseteltet havde ellers foreslået at der nok stod "Make Haderslev Great Again" på dem. Der var mulighed for at komme op i cockpittet på Starfighteren, F-35-mockuppen og ellers ind og se nærmere på de indre organer i Merlin og Seahawk. Regnen ventede pænt med at komme til den sidste F-35 var landet, og folk blev opfordret til at forlade flyvestationen igen.

Det gjorde man med en god fornemmelse. Man havde set Flyvevåbnet før og ikke mindst nu. Man havde set Danmarks nye jager i luften i godt selskab, med den, som den skal afløse.



Og sådan kommer friske folk ned fra en Merlin!

Dagens store overraskelse – T-17 i F-35-grå. Lige bag cockpittet står flyets nummer øverst på kroppen, så det kan identificeres ved lufttanking. Nok lidt mere relevant på F-35, men hvem ved, om der kommer en modifikation på Flyvevåbnets ældste aktive type? Lufttanking kunne være aktuelt på mindeflyvningen til de tre kirkegårde 4. maj om aftenen, så formationen ikke behøver at lande i Roskilde for at tanke inden turen hjem til Karup. Det forlyder fra sædvanligvis pålidelig kilde, at flyet får lov til at beholde den grå farve.



Den første Sikorsky helikopter model R-4, en to-sædet leveret til forsvaret i 1943.



Greyhound Skyways

Tekst: Rolf Brems

De fleste har sikkert hørt om de Amerikanske Greyhound busser, et privat busselskab der nationalt transporterer millioner af passagerer hvert år. Det der kendetegnedes Greyhound Lines fra starten var at de altid var meget fokuserede og fremsynede inden for persontransport, hvilket gav den almindelige amerikaner økonomisk mulighed for at rejse ud i alle stater.

Allerede inden krigen kunne ledelsen se de kaotiske trafikale forhold som påvirkede deres busser omkring storbyer-

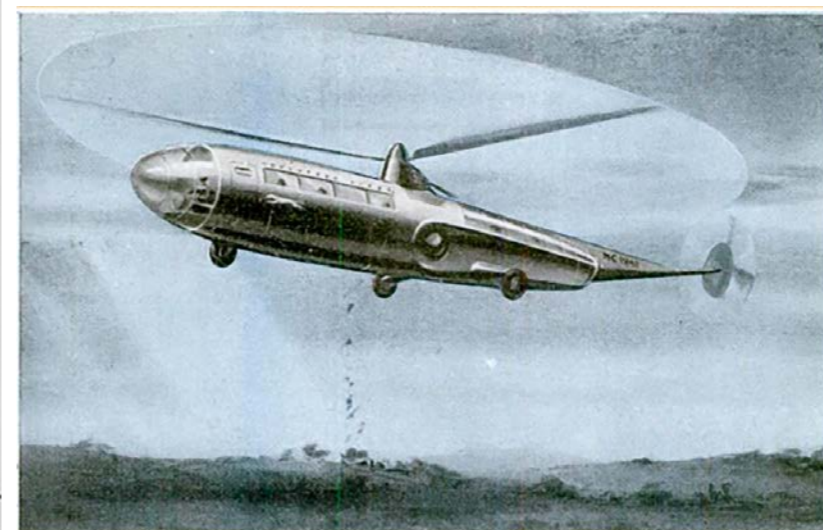
ne, så da de første anvendelige helikoptere begyndte at flyve, øjnede ledelsen i Greyhound en fremtid med helikopterruter imellem de store trafikknudepunkter.

Fra bil til bus

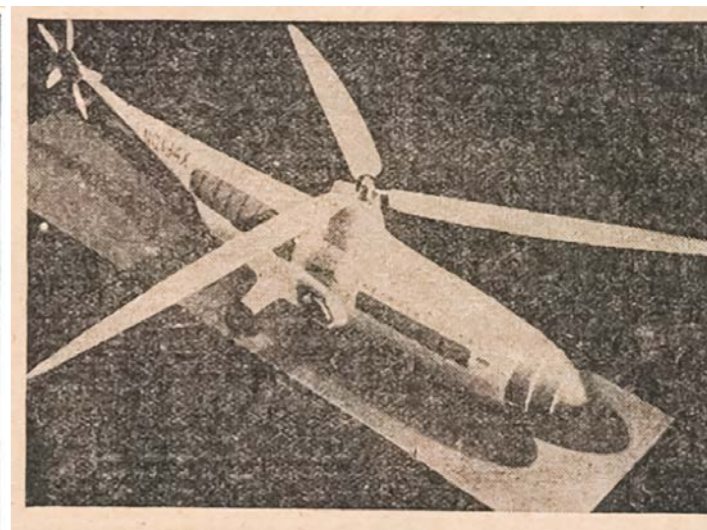
Busselskabet var blevet etableret i byen Hibbing i staten Minnesota i 1914, og den første bus var faktisk bare en ombygget bil. Det var en svensk immigrant, Carl Eric Wickman, født 1887 som startede firmaet. Han arbejdede i jernminen, men havde

sparet lidt penge sammen for at starte som bilforhandler. Han fik forhandler retten til Huppmobil, som dog nok var for luksuriøs og dyr til minearbejderne. Bilen blev ikke solgt, men han så dog en forretning i at transportere minearbejdere fra byen til minen – og retur.

