

Drattampen

Januari 1998 ansvarig utgivare Åke Carlsson

28

Årgång 16, nummer 1

Julen är vid det här laget lyckligt avslutat och fram till nästa jul är det massor av fina flygdagar. Redan nu är det dags att börja planera och förbereda sig för vårens och sommarens flygningar. Kanske har Du planer på vågflygning i Pirtivuopio redan under påsken. Vad hade tomten med sig? En ny flygkarta? Eller en läcker "pilotscaf"? Har Du tänkt på vilka möjligheter Du har att fritt som fåglarna åka omkring i luften! Har Du tänkt på vilket slit det en gång var att uppnå målet? Visst är vi fångade i ett farligt beroende men vilket härligt beroende.

Nytt år med massor av flygning!

Äntligen har det vänt. Nu börjar dagarna bli längre och längre. Redan om ett par månader kommer vi att kunna se de första cumulusbildningarna på himlen. Men innan dess kommer säkert lenticularismolnen att synas. Kanske en tur till Pirtiviuppio kan vara en bra start på säsongen?

Tyvär har allmänflyget drabbats av ytterligare ett haveri under mörker. Denna gång i Arvidsjaur.



Två av våra flygarkamrater i Norrbotten omkom nyligen vid ett haveri med en C 172 i Arvidsjaur. Enligt den preliminära haveri-rapporten var molnbasen 300 fot och molnmängden 3-4 åttondelar. Det framgår inte om man kunnat inhämta dessa värden före start eller om man bara "provat". Jag vill påstå att VFR-mörker skall planeras med hinderfrihet "en route" på samma sätt som en IFR-flygning men att start och landning skall kunna utföras visuellt.

Planeringsminima IFR för destination är 100 fot om det finns ILS, medan planeringsminima för VFR mörker är 2000 fot. Marginalen kanske upplevs stor vid VFR-mörker men jag tror inte marginalen mellan dessa värden skiljer sig på något sätt när man sätter det i sitt sammanhang. Flyg mycket! Sätt dig inte i ett hörn utan utväg.

Vi behöver visa att flygning, även allmänflyg inte är farligt om den utförs enligt de regelverk som finns och med kunskap

Brage in memoriam

Brage började segelflyga med oss då han hade några år på nacken. Han fortsatte sin utbildning till motorcertifikat och blev efter en kort tid som motorflygare också en flitig bogserförare. Under många år var han vår ordförande. Det var med stor bestörtning som vi



fick reda på att han drabbats av en allvarlig sjukdom.

Vi hade så mycket roligt tillsammans. Allt från stormiga styrelsemöten till flygarsnack på fältet.

Nytt år med massor av flygning

1

Brage in memoriam

2

Vågflygning - höjden av segelflygning

3 - 4

EGT står på peak men det går inte att rika mer...

ur cockpit. Så småningom var det vår tur. Vi fick starta på Sturup. Under taxningen kände man att det var några ton, sådär en 60, som sattes i rörelse när throttlarna fördes fram. Till och med passagen av skarvarna i betongplattorna kändes under taxningen. Vi fick prova på ett par starter och landningar på Sturup och visst var det annorlunda än att landa en C 172 som vi gjort dagen innan.

Så var det dags att flyga hem vår Cessna 172, nu med ny motor. Vi hade planerat att gå till Jönköping som första etapp. Vädret var hyggligt och allt verkade normalt. När vi kommit upp på vår marschhöjd som jag

tror var 5000 fot ställde vi in marscheffekt och magrade enligt rutin. När vi var ungefär mitt över Öresund upptäckte vi att EGT stod väl högt. Vi rikade bränsleluftblandningen men detta gav inget resultat. Den tidigare så uppslupna stämningen i cockpit förbyttes nu på bara någon sekund till en mer allvarigare stämning. vad hade hänt? Hade wiren till bränsleluftblandningen lossnat? Riskerade vi att överhätta motorn? Vi begärde att få gå till Ängelholm, som låg närmast, och landa där. Blandningreglaget stod hela tiden inskjutet i botten och EGT-nålen på peak ända tills Brage, som satt i vänstersits och rattade drog av

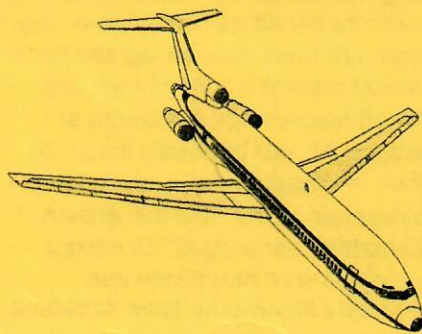
på tomgång.

