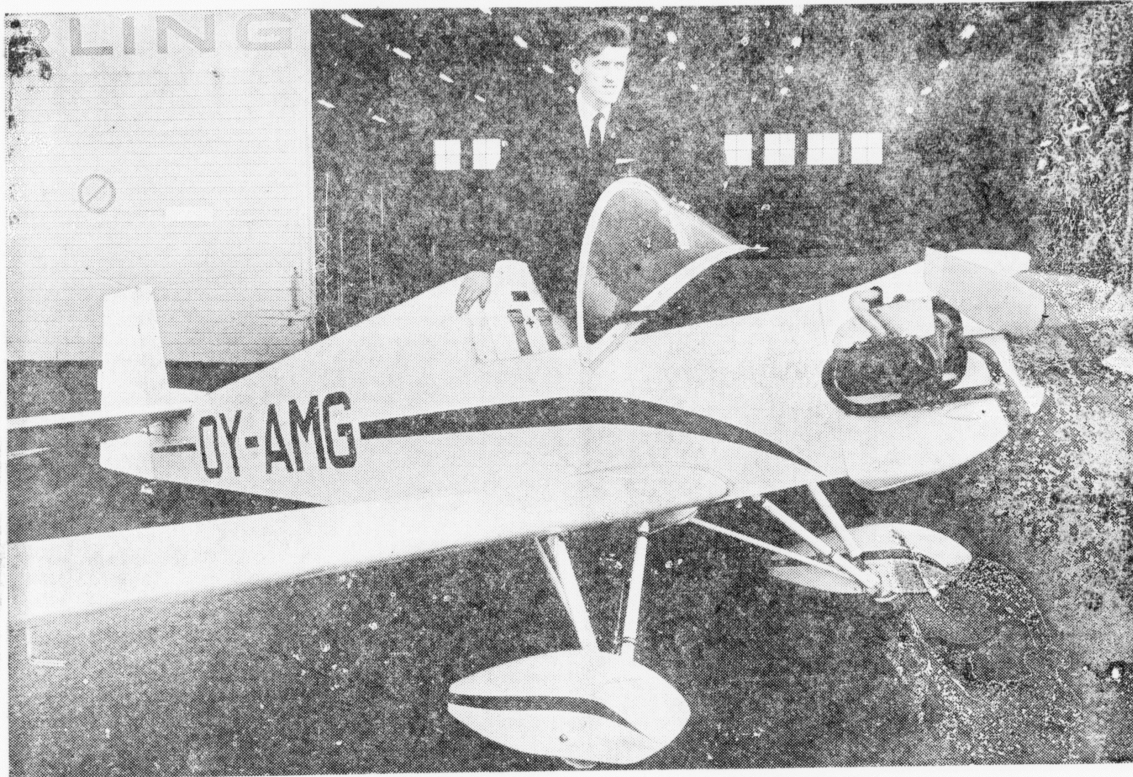


Trafikassistent Niels Axel med sit selvbyggede, ensædede Turbulent-fly. Nu er han i gang med at bygge et to-sædet

HAN BYGGEDE SELV SIT FLY



– og det har i alt 15 danskere gjort indtil nu – Priser fra 12.000 kr.

■ Det er dyrt at købe sig en flyvemaskine, men der er en genvej, hvis man er fingerem, har god tid og god plads.

Man kan bygge maskinerne selv. Det har 15 danske privatflyvere gjort indtil nu. Adskillige andre er igang – navnlig på Fyn – hvor Fyns Flyveklub har inspireret de fingeremne.

Der er to muligheder for selvbyggere. De kan bygge en lille ensædet maskine af typen »Turbulente«. Den er udstyret med en Folkevognsmotor og kan bygges for 12-15.000 kr.

Den anden mulighed er den større – også fransk-egnede – to-sædede Jodel, der drives af en rigtig flyvemotor. Pris 30-35.000 kr.

Man må regne med, at der går ca. 1500 timer til bygningen.

I hovedstadsområdet findes en enkelt selvbygger, trafikassistent Niels Axel, Sterling Airways. Han tænker ikke på at bygge præstens maskiner, men har foreløbig konstrueret sin egen ensædede Turbulent og er i gang med en to-sædet.

Niels Axel siger: – Vil man ofre sine fritimer i tre år, og har man 12.000 kr., kan man få en dejlig maskine.

Det meste af arbejdet foregår i træ, fyrretræ og birkelær. Kun beslagene, hvormed tingene samles, og understellet, er af metal. Der kræves fingeremhed, men ikke mere end de fleste mennesker er i besiddelse af. Den to-sædede Jodel, jeg er ved at bygge, kommer til at stå i 30-35.000 kr. Den skal forsynes med radio, og det gør den dyrere.

I øvrigt afhænger prisen lidt af, hvad man vil ofre. F.eks. koster radioudstyr til en Turbulent adskillige tusinde kroner, medens Folkevognsmotoren kan fås for 3000.

Til Jodel-flyet kan man få en motor på 65 HK for 8000, men vil man have 100 HK, stiger prisen på motoren til 15.000 kr. Der er lidt at vælge imellem også for selvbyggere.