Det blev en succes, bilen blev hurtig for lille, ofte kunne han transportere op til 18 passagerer siddende på køler og skærme og flere biler blev købt. Carl Eric Wickman



Raymond Loewy styled this proposed helicopter bus, seating 14 passengers, for the Greyhound Corporation



Maquette de l'hélicoptère de transport Sikorsky 1.200 CV.

Sådan havde man tænkt sig at fremtidens "Helikopterbus" skulle se ud. Fra Wikipedia.

slog sig sammen med 2 andre fra samme branche, og i løbet af 1920 og 1930'erne fik de opbygget et kontinentalt busselskab. Navnet Greyhound fik man først gradvist med overtagelsen af firmaer fra 1926 til 1930, et navn som var populært hos busfirmaer på den tid – og som signalerede højt tempo.

Greyhound Lines transporterede årligt fra 1935 flere passagerer end jernbanerne, men ledelsen kunne også ane mørke skyer i horisonten, antallet af biler var steget fra 3,3 mio. i 1916 til over 20 mio. i 1930. Greyhound Lines fik dog et pusterum under anden verdenskrig, her steg transportbehovet til uanede højder, militæret hyrede busser til fast kørsel imellem byer og store militærbaser og forlægninger. Og ud af himlen kom så den første anvendelige og seriebygget, helikopter i 1942, heri så Greyhound ledelsen så måske et potentiale.

Helikopteren var indtil starten af 1940'erne på et niveau hvad man bedst kan betegne som forsøgsbasis, men den ihærdige Igor Sikorsky havde knækket koden med sin VS-300 S46 (Vought-Sikorsky). Den fløj første gang i september 1939. Sideløbende havde man med de erfaringer man høstede i VS 300 gang i udviklingen af XR-4 som skulle være en militær udgave til observation og artilleri enheder.

Helikopterbussen

I samtiden var helikopteren det nye transportmiddel som nogen mente ville erstatte bilen, ganske som bilen havde erstattet hesten. Det var næsten kun et spørgsmål om, at de bare skulle masse produceres, så prisen kom ned. Derfor etablerede Greyhound Lines et søsterselskab, Greyhound Skyways i 1943. Set med bagklogskabens klare øjne kan det være svært at se hvordan helikoptere skulle spille en større rolle.

I 1941 opererede Greyhound Lines 4000 busser, og ved krigens slutning, 6000. Deres rutenet var på 100.000 km. men igen, de var blevet de største fordi de havde været på forkant med udvikling af større busser, indførte dieseldrevne busser fra 1936, og turde åbne ruter til landsbyer i øde områder. Så hvorfor ikke helikoptere?

Efter krigen begyndte planerne om etableringen af et større net af motorveje der skulle dække hele USA, de såkaldte turnpikes. Det ville sandsynligvis få flere til at benytte sig af bilen, så hvis man kunne skabe sig en flåde af helikoptere, ville det give det største busselskab i Amerika mulighed for at udvide aktiviteterne og forblive konkurrencedygtig. For i modsætning til flyvemaskiner som inden krigen var ved at få opbygget et stabilt rutenet,

men hvor der kræves meget plads til at lande og lette, kunne helikopterne lande midt i byerne.

Og her midt i mange stater metropoler havde Greyhound Lines allerede mere en 50 af deres egne terminaler. Planen var at man ville bygge helikopter platforme på taget af terminalerne, og herfra skulle rejsen så starte eller slutte. Ruten for "helikopterbussen" skulle så være ud til mindre nabobyer, små flyvepladser eller direkte ind til centrum af en større by. Typisk ville det være fra New York til Washington eller Philadelphia. De første forsøg startede allerede i 1943, og må have fundet sted med en 2 sædet udgave, og det har været uden passager.

I 1946 flyver S-51 for første gang, det var en 4-sædet model med en rækkevidde på 442 km og en tophastighed på 107 kts. Greyhound Skyways anskaffer sig en, men det var stadig langt fra hvad busserne kunne transportere, men den ekstra service var vel også kun forbeholdt de få. De tilgængelige kilder melder ikke noget om antal helikoptere som Greyhound Skyways opererede.

"They go up.. to go downtown" var sloganet hos greyhound Skyways, og Sikorsky Aircraft lancerede selv helikopteren som "all-weather transportation" og hvordan



Her blev helikopteren demonstreret i Pontiac's Kommunale lufthavn, 1 times flyvning sydvest for Chicago. Herren til venstre er Borgmesteren Arthur J Law og derefter piloten Major Roy Browning.



Greyhound Skyways, klar til at gå i luften.

den allerede blev brugt til postflyvning i Los Angeles, sprøjteflyvning og redningsflyvning.

Igor Sikorsky var selv en del af Skyways selskabet og han arbejdede på at udvikle større helikoptere, hvilket jo også lykkedes. Måske for at sælge ideen bedre havde man havde fået designet en helikopter med 2 motorer, af en Raymond Loewy, som skulle kunne transportere 14 passagerer. Men flot design alene gør det ikke, allerede i 1950 bliver Skyways projektet stoppet. Man måtte nok erkende at en helikopter krævede lidt mere mht. indkøb og vedligeholdelse, samt uddannelse, at det ikke ville blive rentabelt.