Det visade sig att wiren till blandningen mycket riktigt inte var monterad enligt konstens alla regler och vi kunde med hjälp av en SAS-tekniker få det hela tillrättat. Tullen i Jönköping meddelade snällt att man ansåg oss intullade, vilket i sig var ytterligare en framgång. Vi hade inte i alla avseenden klarlagt tullfrågorna!!

Flygningen från Ängelholm upp till Älvsbyn blev helt odramatisk och vi hade blivit massor med erfarenheter rikare.

Visst hade vi roligt och visst finns det åtskilligt mer att berätta....

Tack för allt Brage. Ditt enastående engagemang, ditt fina ledarskap som ordförande, ditt goda föredöme som kämpe under din sjukdom. Vi skall inte glömma dig Brage.



Vågflygning - höjden av segelflygning?

Stabil luftmassa, hyggligt stark vind och några höga berg är allt som behövs för att förutsättningarna för vågbildning skall finnas.

I segelflygets barndom lärde man sig att en horisontell luftström som passerade ett hinder tvingades uppåt. Denna uppåtgående luft kunde berende på vindhastighet och hindrets (bergets) utformning användas av segelflygare till att stiga till höjder på omkring 400

meter. På en mängd platser byggdes flygfält och anläggningar för start på eller i anslutning till sådana berg. I Sverige är Älleberg just en sådan plats. Det var mer eller mindre en slump som gjorde att man förstod att termik, uppåtgående luft som värmts upp genom ledning från markytan, kunde användas av segelflygare. Man flög "hang" och man var nöjd med det. Upptäckten av termik som energikälla gjordes mer eller

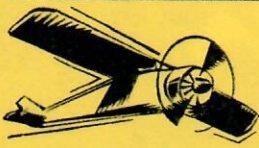
Till och med en MD-80 hade haft svårt att hänga med....

mindre av en slump. En tysk segelflygare svängde plötsligt ut från hanget för att inte kollidera med andra segelflygplan och såg under svängen hur hans variometer ryckte till. Under hela svängen fortsatte variometern att ge utslag. Han fortsatte svänga och lyckades nå en höjd över tusen meter samtidigt som hans

kamrater "gnetade" vidare på 400 meter. Men mer om termikens mysterier lite senare. Vågen eller "lävågen" är hangets storebror och (nu skulle egentligen Åke Svensson fortsätta skrivandet men det kan ju bli ytterligare artiklar) ger helt andra stighastigheter och höjder än vad hanget klarar av.

Under några år har Åke Svensson fått sällskap med några ÄFK-flygare i Pirtivuopio och det är verkligen en upplevelse att rekommendera. Tomas Warming och jag hade kommit överens om att planera in påsken i Pirtivuopio. Nu skulle diamanter skördas. Tomas blev lite sen och själv hade jag inte så

Brage in memoriam.... Vi flyger till Danmark med SE-GYE..... av Ake C



Brage satt i vänstersits, Tomas

Lindgren satt bak och jag som då var den ende av oss som flugit i Danmark, satt i högersits och skulle försöka ta någon form av befälhavaransvar för flygningen. Snacket i cockpit blev alltmer uppskruvat och strax söder om Umeå flög vi plötsligt i tätt snöfall. - "Vad helvete", sa jag, "inte kan vi fortsätta i det här vädret! Vi ser ju inget", tyckte jag. - "Vi måste vända tillbaka till Umeå". - "Jag har väntat på att Du skulle säga nå t", sa Brage helt lugnt. Det var det året Tre Kronor spelade VM-final. Flygledare och SAS piloters koncentration var just då i hög

grad inriktad på ishockey.

Vår koncentration var nog mest inriktad på samtalet om vårt hägrande äventyr i Danmark. - Vi får ropa upp Umeå och begära färdtillstånd i Umeå TMA och landningsinstruktioner, sade jag. - Styr 065 så kommer vi in på radialen från Umeå VOR. Brage styrde och tittade lite konstigt på mig. - Nog trodde jag att du hade koll på vädret, sa han med ett skratt. Snön fortsatte att falla och sikten kan inte ha varit särskilt många meter. Vi flög på lägsta sektorhöjd, dvs den höjd inom ett 25 NM avstånd från flygplatsen som medger hinderfrihet med 1000 fot marginal. Från 3000 fot kunde vi se marken och lite snett framåt men sen var det slut.

