



# 400 KR. for landing på Anholt

Tekst: Rune Balle



Banen på Anholt er anlagt på sandjord i udkanten af "ørkenen", så græsset bliver hurtigt slidt.

Udgifter er der nok af, når man vil flyve i sin fritid. For hvad enten man ejer eller lejer fly, så skal der betales for hangarleje, forsikring, CAMO og årligt eftersyn samt 50 eller 100 timers eftersyn, og alt i alt løber det let op i 50-75.000 kr. årligt for et fly i størrelsesordenen Piper 28 eller Cessna 172. Dertil kommer eventuelle renter og afdrag, og så de uundgåelige udgifter til brændstof og olie, hvilket for de fleste flyejere – eller flyudlejere – fører til, at man ender med en timepris på omkring 1.500 kr. plus/minus et par hundredelapper. Selvom man kan shoppe lidt i forhold til forsikring, valg af hangar og mekaniker, så ved flyproducenterne nok hvad de skal have for reservedele, ligesom olieselskabernes sjældent er til at forhandle pris med, når man står og skal have tanket.

## START-AFGIFT

En udgift får man dog lige i hovedet, og det er start-afgift, eller landings-afgift. Med andre ord udgift for at få lov til at benytte en flyveplads UD OVER timeprisen på flyet. I flere lande eksisterer begrebet ikke, fordi der opkræves til en fælles pulje, hvorfra der fordeles penge til flyvepladser og lufthavne, eller fordi man har besluttet, at flyvepladser og lufthavne finansieres på samme måde som vejnettet.

I Danmark har vi startafgifter - eller landingsafgifter, som de fleste kalder udgiften i daglig tale - og den varierer alt efter hvem der ejer eller driver

lufthavnen eller flyvepladsen. Mange steder ligger den på omkring 100 kr. og enkelte steder er der tale om en noget nær 200 kr. Et par steder er prisen dog noget højere, såsom Vejv – mellem Sjælland, Langeland og Lolland, hvor der opkræves 300 kr. og så Anholt, hvor prisen for fly under 1.200 kg er 400 kr. mens den er 800 kr. for fly over 1.200 kg. maksimal startvægt.

## HVORFOR 400 KR. PÅ ANHOLT?

Gennem foråret og sommeren, har man på Facebook kunnet se opslag, der ikke ligefrem roser en afgift på 400 kr. for at benytte Anholt Flyveplads. FLYV har derfor spurgt til prisen hos Copenhagen Air Taxi, der står for drift og vedligeholdelse af flyvepladsen.

Jimmy Larsen, der er tredje-generation i familieføretaget, der blev grundlagt af hans farfar den 14. juni 1961, fortæller at Anholt Flyveplads næsten altid har været noget dyrere at beflyve, end flertallet af flyvepladser i Danmark, hvilket har irriteret mange brugere.

FLYV spurgte Jimmy Larsen hvorfor det skal koste 400 kr. at lande med en Piper 28 eller en Cessna 172, når det f.eks. kun koster 100 kr. på Samsø og 175 kr. på Læsø.

Jimmy Larsen svarer: "Jeg kan godt forstå, at der er mange fritidspiloter der synes 400 kr. er en høj pris, sammenlignet med priserne på f.eks. Samsø, Ærø eller Læsø, men der er nogle

markante forskelle på, hvordan flyvepladserne bliver drevet. Flyvepladserne på Samsø, Læsø og Ærø er ejet af kommuner, hvilket for det første betyder, at der ikke skal betales for leje af jorden, som på Anholt. Derudover giver kommunerne på de tre øer et tilskud til driften af flyvepladserne, hvilket vi ikke kan få på Anholt."

Jimmy Larsen tilføjer, at der også er andre store udgifter på Anholt Flyveplads, for mens huller i banerne Samsø og Ærø kan lappes med jord fra en bunke i nærheden af flyvepladserne, så skal sådan jord sejles med færge til Anholt, på grund af naturfredning, der betyder at man ikke må skrælle lidt jord af en mark på Anholt, for at flytte det til flyvepladsen. Det er kostbart, og i 2019 løb det således op i omkring 80.000 kr. bare for lidt jord til at lappe de værste huller.

## DRIFTS-TILSKUD

FLYV spurgte Jimmy Larsen, hvorfor den lokale kommune ikke bare giver et driftstilskud som på f.eks. Samsø, hvor kommunen giver tæt på 150.000 kr. årligt, hvortil Jimmy svarede: "Det har vi da godt nok også kæmpet for i alle de år vi har drevet flyvepladsen, men i alle årene, hvor Anholt var den del af Grenå Kommune, var svaret år efter år nej, nej og atter nej, og nu hvor Anholt er en del af Norddjurs Kommune er svaret et endnu større og tydeligere NEJ!"