Reddet fra luften

Som en krølle på historien reddede et luftfartøj Carl Eric Wickman's liv, (og ikke en helikopter, den militære udgave R-5 havde d. 29. nov. 1945 hoistet to søfolk i sikkerhed som de første i historien).

Han havde efter krigen trukket sig fra præsidentposten i Greyhound Lines, og ønskede nu at gense sit hjemland som han ikke havde set siden sin ankomst til USA i 1905. Han sejlede fra New York med Motorskibet Gripsholm i oktober 1946, men ud for Aberdeen ved Skotlands kyst fik han et alvorligt hjertetilfælde. Lægen ombord på skibet skønnede at Carl Eric Wickman kunne reddes ved at få noget

hjerteremedicin *Heparin*. Kaptajnen på skibet fik kaldt hjælp på land, og inden længe kom et RAF-fly lavt ind over skibet – og med ”vanlig præcision” som pressen skrev - droppede medicinen på skibets stævn.

Carl Eric Wickman overlevede, nåede Sverige og fik en heltemodtagelse i Sverige, hvor han også blev tildelt Vasa Ordenen

af Kong Gustav V for sin entreprenante rolle på det Amerikanske kontinent.

Carl Eric Wickman solgte sin andel i Greyhound Lines i 1952, han døde i februar 1954 og ligger i dag begravet på Lakewood Cementary i Minneapolis, Minnesota.

I 1959 indsatte man det nye fly, Boeing 707 som nedsatte rejseløbet til 5 timer fra New York til Los Angeles, og tog dermed en masse passagerer fra jernbanernes og bussernes transkontinentale ruter.

Det tyske FlixBus købte Greyhound Lines i 2021 og har her fra februar 2023 sammenlagt alt kørsel og booking i USA, Canada og Mexico.



Stor tak til Patty Shafer, Greyhound museet, Hibbing, Minnesota for informationer og tilsendte materialer.

Yderligere kilder: Hounds on the road, Carlton Jackson, Greyhound Lines.

På eventyr til MAROKKO

DEL 2:
Marokko og hjem igen

Tekst og foto: Thomas Bjørn

Ideen opstod, da jeg gennemgik de oprindelige logbøger fra Tyskland, 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. Dette var inspirationen til mit seneste eventyr.

Læs anden del af flyverejsten fra Danmark til Marokko og retur fra januar til marts 2023. Efter 25 dages rejse fra Danmark, via Tyskland, Holland, Belgien, Frankrig er vi nu ankommet til den mest sydvestlige toldlufthavn i Spanien – en times flyvning fra Marokko.

Punta des Jondal, Ibiza - Indflyvning finale RWY06.



Aeropuerto de Jerez.



Tangier Ibn Battouta Airport krydser RWY 10 for let downwind RWY28.



På vej mod Marokko: Embalse de Guadalcaçín II, Sydvestlige Spanien.



Ankommet Tangier Ibn Battouta Airport.



EN TIME NORD FOR AFRIKA

Vi havde fundet et fint hotel med indendørs pool i Jerez de la Frontera, ikke så langt fra Jerez Lufthavnen i det sydvestlige hjørne af Spanien. Det viste sig at være den helt rigtige tid at rejse på, da der stort set ikke er turister på den spanske sol kyst og masser af 3 og 4-stjernede hoteller, der står tomme i denne periode af året. Jeg havde egentligt regnet med at skulle sove på vandrehjem eller virkelige lavbudget hoteller, men der gik sport i at finde gode hoteller til 350-400 kr. pr overnatning for to personer. Vi valgte ofte morgenmaden fra, da den jo typiske kostede det samme som overnatningen, og gik ud og spiste på

en bar eller havde købt frugt og yoghurt dagen før, for at holde omkostningerne nede. Hotellet i Jerez var et af disse gode og billige hoteller, og efter en lang tur i luften, var det skønt at sidde på balkonen og nyde forårsolen (der var ca. 21 grader, da vi var der) og en tur i den opvarmede pool for dels at svømme-motionere, men også for at få varmet de ømme skuldre og ryg igennem efter en krævede flyvetur. Det at flyve General Aviation fly (uden autopilot) i kombination med et helt nyt land, dårlige radio forbindelser på grund af bjerge, og vinde med "down drafts" er ikke til at negligere. Jeg brugte en mængde energi på at flyve i uudforsket terræn og

sov virkelig godt hver aften, når jeg var landet. På vej fra Malaga fløj vi jo forbi Gibraltar og vi var lige ved at overveje om vejret var til at flyve videre til Marokko denne dag, men endte med at tage en overnatning. En god beslutning da hele toddelen viste sig at tage en del tid både i Jerez og i Tangier. Alt tager længere tid end planlagt - Punktum! Og at gå ned på energi når man flyver, er ikke en god ide. Det tror jeg alle piloter vil skrive under på.