Brage styrde lugnt efter VOR-radialen mot Umeå och när vi kommit in i kontrollzonen undrade FL om någon i flygplanet hade I-bevis. Vi tittade på varann i flygplanet med en frågande min - menar han att vi inte skulle få landa om vi inte skulle ha I-bevis? - Ja, ja, sade jag, - vi har nödvändig kompetens och tänkte på mitt IMC-tillstånd för segelflygplan. Vi gjorde en enkel NDB-inflygning till bana 32 och landningen var med hjälp av högintensiva ljus väldigt odramatisk. När vi tankat och pratat med meteorologen anlände en taxi som tog oss till min mor i Umeå. Vi blev väl mottagna och kunde se hela tredje perioden och glädja oss åt en svensk VM-

VM-seger och klarblå himmel

seger i ishockey. Brage höll koll på vädret och när VM-guldet var klart lyste också solen från en i stort sett klarblå himmel. Flygningen till Sundsvall gick utan några problem. Tjejen som var vakthavande meteorolog försökte i vanlig ordning att hjälpa oss med att fatta beslut. När vi förklarade att vi avsåg gå "on top" till Sturup tittade hon på oss alla tre varefter hon säger; - "ja, inte är det ofta jag rekommenderat någon att flyga "on top" men i ert

fall....

Brage satt nu längst bak och kommenterade skämtsamt vad som hände därframme. Thomas som aldrig tidigare varit med om att marken försvunnit under ett vitt molntäcke såg lite orolig ut. Men ADF-nålen svängde snällt runt när vi passerade HU (NDB-fyren i Hudiksvall) och VOR-en tog snyggt emot en stadig radial från ARS i Västerås. I höjd med Mälaren öppnade sig det vita molntäcket och vi kunde från vår

marschhöjd på flygnivå 65 se Mellansverige. Vi landade snyggt och prydligt på Sturup men kunde inte fortsätta till Roskilde pga vädret i Danmark. Tidigt nästa morgon "krossade" vi Öresund och ankom enligt tidtabell till Roskilde. Vi blev där mycket väl mottagna och medan vi blev bjudna på dansk öl och cigarr revs den gamla motorn och innan vi hann lämna Roskilde hade redan den nya motorn kommit på plats. Jag hade tidigare förvarnat

Vi flyger Boeing 727 kl 0400

mina danska kusiner om vår ankomst och de hade ordnat bostad åt oss tre. Självklart blev det besök på Tivoli första kvällen. Vi åt dansk smörrebröd och drack Tuborg. Brage träffade, som av en händelse, ett bekant Bodenpar som åkt till Köpenhamn för att gifta sig. De undrade hur vi

vågade flyga ända till Danmark med en motor som skulle bytas. Brage försökte förklara att modet skulle visa sig när vi skulle flyga hem med en ny motor som var under inkörning och oprövad i alla andra sammanhang. Min kusin Klas som då var flygkapten på Sterling Airways hade lyckats lägga beslag på två

timmar simulatortid på natten mellan kl 0400 och 0600 i Scandinavian Flight Training Center och frågade om vi var intresserade? Om vi var! Vi var på plats redan kl 0200 och fick uppleva hur besättningarna tränades i nödprocedurer. Det var mycket intressant att se på. Nog var dom "fuktiga" när dom gick ut

bråttom men på Långfredagsmorgonen talade molnformationerna på himlen sitt tydliga språk. Efter en snabb frukost och ilastning av tjocka sockar, syrgasmask och lite till bar det iväg. Jag kom fram vid tretiden på eftermiddagen och hann med en provstart i vår DG-500. Meningen var ju bara att göra en inflygningstart men efter lite sökande var vi uppe på drygt tretusensexhundra meter. Vi tyckte då att det fick räcka. Efteråt ångrar man sig ju direkt särskild som vädret blev sämre. Under lördagen blev vädret sämre, strålände sol - men ingen våg, så klart. Söndag morgon såg lovande ut men när vågen började ge ordentliga stighastigheter var klockan alltför mycket för att jag skulle kunna få min diamant. Jag fick hålla tillgodo med 4200 meter som topphöjd. Måndag morgon började med ett

ymnigt snöfall. Någon våg verkade inte vara på väg men det skulle visa sig annorlunda. På fältet gjordes flygplanen i ordning. Kiruna flygarna hade spetsat på svenskt höjrekord i tvåsitsarklass och plöstligt blev det en väldig aktivitet på fältet. Jag låg bra till i startkän och kom i våg ganska tidigt. När Kebne-massivet visade sig i sin skönhet till höger om mig åket alla variometrar i "taket" och jag kopplade ur trots att höjden bara var 600 meter. Nästan på en gång vände variometrarna åt andra hållet och trots en intensiv kamp tvingades jag vända hem efter bara 25 minuter. Nu rapporterade man våg med stighastigheter på tre meter och mer. Jag kravlade mig i igen och denna gång upprepades samma sak, variometrarna i taket på 600 meter och koppling. Nu var jag lite mer beredd och efter att ha kämpat i och en halv timme och