Niels Axel er af selvbygger-slægt. Hans onkel, cand. pharm. Axel i Vordingborg, er veteran på området. Han har netop – i en alder af 72 – lagt sidste hånd på sin 4. hjemmbyggede flyvemaskine. Han har fået andre til at begynde i Vordingborg og Nykøbing Falster. Der er selvbyggere i gang i Jylland og på Bornholm. Vi er ved at blive mange, siger Niels Axel.

DET ER DYRERE, END DE TROR

■ Hvad koster det at flyve, når man først er den lykkelige indehaver af et A-certifikat? Hvor dyr er en flyvemaskine?

Det første spørgsmål er nemmere at besvare end det sidste. Men om begge kan man roligt sige: Det er dyrere, end de tror.

Ganske vist får De benzinen for ca. det halve af, hvad De skal betale for den, når De hælder den i bilen eller motorcyklen. Men brændstoffet er den mindste udgiftspost.

Det er heller ikke landingsafgifterne i de forskellige lufthav-

ne, der kan forurolige. 10 kr. for en lille maskine pr. gang. Par-toutkort til alle offentlige danske pladser koster 300 kr. om året, og så kan man lande, lige så tit man vil.

Det er flyet, afskrivning på og vedligeholdelse af samme og hangarleje, der koster pengene.

Hvad koster et fly? Tja, et sted mellem 4-5 mill. kr. og 5000. For det første beløb får De den dejligste to-motorede jetmaskine, der kan bringe Dem af sted med 900 km i timen.

Men da vi jo ikke alle kan være en Mads Ege Damgaard eller A.

P. Møller – i parentes de to eneste private foretagender herhjemme, der råder over små jet-privatfly – er det måske kløgere at se på det sidste beløb.

På Trafikmuseet i Helsingør kan De se en maskine til 5000 kr., en 30 år gammel Moth, der sidste år blev fløjet hertil fra Tyskland. Transporten var inkluderet i prisen. Til gengæld kunne maskinen heller ikke flyve mere, før den havde fået en hovedreparation. Flyvemotorer har en bestemt gangtid i timer. Når de er fløjet, krævet bestemmelserne, at mekanikerne skal i gang med

hovedreparationen. Motoren skal nulstilles, for maskinen igen går på vingerne. Med garanti ingen bagatel, når regningen præsenteres.

Man må op på en snes tusind kroner for at få et beskedent, anvendeligt brugt fly med nogen gangtid på motoren. De fleste brugte maskiner ligger i højere prisklasse.

Selv om der er nye fly til 60.000 kr., ligger de mest anvendte små maskiner i 100.000 kr. klassen, og der findes mange dyrere.

130 KRONER I TIMEN

■ Der er 1200 privat-piloter i Danmark, men kun 325 indregistrerede privatmaskiner. Til gengæld er der 70 landingspladser. Rent teoretisk kun 4-5 maskiner på hver plads.

Man kunne spørge, hvad i alverden de 875 piloter, der statistisk ikke har nogen maskine at have certifikatet i, vil med det.

Tallet 875 slår i øvrigt ikke til.

Forhvis man virkelig undersøger, hvem der ejer privatmaskinerne, vil man opdage, at der er en række større firmaer, flyveskoler, taxa-foretagender etc., som har flere maskiner. Antallet af privatfolk, der har eget fly stående klar til udrykning i hangaren er forsvindende lille.

Årsagen er ligetil: Det er for dyrt. Det er langt billigere for privat-piloten at gå til en flyve-

klub, skole eller udlejningsselskab. Han skal flyve mindst 10 timer årligt for at vedligeholde certifikatet og gør det billigst ved at leje sig frem.

Prisen for et udlejningsfly udregnes pr. flyvetime. Det koster – lidt afhængig af flyets type og årgang – mellem 100 og 130 kroner. Der betales højere leje i weekenden, hvor alle vil i luften. Til gengæld kan de piloter,

som kan bruge en almindelig hverdag til at pleje flyvegrillerne, slippe lidt billigere.

Men lejer man en maskine med plads til fire og tager en tur til Hamborg for at se på Reeperbahn, bliver transporten sammenlignet med det, fire per-allevejl ikke uoverkommelig, sammenlignet med det, fire personer skal betale med bil, tog eller skib.

Kun få privat-piloter har egen maskine

2500 PRIVATFLY OM TYVE ÅR

■ Der er i dag 325 privat indregistrerede flyvemaskiner i Danmark. Med den tekniske udvikling og den stigende levestandard er det sikkert, at antallet vil stige stærkt i de kommende år.

Kongelig dansk Aeroklub har udarbejdet en prognose, hvorefter antallet af fly og piloter vil vokse med 12½ pct. årligt. Det skulle efter KDA's regnestok betyde, at der i 1985 – ikke engang om 20 år – vil være 2500 private maskiner, der vil være i luften 250 timer årligt. Til den tid bliver der virkelig trafik i det danske lufthav.