OVER GIBRALTAR STRÆDET

Vi fik de sidste ting på plads med vores handling service fra Swissport i Tangier. Jeg filede flyveplan både via Foreflight og

for sikkerhedsskyld i ICAO PDF format, som blev sendt til handling, der konfirmerede at myndighederne i Marokko allerede havde modtaget flyveplanen. Vejet var ikke optimalt, da der var en del dis, men min holdning var, at det var vores første forsøg. Skulle vi blive tvunget til at vende om, så måtte vi gøre det og så prøve igen. Der var en del "R" zoner omkring Gibraltar, men vi klarede os uden om dem og kom endeligt ud over Gibraltar strædet. Sigbarheden var som sagt ikke optimal, men fortsat inden for minima, og jeg havde hele tiden visuel kontakt med enten land eller vand eller horisonten, og overfarten tog 8 minutter over vand på en strækning

på ca. 14 NM. Det er ganske vist ikke den kortest mulige vej mellem Spanien og Nordafrika, men det stykke hvor der er ca. 8 NM er beliggende i R-164 zonen, som omkranser hele Gibraltar.

Da vi skulle ind i Casablanca FIR blev vi overført fra spansk ATC, og efter første kontakt med Marokkansk ATC fik jeg at vide, at vi skulle ændre indpasseringspunkt ift. vores flyveplan til nordvest over havet ud for den Marokkanske Atlanterhavs kyst. Det var ikke optimalt i forhold til flyvetid over vand, men nødvendigt.

DET NORDLIGE MAROKKO

Med land i sigte og en landende Airbus forlængede Tangier Tower min downwind for at undgå wake turbulence. Dette tog os yderligere ind over Tangier by dels på downwind, men også på base og finale. Et smukt syn som var kulminationen på ugers og måneders forberedelse, planlægning og rejse. Vi landede og parkerede i GA området. Der ankom snart en security bil med en bestemt marokkansk uniformsklædt herre, der via Google translate interviewede os om, hvorfor vi var kommet til Marokko. Han talte jo kun fransk, og ikke engelsk. Det var så her i min naivitet, at jeg troede at vores kon-



takt med Swissport ville hjælpe os – men nej. Vi klarede dog frisas og fik lov til at komme ind i landet.

Når jeg er på tur, er mit faste princip at booke hoteller, når vi lander, men det viste sig heller ikke at være holdbart. Jeg har ”3 Like home” mobilabonnement – men velkommen til Afrika og absurde roaming afgifter! Godt jeg havde alarm og roaming begrænsning på, men det betød, at det var Swissair som bookede vores ho-

tel inde i byen, da min roaming var udløbet. Da vores handler ankom, gik tingene hurtigt – vi blev kort til security – derefter told – og så endelig til paskontrol, hvor vi sprang de 300 ventende Airbus passagerer over. Lidt fordel fik vi for de 150 € (1.150 kr.), som det kostede at finde en handler i Tangier Lufthavn.

Vel igennem paskontrol og ankomsten til vores hotel Ibis nær havet – crashedede vi på værelset. Tanken var at jo at komme

længere sydpå – inklusive Kanarie-øerne – men som omtalt i historiens del 1 i forrige nummer af FLYV, var dette urealistisk med min tidsplan, inklusive den begrænsning jeg havde i forhold til ankomst og afgangstid for min søn i Malaga. Derfor havde vi en lille uge i Marokko, og vejret var ikke det bedste. Derfor gik turen ikke længere end til det nordlige Marokko, men vi fik udnyttet tiden med busture, sightseeing i byen, besøg på markeder og ved mindesmærker samt mange andre

ting. Min 10-årige søn var lettet, når vi kom på hotellet hver aften, da der var et hårdt program hver dag. Byen var velfungerende og det tydeligt, at Marokko er et de mere velstående afrikanske lande, men klart ikke med den overflod som der er i Europa, for der var en del fattige mennesker og tiggere på gaden. Vi fik indtrykket af at det marokkanske folk var et positivt folk med stolthed for deres land.



Tankning Tanger Airport.



Atlanterhavet.



Middelhavet.



Farvel Marokko - Tanger by.



MOD SPANIEN IGEN

Da vi littede mod Spanien, var vejret bedre end da vi ankom. Dagen efter kom regnen og det sneede i Atlas bjergene. Så vores beslutning om at tage tilbage var den rigtige. Absolut med vemod, og lysten til at udforske landet yderligere var helt sikker til stede i mine tanker – nemlig at flyve yderligere sydpå – men ikke denne gang. Landet er kendt for dets VFR ruter, da Kongen af Marokko efter sigende har et VFR-certifikat. Vi kom igennem Tanger Lufthavnen smertefrit, men fik at vide

at fuel service kun modtog kontanter for Avgas 100 LL. Derfor hævdede jeg rigeligt med kontanter og blev kørt igennem security, told og pas kontrol. Ved flyet stod to lufthavns-ansatte og skulle tanke flyet med håndpumpe fra en lille mobil brændstoftank. Jeg skulle godkende, at de havde drænet for vand. Interessant møjsommeligt proces som tog sin tid. Man skal ikke have travlt, når man er sydpå, og nok endnu mindre i Marokko. Men vi kom godt afsted, og igen over Gibraltar strædet og landede sikkert tilbage i Jerez, Spanien.

