

När stratus molnen ligger som en blöt filt över landskapet och höstkylan börjar göra sig påmind är det lätt att misströsta, speciellt om man är pilot i Sverige. Sommarhalvåret lider mot sitt slut och det känns som det kommer att dröja länge innan det blir flygsäsong igen.

Själv har jag just påbörjat andra terminen på Flygteori Skolan och har läxor upp över öronen. Att ”flyga skrivbord” är ju långt ifrån att flyga på riktigt! Semestern är slut och vardagen har slutit sitt allvarliga grepp om oss igen.

Men det är väl nu man ska plocka fram minnena från sommarens härliga flygäventyr, och börja planera för nya!

I min familj är sommar lika med flyguppvisning. Vi prickar in en flyguppvisning varje sommar. Traditionen trogen var det i våras dags att hitta en flyguppvisning att besöka. Det var Pappa som kläckte idén att vi skulle flyga till England för att gå på Farnborough Airshow. Vi har varit på uppvisningar i Sverige, Danmark, USA och nu var det alltså dags för England. Varför inte?

Pappa tyckte att vi skulle flyga dit på egen hand. Han har ännu inte cert – och när vi började diskutera att flyga till England var jag bara halvvägs med mitt PPL. Men det är klart att man nappar när ens Pappa har så bra idéer! Vi insåg att det inte skulle gå att genomföra en sådan flygning utan ytterligare en pilot. Förutom att det skulle vara kul, skulle det vara tryggt att ha Christer med oss. Han har ju betydligt mer flygerfarenhet än jag. Han var inte sen att nappa han heller.

Jag hade ju, sommaren 2005, turen att få flyga med Chris Marsh, i hans RV 4:a genom Europa till Isle of Wight på Engelska sydkusten, där min bästa väninna bor. Om Christer, den här sommaren, skulle våga dela flyguppdraget med en oerfaren pilot som mig (2 timmar solotid efter cert) skulle jag gärna göra om den flygningen i PA28.

Efter kläckt idé, lutade sig Pappa tillbaka och lät Christer och mig planera resan.

Att fråga vänner och klubbmedlemmar, som är mer erfarna än en själv, är ju ett bra sätt att förbereda sig för något man aldrig gjort innan.

Olle och Kristina bjöd hem oss och delade med sig av sina erfarenheter och tipsade om hur vi skulle navigera oss genom de olika luftrummen i Tyskland, Holland, Belgien och Frankrike. De rådde oss var vi skulle mellanlanda och vilka fält som var lämpliga, var soppan var billigare och vilka ställen som hade bra restauranger etc. Vilken otroligt bra hjälp!



Vi skaffade kartor på KSAB, ritade ut trackarna och skrev ner frekvenser och Christer programmerade Kjell-Åkes GPS. Vi planerade att mellanlanda i Tyskland, utanför Bremen, och i Frankrike i Le Touquet, för att till slut hamna på Bembridge, Isle of Wight i England. Vi räknade fram driftfärdplaner för alla tre leggen till England och förberedde lika många för hemresan. Första ATS färdplanen skickade Christer in kvällen innan och bad samtidigt FPC faxa aktuellt väder för hela sträckan samma morgon som vi skulle fara. De andra färdplanerna planerade vi att fajla under resans gång.

En stor del av förberedelserna bestod av att flera dagar innan resan, torrflyga, studera kartorna, diskutera rutterna och tolka de olika luftrummen som vi skulle flyga genom.



Pappa trodde att han bara skulle lugnt sitta och ha sightseeing genom Europa. Men det tyckte inte Christer och jag. Vi gav Pappa jobbet att vara tidtagare. Jobbet innebar både att anteckna rätt tid över de olika punkterna som vi angett i driftfärdplanen och att räkna ut eventuella avvikelser från planen, och att rapportera när det var dags att växla bränsletank, var trettionde minut. Vi planerade att köra ett sorts två-pilot system för att underlätta för den flygande piloten – något som vi inte hade provat på innan vi for – men det skulle visa sig gå jättebra. Vi samarbetade och kompletterade varandra och var riktigt effektiva i cockpit. Fyra ögon och fyra öron är med på noterna bättre än bara två...