På spørgsmålet om hvorvidt 400 kr. er en høj pris for at starte fra en flyveplads i Danmark, svarer Jimmy Larsen, at det kunne være interessant at høre, hvad prisen ville være på f.eks. Samsø, hvis kommunen ikke gav et driftstilskud, der skulle betales for jordleje, og hvis flyvepladens personale skulle lønnes for de timer der bruges. Det har Samsø Flyveplads så regnet lidt på.

## ØKONOMIEN PÅ SAMSØ FLYVEPLADS

Ifølge Landbrugsavisen er den gennemsnitlige forpagtningsafgift i Danmark ca. 4.000 kr. pr hektar, og hvis der skulle betales leje af banen, der inklusive sikkerhedszoner og parkeringsområde udgør et areal på ca. 6 hektar, ville det koste omkring 24.000 kr. årligt.

Tilsyn er påkrævet en gang dagligt 365 dage årligt, plus en ekstra gang dagligt i de tre sommer måneder, fordi et tilsyn skal udføres for hver 12 timer. Det er med andre ord 455 gange, hvilket næppe kan gøres på under en time pr gang i gennemsnit. (Til sammenligning skal brandmænd der tilkaldes skal have løn for tre timer pr ud kald) hvilket med en pris på 250 kr. pr time inklusiv pension og feriepenge m.v. løber op i lige under 114.000 kr. Dertil skal lægges græsklipning ca. 20 gange årligt a' ca. 5 timer = 20.000 kr. plus udgifter til afskrivning og vedligeholdelse af maskiner på omkring 30.000 kr. årligt plus benzin og diesel til ca. 10.000 kr. årligt. Derudover skal der be-

tales for vedligeholdelse af bygninger og brandslukkere, vand og el samt forsikringer hvilket løber op i godt 15-20.000 kr. årligt. I runde tal ville det med andre ord koste noget i retningen af 200.000 kr. årligt, hvis vi også medtager udgifter til bogholder og revisor. Med i omegnen af de 400-500 landinger der betales for hver år, ja så løber det op i 4-500 kr. pr landing, HVIS der skulle betales for de timer der bruges!

Konklusionen må med andre ord være, at hvis der på Anholt skal betales for de timer der bruges på drift af flyvepladsen, så er det nok ikke helt ved siden af at opkræve 400 kr. pr landing. Ud fra regnestykket kan der også konkluderes, at vi skal være taknemmelige for at der stadigvæk er kommuner der yder tilskud til drift af offentligt godkendte flyvepladser, der – i modsætning af private flyvepladser - kan benyttes til taxifyvning og skoleflyvning. Om det så er nødvendigt kan diskuteres, men så længe det foregår på Læsø, Ærø, Samsø og Tåsinge, så skal disse pladser være offentligt godkendte, og underlagt tilsyn fra Trafikstyrelsen.

Et sidste spørgsmål til Jimmy Larsen var hvorfor fly på over 1.200 kg skal betale 800 kr. pr landing. Til det svarer Jimmy Larsen, at tunge fly slider uforholdsvist meget på banen, og at der er tydelig forskel på hvordan et lille fly og et stort fly slider på den smule græs, der dog

trods alt er i stand til at bære rødderne ned i den sandede jord. Det kan måske lyde lidt overdrevet, men når banerne inspiceres på Samsø, så er det også tydeligt at se forskel på hvordan Piper 28 eller en Piper Seneca slider på græsset.

## VALGFRI "GREEN-FEE"

At drive en flyveplads er med andre ord ikke helt så omkostningsfrit som det kan se ud, men dog langt mindre kompliceret og noget billigere end at vedligeholde eller drive en golfbane, en fodboldbane eller en campingplads. Græs slides og baner samt øvrige installationer skal vedligeholdes, hvad enten det er til golfspillere, fodboldspillere, campister eller flyvemaskiner. Og det koster penge, hvis man ikke kan få frivillige ulønnede til at møde op og udføre arbejdet, eller få kommunerne til at påtage sig opgaverne.

Som kuriosum kan lige tilføjes, at der også er stor forskel på green-fee på forskellige golfbaner, ligesom der er stor forskel på, hvad det koster at campere forskellige steder i landet. Om det skal koste 50, 100, 175, 200, 300 eller 400 kr. er der mange forskellige grunde til, og som bruger kan man jo undersøge prisen inden man sætter hjulene på banen. Og så kan man i ro og mag beslutte, hvor stor en del af flyvebudgettet man vil bruge til flyvetid og hvor mange penge man vil bruge på "green-fee".