DOWN DRAFTS OG MALAGA KONTROLZONE

Vi fløj fra Jerez forbi Gibraltar og langs kysten. Der oplevede jeg min første fejlkalkulation af down drafts fra bjergene. Langs kysten, lige uden for den Nordøstlige del af Gibraltar R zonen, fløj vi forbi et bjerg, hvor toppen er i ca. 4500 fods højde. Min højde var 5500 fod og afstanden næsten 10 km til bjerget, men det viste sig ikke at være nok. Vi gik i hvad der føltes som "frit fald" i ca. 1000 fod. Jeg sænkede motoromdrejningerne for at sænke farten

og begrænse stresspåvirkningen af maskinen. Godt vi havde en god højde, for down drafts er ikke noget at spøge med! Vi havde været heldige med at få lov til at krydse Malaga kontrol zone i 5500 fod på vejen ned. Men på vejen hjem skulle vi uden om. Zonen strækker sig langt op i bjergene og langt ud over Middelhavet (ca. 18 NM). Jeg var blevet anbefalet af de belgiske piloter, jeg mødte tidligere, ikke at tage bjergene pga. down drafts. Jeg valgte havet, men med den hage at der er 1000 fods begrænsning, når man flyver VFR.

Ikke min favorit flyvehøjde set ud fra et sikkerhedsperspektiv.

SØNNIKE MED SAS HJEM IGEN

Vi var heldige med vejret i det sydlige Spanien, således vi kunne flyve langs kysten til vores destination efter Malaga. Efter nogle dages blandet flyvning og hvile var vi tilbage i nærheden af Malaga, hvor min søns 15 dages ophold sammen med mig sluttede. Min søn blev sat på SAS flyet med destination København, hvor hans mor stod og

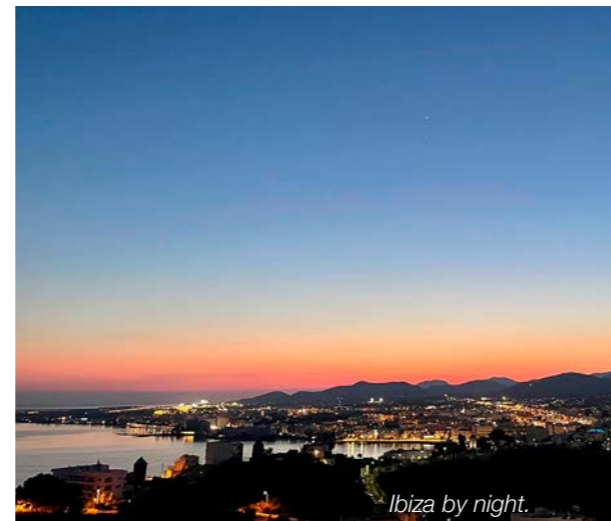
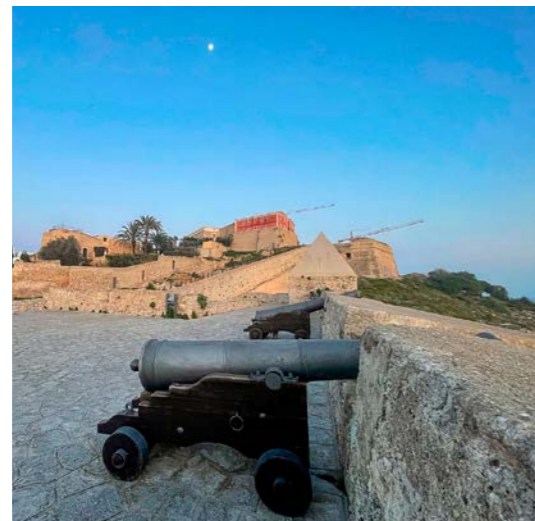
ventede på ham. Alt var foregået efter planen og uden nogle incidents, eller det der var værre. Det tror jeg sønnikes mor var glad for, med tanke på hun ikke er glad for at flyve selv. Jeg skulle nu planlægge min tur hjemad, og var heldig at vejret viste sig fra en strålende side de kommende dage i starten af marts måned. Jeg fik derfor den ide at slå et sving forbi en ret kendt ø ude i Middelhavet.



Lang finale RWY06 Ibiza.



Ibiza ud passerings punkt N1.



Ibiza by night.



Flyvevenner, Bremgarten.

EN SPONTAN TUR TIL IBIZA

Vejret var som sagt blændende og jeg filede en flyveplan fra Almeria til Ibiza. Igen var jeg tvunget til en handling agent samt blev advaret om, at Ibiza tager et såkaldt "PIC/PAX fee" på 100 EUR ind og 100 EUR ud af lufthavnen. Så det var ikke en billig fornøjelse, men det skulle prøves og flyveturen ind til lufthavnene var fantastisk scenisk såvel som turen ud af øen. Jeg nåede også en fantastisk sightseeing i løbet af det døgn, jeg opholdt mig på øen. Jeg kunne nemt have brugt mere tid på den smukke ø. Men jeg ville udnytte det gode vejr til at komme nord på, da jeg havde planlagt et længe ventet besøg hos en tysk ven med sin Cessna 170 lige nord for Alperne. Jeg kan kun anbefale et besøg til øen, men hav kreditkortet parat med hensyn til landing/handling. Hotelterne var heller ikke billige selvom det var lavsæson – det er jo trods alt et af Middelhavets mest populære jetsæt destinationer!