tagit mig igen igenom rotorn fyra gånger tvingades jag ge upp. Jag hade då blivit tvungen att på minimal våg kämpa mig upp till tusen meter bakom rotorn för att kunna flyga igenom den och nå hem. Tredje gången gillt tänkte jag. Men nu hade Åke stuckit iväg och vi hade inte sagt så mycket om hur länge han tänkte vara borta. Åke bara steg och steg och hade det inte varit för att syrgassystemet plötsligt på 7000 meter började leverera övertryck som Åke trodde berodde på fel i systemet, hade han slagit alla oslagna rekord. Han kom snabbt ned och efter påfyllning av syrgas stack jag i våg. I rotorn hände nu återigen samma sak men nu räknade jag sakta till tre och höjden han bli sexhundrafemtio meter. Nu kunde jag inte låta bli att koppla ur trots risken att misslyckas än en gång. Denna gång lyckades jag få visarna

What goes up must come down... eller Kommer man upp så måste man förr eller senare ned också....

att stanna kvar i "taket". Nu gick det undan. Medelstiget var 9,2 m/sek. Marken försvann snabbt under mig. På 3500 meter var det plötsligt slut. Var fanns det möjligheter att hitta en ny våg? Lenticularisformationerna tornade upp sig skiva på skiva och utgjorde en fantasisk syn. Jag ökade farten och kunde efter en omsorgsfull genomsökning hitta en stadig våg på 1½ meter. Jag räknade ut vilken tid det skulle ta till 5700 meter som skulle räcka för en diamant och kom fram till att den knappa halvtimmen skulle räcka till. Stighastigheten ökade och jag mallade in mig lugnt och fint och kunde då och då avläsa tre meters stig. Vid ett tillfälle tyckte jag att jag låg rätt fint då plötsligt sikten försvann. Det enda jag såg var en svag sol genom det nybildade lenticularismolnet jag hade fångats i. Jag ökade försiktigt farten och kunde flyga fram till kanten igen men nu hade jag fått lite frost på huvens utsida. Jag var nu lite mer uppmärksam på hur "lenticarna" bildades och

upplöstes. Samtidigt måste jag hålla uppsikt på mitt håll som jag kommit upp igenom. En finsk pilot ropade upp Pirtti och meddelade att han låg på 8700 meters höjd men inte hade sin position klart för sig. Han ombads att beskriva terrängen under sig, begära en VHF-pejl från Kirunatomet och det visade sig att han låg i en helt annan dalgång. Han valde, efter lite stöd, att glida till Kiruna och landade där säkert. Många piloter navigerade med GPS och jag var lite orolig för att man inte höll ordentlig uppsikt. Under min flygning tillsammans med ca 30 andra flygplan kunde ett flygplan plötsigt dyka upp från intet som det verkade. Jag hade nu 100% syrgas och hade bestämt mig för att avbryta på 6500 meter. Jag närmade mig nu ganska snabbt 6500 meter och trots att jag hade ett medelsteg på 2,7 meter sänkte jag nosen och tog ut lite broms. På den höga höjden såg molnmängden ut att ha ökat. Jag funderade lite på vilka alternativ

som fanns att gå igenom utan att komma för lågt när jag skulle gå hem den sista biten. När jag kom lägre visade det sig att det fanns gott om stora håll att gå ned igenom. Jag hade inte frusit trots att jag inte hade särskilt mycket kläder på mig. Jag tror att klädselförberedelserna är viktiga. Att inte bli svettig innan Du kliver in i flygplanet. En jobbig kamp i rotorerna kan också höja fuktigheten. Diamanten var bärgad. Ett snyggt barogram som bekräftade den inledande jättehissen hade skrivits ut snyggt och prydligt. Härligt. Att sen många lägerdeltagare under veckan hade tagit två eller tre diamanthöjder förstörde inte glädjen och minnet av upplevelsen. Tomas kom upp på tisdag eftermiddag och stack direkt i våg i svag våg eller termik och höll sig i vanlig ordning uppe flera timmar. Tyvärr hann han inte med att få en diamanthöjd denna gång. Men som han sa till mig. -Jag har min diamant kvar att sträva efter. Kanske är det värt en tanke. Prova på redan i påsk. Det är värt besväret!!! **Happy Flying!**