Morgonen den 19 juli gav strålande väder och fina utsikter för en lyckad resa till Isle of Wight. Vi hade beräknat effektiv flygtid till ca sex och en halv timme, och vi skulle flyga hela vägen på samma dag. Det faxade väderet från FPC meddelade finfint väder på hela sträckan. Det såg ut som det skulle kunna bli lite ostadigt väder i Frankrike, men inte förrän till kvällen, och då skulle vi redan vara i England. Så vi beslutade att fara som planerat.

SE-KIU var lätt packad med våra väskor, fullt tankat, och daglig tillsyn var noggrant utförd. Alla kartor och driftfärdplaner var i ordning. Sista briefing och genomgång av resan var utförd, det började dra ihop sig att sticka.

Nu var det dags att ge sig av ut i stora vida internationella världen!

Nog hade jag lite extra fjärilar i magen och jag kunde se på Pappa att han kände av stundens allvar... När jag frågade Christer om hans nerver, nekande han, men jag tyckte nog att han var lite coolare än vanligt...

Startade från bana 14 på Höganäs och begav oss mot Danmark. Luften var som balsam och vi var förväntansfulla att äntligen vara igång – på väg mot okända äventyr. Danmark kändes tryggt och bekvämt som ett par gamla skor. Christer och jag gjorde oss hemma i höger och vänster sits, briefade med lite framförhållning, även om det än så länge var kända regioner. Pappa sa inte så mycket – verkade mest njuta av utsikten av, vad han kallade den skånska skärgården (vilket våra danska vänner kanske inte skulle hålla med om...) Men var trettionde minut hojtade han till och meddelade tankbyte.

När vi flög vidare mot Tyskland skulle man kunna vänta sig att det skulle börja kännas annorlunda eller mer ovant – men det var inget märkvärdigt med Tyskland. Landskapet låg som en karta under oss och det var inga svårigheter att följa utsatt track. GPS:en var en skön bekräftelse till tummarna i spåret. GPS:en skulle vara till stor hjälp när den med sin briljanta funktion visade inflygningsriktningen till Atlas Airfield i Genderkeese, som annars kanske skulle varit lite svårare att hitta i omgivningen. Men vi fann



Atlas och gjorde en fin inflygning och landade strax efter tröskeln på bana 08. Atlas är en AFIS flygplats och tornkillen var till stor hjälp när vi skulle fajla nästa ATS fp, tanka och dessutom försöka nå tull/immigrationsmyndigheterna på Bembridge i England. Efter vissa misslyckade försök att få rätt tullblankett faxat till oss på Atlas, tankade vi KIU och gick och satte oss i restaurangen och åt lunch. Det skulle visa sig att tull strulet skulle få vänta tills vi kom till Frankrike – men det funkade det med.



Det började bli en riktigt varm dag och KIU kände kanske av den just intagna lunchen när vi väldigt sakta men säkert steg mot 5 000', i den nu inte så lugna luften. Luft som vi så rofyllt färdats genom på förmiddagen, hade nu värmts upp och erbjöd oss en hel del turbulens som skulle följa oss genom hela Tyskland och Holland. Sikten var skaplig och vi skulle nog kunna stå ut med lite skumpig luft. Det ska ju kännas att man är ute och flyger.

Vi hade förberett rutten via VOR:er och NDB:er mest hela vägen, vilket fungerade riktigt bra. Alla fyrarna blev inprickade på ungefärligt utsatt tid. Vi ropade upp och meddelade oss till de olika kontrollorganen genom alla FIR och kontrollområden vi passerade. Vi blev vänligt bemötta av alla, även om vi drabbades av tillfällig tunghäfta, eller rabblade upp ovidkommande saker på radion (som man gärna gör när man blir lite ställd...). Jag blev titulerad Madam i Belgiskt luftrum – vilket jag gillade...