FLYVERVENSKAB I BREMGARTEN, TYSKLAND

Efter Ibiza gik turen tilbage til Perpignan – en flyveplads jeg også besøgte på vej ned og igen her i sommeren 23. Den er central ift. Middelhavet og tæt på byen. Der er en selvbetjenings app og det koster ikke meget at lande/parkere på GA området og der er tie down. Næste ben gik fra den Spansk/Franske grænse langs Middelhavet ind i landet gennem dalen, hvor Lyon ligger, og så op nord øst på udenom Alperne til der hvor den fransk, schweiziske og tyske grænse mødes: Bremgarten i det sydlige Tyskland. Her havde jeg nemlig fået en invitation til at komme på besøg hos en "virtuel Instagram ven" Luke, som jeg endnu aldrig havde mødt. Det skulle vise sig, at blive starten på et varmt venskab. Luke er uddannet jurist og arbejder i Schweiz, men bor i Tyskland og flyver den smukkeste Cessna 170. Selvom jeg ikke kendte Luke i forvejen, blev jeg in-

viteret til at bo hos ham og hans familie i nogle dage, de har et fint hus ved foden af Alperne og i gåafstand til de Termiske bade i Badenweiler. De Termiske bade daterer sig tilbage til Romertiden og er kendt for deres varme helende effekt og kan varmt anbefales. Vejret var virkelig dårligt efterfølgende, inklusive sne, og jeg blev derfor inviteret til at køre med Luke til Schweiz i hans lejlighed, som han deler med en kammerat. Min arbejdsstation kræver blot en wifi forbindelse og lidt strøm til min PC, så jeg tog med og arbejdede fra Schweiz i et par dage. I de følgende dage tog Luke mig med til et par flyvepladser og viste mig noget af det "guld", der står i de sydtyske hangarer. Impone-rede med Messerschmitt, Yak, Crossairs og meget andet jeg desværre ikke kan få lov til at poste billeder af, da ejerne ønsker at være anonyme pga. flyenes værdi. Ud over dette blev jeg vist rundt i området, og vi besøgte spisesteder og mødtes med

andre tyske flyvevenner. Det var også i Bremgarten, jeg fik udført mit 50 timers eftersyn, da jeg jo efterhånden havde fløjet en del timer på min tur. Efter 8 dages venten viste marts vejret sig fra sin gode side, og det var tid til at sige farvel til min nye ven. Vi aftalte, at vi skulle ses i løbet af sommeren igen.

I LY FRA SNE I BREMEN

Turen gik til Bremen, hvor jeg dels havde fået plads i en lokal hangar, og hvor jeg dels havde en engelsk ven der er bosiddende i Bremen. Det var noget tid siden, jeg havde set ham. Bremen var et hyggeligt sted at opholde sig i nogle dage, mens jeg ventede på bedre vejr. Bremen var sneklædt, da jeg landede. Efter et par dage dels med arbejde, sightseeing og hyggelige aftener ude med min ven i byen, viste vejret sig samarbejdsvillig, og jeg kunne nu tage sidste ben hjem.

HJEMME IGEN

Jeg var endelig hjemme igen med en stor tilfredsstillelse af at have gennemført en så lang og krævende tur i vinterhalvåret, fra januar til marts, med de udfordringer som primært vejret byder. På min tur blev jeg mødt af en række forventede udfordringer, spørgsmål og kompromiser med hensyn til valgte strækninger, vejrprognoser versus virkeligt vejr, ferry tankning, endurance-beregninger versus virkeligt brændstofforbrug, byer og kontakt til lufthavne og handling selskaber, placering af 50 timer service og selve flyvningen hvor bjerge, rovfugle, down drafts og alle mulige andre ting havde indflydelse min succes! Alt i alt en kæmpe stor læring!



Et par korte erfaringer og råd

VFR flyvning i Spanien er restriktivt, men min fordom om flyvning i Frankrig blev vendt til et meget positivt syn på franskmandene og deres hjælpsomhed. Husk et Total kort til tankning – det vil spare dig mange penge! Pas på down drafts fra bjerge. Listen er meget længere – hvis du vil høre mere er jeg allerede booket til foredrag i et par flyveklubber både i Danmark og Sverige – jeg stiller gerne op til flere foredrag. Nu kommer det store spørgsmål – hvad er min næste destination udenfor Europa? Tja – det må tiden vise – men tænker at drømmen om at flyve vestpå lever i bedste velgående!

Fakta om flyvningen

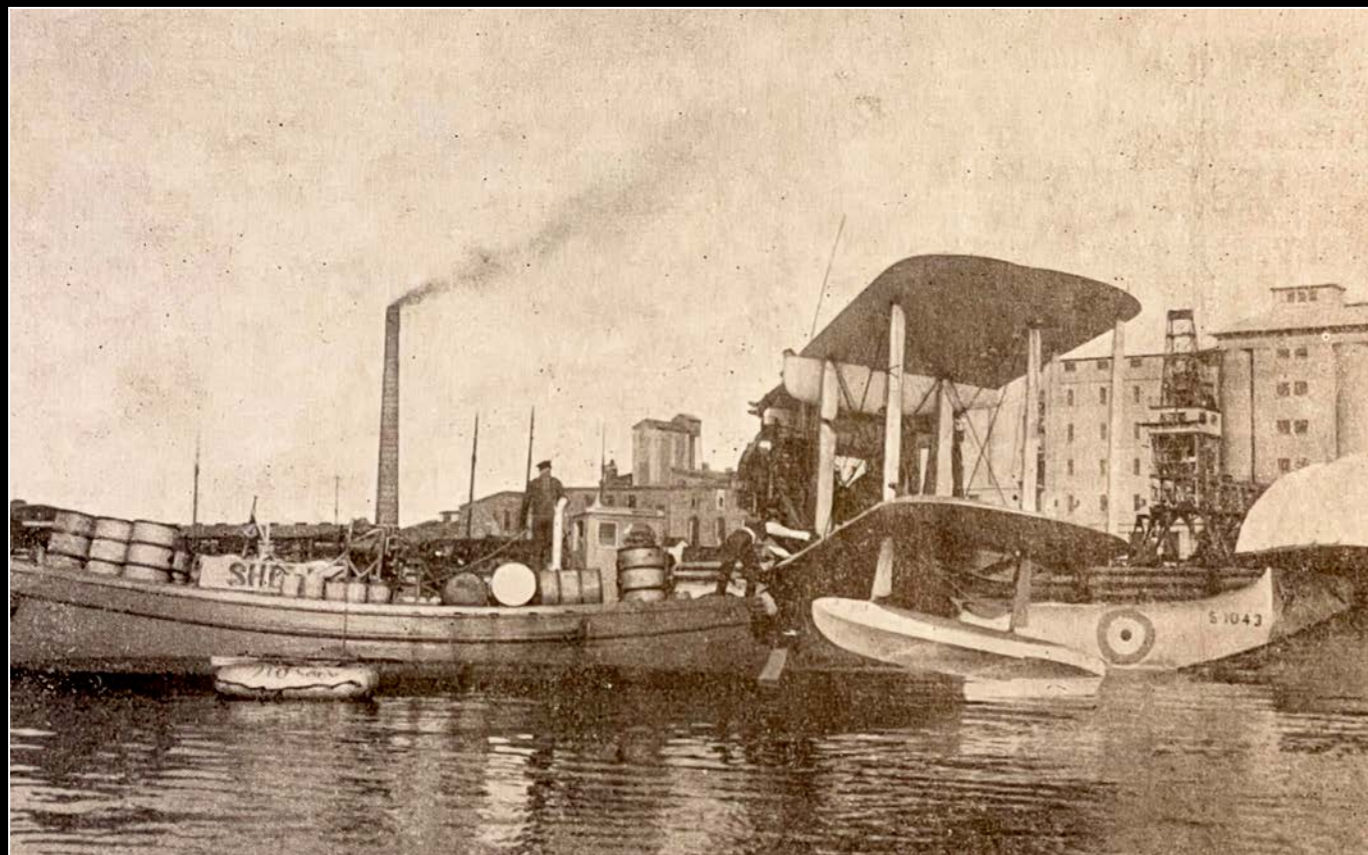
- Forløb fra januar til marts 2023 og varede 49 dage
- OY-EFB krydsede 11 Flight Information Borders: Danmark, Tyskland, Belgien, Holland, Frankrig, Spanien, Marokko, Spanien, Frankrig, Tyskland, Danmark og Sverige.
- 41 timer og 34 minutter motor tid registreret
- 17 lufthavne besøgt
- 131 waypoints i flyveplanerne
- 3910 Nautiske Mil svarende til 7241 km fløjet



FLYV

for 90 år siden

Tekst: Kim Røssell



Tankning i Esbjerg havn – illustration fra FLYV.

Flyvning over længere distancer hænger uløseligt sammen med tankning. Danmarks nye F-35 der landede i Skrydstrup torsdag den 14. september 2023 måtte luft-tankes flere gange på vejen fra Azorerne til Skrydstrup. I FLYV kunne man i 1933 læse om fire Supermarine Southampton flyvebåde på togt over Esbjerg, København, Stockholm og Helsinki, som skulle tankes i Esbjerg Havn. Den havde ikke et tankanlæg til fly. Der måtte hjælp til fra Shell i København, med en brændstofpram. Maskinerne landede i trafikhav-

nen og umiddelbart efter landingen sejlede Shellbåden ud for at tanke de store flyvebåde. Var det vanskeligt at foretage brændstofpåfyldningen under de ret primitive forhold spurgte FLYV. "Åh nej," siger hr. Duus, "man skal bare være lidt varsom når man manøvrerer med en stortungtlastet pram i nærheden af flyvemaskinerne – for de er ret modtagelige for stød. Med lidt behændighed, og en gammel marineflyvers kendskab til den slags arbejde gik det upåklageligt ... Jeg havde for øvrigt en pudsig oplevelse," fortsætter

hr. Duus. "Da jeg havde hilst på den ene af de engelske flyvere, wing commander Lecie, viste det sig, at vi på en måde kendte hinanden fra krigen. Jeg gjorde tjeneste i Borkum som observationsflyver og foretog patruljetjeneste over Vesterhavet, men wing commander Lecie var observationsflyver på engelsk side og havde til opgave at patrouillere de samme områder for sit parti. Vi havde aldrig set hinanden, men vi havde gensidig set hinandens flyvemaskiner mangfoldige gange". Så verden er lille.