Vi hade lagt ut rutten längs en flod, tvärs Holland, som ledde oss till kusten. Stränderna längs med Holland, Belgien och norra Frankrike såg otroligt frestande ut eftersom sommarhettan hade sökt sig in i KIU:s cockpit. Planen var att landa på Le Touquet strax söder om Calais, för att tanka och få i oss lite mat, för att sen bege oss västerut, över Engelska kanalen, för att nå vår slutdestination innan kvällen.

De turistfyllda stränderna såg ut att bli vitare och bredare ju närmre Le Touquet vi kom – och ju varma vi blev. Det var inte utan att man var sugen på att svalka sig lite.



Det var riktigt hett när vi flög in mot flygplatsen. Vi kunde se att ovädret vi hade läst om i TAF:en, tidigare på morgonen, höll på att bygga upp lite längre söderut. Vi landade på Le Touquet, och tyckte att det kändes skönt att vara på backen igen efter en ganska turbulent tur från Tyskland. Vilken grej att ha tagit sig från Höganäs till Frankrike på mindre än fem timmar!

Vi hann inte mer än in i terminalen för att beställa bränsle, när vi märkte att molnen vi hade sett söder om fältet när vi låg på final, skulle anbringa en storm utan dess like – mitt över flygplatsen. Himmeln blev bly svart och ett grymt oväder angrep oss. Det regnade horisontellt och åskan bråkade våldsamt. Det tog oss inte lång tid att inse att vi verkligen hade kommit fram och landat i rättan tid. Det var med tacksamhet för det och med stor fascination som vi betraktade stormen som drabbade.



Just som vi stod där och beskådade stormen såg jag en kille ute på plattan som stod och förtvivlat försökte hålla fast sin ultralätta kärra som har slitit sig från förtöjningen. Det var inte förrän jag sprang ut till honom i det piskande regnet som jag tänkte att det kanske inte var så smart att vara ute på öppen plats mitt i en åskstorm...

men man ska ju hjälpa sina medmänniskor...

Jag hjälpte honom att hålla kvar maskinen, för att den inte skulle slita sig helt och gå förlorad i stormens vrede. Killen lyckades binda fast sitt flygplan och det hela slutade lyckligt.

När jag kom tillbaka till terminal byggnaden, genomvåt och ansträngd i armarna kände jag att jag kanske hade utträttat dagens goda gärning – och äntligen blivit svalkad!

Pappa och Christer hade träffat svensktalande Jaque inne på kontoret. Han var en tillmötesgående fransos som hade en svensk fru, och vägrade att ta betalt för landningsavgift – för att vi var från Sverige! Han hjälpa oss att finna lämplig information om väder och ringde efter prognoser – men det såg ganska mörkt ut. Det tog lång tid innan vi hade luskat ut hur vi skulle göra. Några andra privatflygare bestämde sig för att ge sig över kanalen – vi kände oss fortfarande osäkra om vädret och bestämde oss för att ta det säkra före det osäkra och stanna i Le Touquet för natten.

Jaque bokade in oss på ett hotell inne i stan, och beställde taxi. Snacka om service!

Staden Le Touquet var en riktig pärla som vi gärna skulle besöka igen, och vi tyckte inte det gjorde något alls att vi hade varit tvungna att ändra planerna och tillbringa en jättetrevlig kväll i en fransk badort. Vi åt god middag med tillhörande och välförtjänt öl. Efter middagen med efterrätt, (det var ju trots allt Christers födelsedag) flanerade vi runt i stan och ner på den vidsträckta stranden som vi hade sett från luften tidigare på dan. Vi njöt av kvällens friska väder, som hade brett ut sig över bygden efter eftermiddagens otyglade urladdning.

Vi sov gott den natten.

Det var väldigt spännande att vakna på en helt oplanerat ort. Underbart att tänka på att vi flugit dit dagen innan, undkommit ovädret och att vi nu skulle vidare mot vårt mål. Det var spännande att vara pilot.