SHELL Aviation Spirit og AERO SHELL Oil benyttes Verden over.



1/5 DANSK-ENGELSK BENZIN & PETROLEUMS CO. — KØBENHAVN

Annonce fra FLYV – I 1933 var der fokus på store fly; her Junkers G.38 som regelmæssigt besøgte Kastrup.



Anatolii Yukymenko på dansk sprogskole efter at have forladt Kharkiv efter det russiske overfald på Ukraine. Foto: Camilla Søndergaard

Nogle fly kommer vi aldrig til at opleve – for eksempel den store Kalinin K-7. Heldigvis findes der modelbyggere! Her er det en militær udgave af det store fly. Ikke en som nødvendigvis nåede at flyve i sin tid. Foto: Wikimedia

rer, Junkers G 38 kan rumme 34 passagerer.....". Flyet, der omtales, er Kalinin K-7 som blev designet under ledelse af Konstantin Kalinin, der ledede et aeronautisk designbureau, der senere blev til Antonov. De har altid drømt stort i Kharkiv fortæller Anatolii Yukymenko, der som 86-årig kom til Danmark som flygtning fra netop Kharkiv. I sin aktive karriere var han med til at designe Antonov AN-226 "Mriya" som betyder drøm på Ukrainisk. Flyet landede i Billund Lufthavn den 6. februar 2022 og kun nogle uger senere lå "Mriya" som vrak i en lufthavn ved Kyiv ramt af russiske missiler. En drøm der brast. Det samme gjorde K-7, som foretog syv testflyvninger, før det styrte ned den 21. november 1933. I 1935 blev projektet opgivet. ✈

Rusland fylder mediebilledet for tiden, og ikke for det gode. I 1933 var Rusland ikke en international paria. FLYV kunne berette, at "en Sovjet-armada, bestående af over 70 troppetransportflyvemaskiner, skal besøge Frankrig. Den polske regering har givet tilladelse til overflyvningen af polsk territorium". Det ville Polen næppe tillade i dag. Man kunne også læse om Ruslands bidrag til forskningen "Efter flere forgæves forsøg lykkedes det den russiske Stratosfæreballeon U.S.S.R. at komme til vejrs lørdag den 30. september ... Formå-

let med flyvningen var at foretage målinger af de kosmiske strålinger. Prokofiev meddelte at de har været oppe i godt og vel 20.000 meters højde".

FLYV skriver også om Kharkov (I dag Kharkiv i Ukraine) "...for nylig har fuldstændt bygningen af en kæmpflyvemaskine til passagertrafik. Den skal være meget komfortabelt udstyret. Foruden besætningen har den plads til 130 passagerer. Til sammenligning skal det anføres at tyske Dornier DO X har plads til 100 passager-



OSCAR YANKEE ved Lars Finken

TILGANG:

OY-	Type	Bygget	Fabr.nr.	Reg.dat	Ejer/bruger	Ex
OY-SMJ	PA-46-600TP M600/SLS	2023	4698258	6.9.23		N266HR
OY-SYD	Boeing 767-300BDSF	1991	25354	29.8.23M	Maersk Air Cargo A/S	N156DL
OY-YGB	DHC-8-402NG	2013	4451	15.8.23M		SP-EQL
OY-ZCB	Quest Kodiak 100	2012	100-0064	17.8.23M		V5-KDI

SLETTEDE:

OY-	Type	Dato	Ejer/bruger	Årsag
OY-AAM	PA-22-125 Tri-Pacer	21.8.23		Brændt i storbrand i Hokksund, Norge, 25.10.12
OY-EVE	Evektor SportStar RTC	21.9.23		Til Tjekkiet
OY-GCE	Bombardier BD-700-1A11 Global 5000	24.8.23		Til OE-LGE
OY-HHU	Eurocopter EC 175B (H175)	30.8.23		Til G-EMEJ
OY-HHW	Eurocopter EC 175B (H175)	13.9.23		Til Holland
OY-JOH	Cameron N77	11.9.23		Til Belgien
OY-PBH(2)	LET L-410 UVP-E20	17.8.23		Til 7Q-PBH
OY-TXM	Hoffmann H 36 Dimona	6.9.23		Til Tyskland
OY-VKJ	Airbus A330-941	12.9.23	Sunclass Airlines A/S	Til OE-IHM
OY-XUH	Hoffmann H 36 Dimona	26.9.23		Til Polen
OY-YED	EMBRAER ERJ 170-200LR	17.8.23		Til Indien
OY-YFN	DHC-8-402NG	4.9.23		Til LN-WDR
OY-YFP	DHC-8-402NG	14.8.23		Til VH-8XA

BEMÆRKNINGER:

OY-MWL	fuldt registreret 12.9.23
OY-YFE	fuldt registreret 3.10.23

Annoncér i FLYV

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



Flyveskolerne

**GØR DIN DRØM
TIL VIRKELIGHED**

Approved Training Organisation
Midtjysk Flyveskole

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

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

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

COPENHAGEN airtaxi

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

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

BAC

BILLUND AIRCENTER

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

Heliflight.dk

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

Undervisningen varetages af professionelle instruktører.

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

Ikaros ATO tilbyder:

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

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

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