Morgonen erbjöd fuktig luft vilket gav lite dis. Det var med ganska stor osäkerhet, om vi skulle kunna komma över kanalen, som vi bestämde oss för att i alla fall starta och stiga upp en bit. Vi stötte på lite tussar direkt efter start och det såg inte ut som om diset skulle lättas. Det var inga problem när Christer bad att få lämna Le Touque frekvensen för att gå över till London Information, även om vi fortfarande låg kvar över Frankrike. Vi förhörde oss om väderförhållande över kanalen och huruvida siktvärdena skulle hålla när vi kom till den Engelska sydkusten.

Personalen på London Information var i särklass det vänligaste och artigaste någon av oss hade upplevt. Inte nog med att de var artiga och tillmötesgående och verkade vilja göra det där lilla extra, de rapporterade dessutom goda värden och vi kunde fortsätta vår resa mot planerad destination. Det kändes lite extra spännande att flyga över



Vi följde kustlinjen i ett relativt disigt väder, tills vi såg Isle of Wight ligga till vänster om oss en bit fram. Knappt två timmar sen vi lämnade Frankrike och en sista kursändring och vi skulle vara framme. Isle of Wight erbjuder två flygplatser att välja på, Bembridge och Sandown. Vi hade beslutat oss för att landa på Bembridge eftersom bränslet skulle vara lite billigare där. Landings banan låg rakt framför oss när vi kom på syd-västlig kurs. Lite snopna blev vi allt när en kärra ställer upp på banan när vi ligger på kort final för landning. Vi fick dra på och göra ett extra varv innan vi utan ytterligare svårigheter satte hjulen i asfalten. Vi var framme!

Bembridge AFIS hälsade oss välkomna på artigt engelskt manér. Det kändes riktigt härligt att ha nått vårt mål efter en spännande och fin flygresa genom ett Europa som vi annars bara har sett på kartor. Det var, när vi steg ur KIU, både lite överkligt att befinna sig i England, samtidigt som det kändes som vi hade utfört vilken flygning som helst.

Men det hade vi ju inte... Vi hade inte genomfört vilken flygning som helst. Detta var speciellt! Vi hade förutsatt oss att vi skulle ge oss ut på ett äventyr. Vi hade drömt om att flyga i en ny miljö, lämna det helt vana och att utmana oss själv. Nu hade vi realiserat vårt mål och något som nästan hade känts som en dröm, var nu verklighet – en erfarenhet!

Det blev bekräftat för oss varför vi har flygcertifikat – för att resa ut i världen och träffa goda vänner och skaffa oss upplevelser.

Veckan som vi tillbringade hos min bästa väninna och hennes familj var riktigt härlig och givande. Vi hade både långa frukostar och sena middagar tillsammans. De visade oss runt på ön och lät oss träffa deras exentriske flygmekaniker vän, tog oss till stranden för att bada och det var bara underbart att träffas och vara tillsammans.

Vi besökte Farnborough Airshow som var otroligt spännande med den ena makalösa uppvisningen efter den andra. Vi var alla tre mycket imponerade. De visade en variation av flygmaskiner från segelflyg som bogserades av en avakär, till Hercules och Red Arrows, MiG 29, JAS 39 och Airbus 380! Denna reseberättelse är redan för lång – så mer detaljerad beskrivning om uppvisningen ska ni slippa. Men den var värd att åka så långt för att uppleva.

Självklart var flygresan hem till Sverige minst lika spännande och trevlig som utresan. Men av samma skäl som den korta skildringen av Farnborough, skall jag inte beskriva hemresan speciellt ingående heller.

Det var med stor glädje och kanske lite stolthet vi landade en ljum tisdagskväll hemma på fältet i Höganäs igen. Det kändes extra fint att flera klubbkompisar och Mamma var där som vi genast kunde börja berätta om vår stora resa för.

Upplevelsen av att ge sig ut på det här viset och dela den med familj och vänner blir extra stor just för att man upplever den tillsammans med människor man trivs med. Att få berätta för andra förstärker också upplevelsen.

Delad glädje är ju som bekant dubbel glädje.

Tack för att du läste vår berättelse, berättad genom Astrid.
attissandberg007@hotmail.com

