

Neuhausen ob Eck

2006



Den förste KMT Lidköping anställde som har landat i Neuhausen ob Eck.

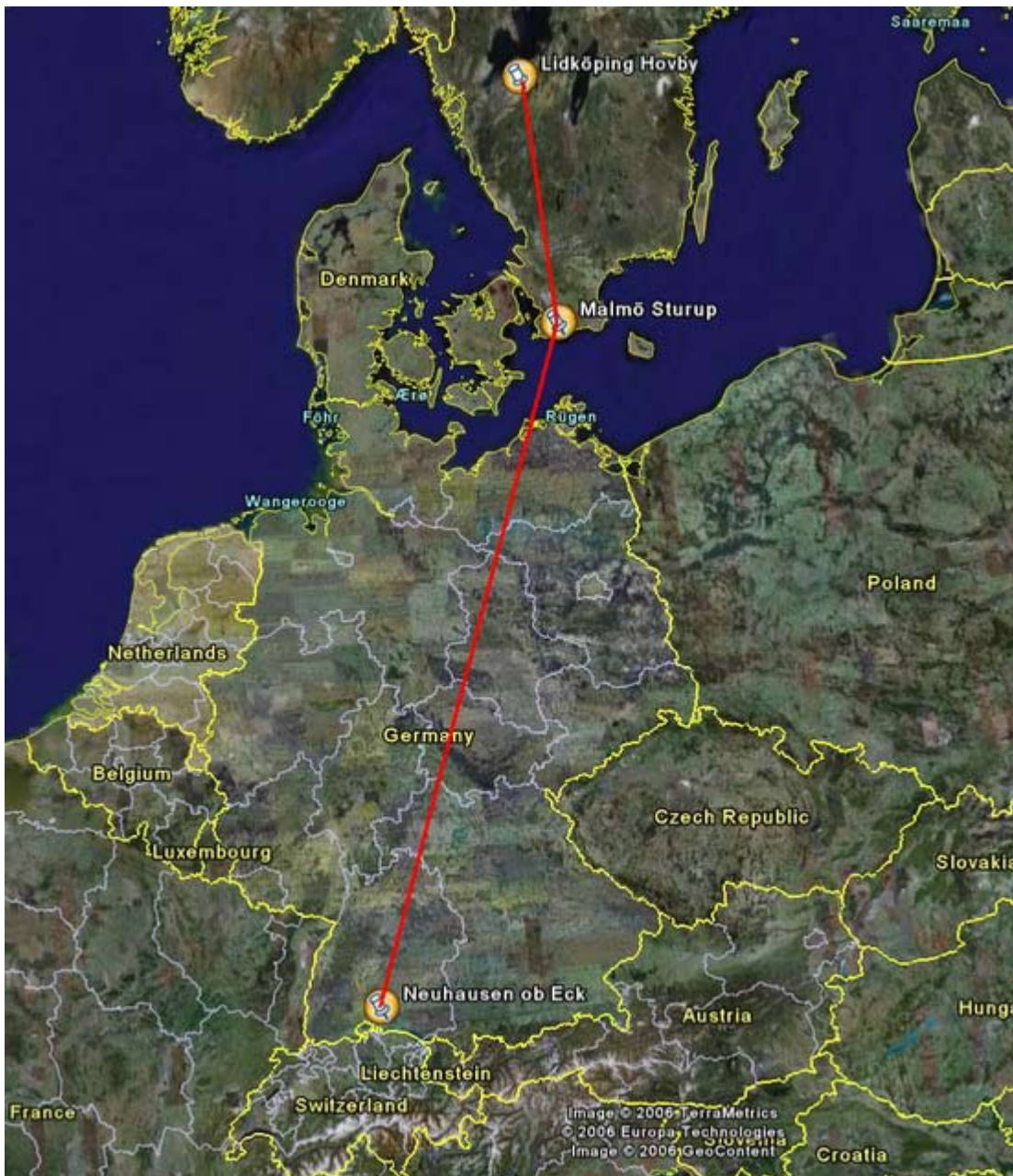
För några år sedan besökte jag i arbetet en SKF fabrik i Tyskland och berättade om mitt flygintresse och att det säkert skulle gå att flyga direkt från Lidköping i ett litet sportplan. Kunden, Willi Prior, och var i detta fall mycket flygintresserad. År 2006, några år senare, på våren planerade vi vecka 38 att göra en utbildning (om KMT Lidköpings styrsystem) och jag skulle försöka flyga, eftersom det eventuellt skulle kunna bli enklare och billigare.

En vecka långt uppdrag bokades med en eventuell förtidsstart (om det blev dåligt väder).

Veckan närmade sig med stormsteg och när fallet blev mer aktuellt så skulle ett besök i Österrike kunna vara med och finansiera resan också. Nu kanske det skulle bli uppenbart med fördelarna med privatflyg. Bokningen förlängdes ytterligare en vecka. Barkelund hade bokat planet på onsdag så planen var att komma tillbaka innan dess. Normalt tar en bilresa från Tyskland till den andra kunden Österrike ca 8 timmar. Med GVT skulle det gå på ca 2-3 timmar. Normal reguljär flygtid dörr till dörr till kunden i Tyskland är ca 8 timmar (om det inte är förseningar) och med GVT skulle det kunna gå lite snabbare eller ungefär lika snabbt.

Nedanstående artiklar packades in i flygplanet och vägde kanske tillsammans 50 kg. Tunga detaljer placerades långt fram, bl a annat en väska med IFR manualer (12,5 kg) för hela centrala Europa placerades på passagerargolvet framför framsätet. Med privatflyg skulle jag dessutom kunna få med lite mera packning som t ex utbildningsmaterial, ytterligare ett argument för att flyga själv.





Karta flygtur.

Dagen innan flygturen hade jag IR kontroll med Jatte Tingström och jag passade på att nämna och verifiera mina planer. Han berättade senare om ett besök han gjort på en flygplats i närheten av dit jag tänkte åka som hade får som betade vid banan.

Jag var nu beredd att kunna göra flygturen i IR mässiga förhållande, men slutdestinationen hade inga inflygningshjälpmedel så det var tvunget att göra flygningen VFR, åtminstone slutsträckan. Färdvägen var dessutom kortast och mest ekonomisk VFR.

Färdplaneringen gjorde jag på min GPS och samtliga VFR Tysklandskartor som jag köpte för något år sedan. Eftersom kartorna är gamla så uppdaterade jag GPS med senaste informationen innan flygning. En annan bra hemsida var www.airports.de som visade Tysklands och Österrikes alla flygplatser (men inte Schweiz).

Fördelen med VFR är att färdvägen kan planeras nästan så rakt som bilden visar. Man kan lägga in egna koordinater i färdplanen om "intersections" saknas. Med GPS simulering vid planeringen så har man full kontroll på hur lång flygtiden blir och ändrar man vägen en aning så ser man hur många minuter extra det tar och om det är värt att lägga in egna koordinater.

När väderläget blev klart så var vädret optimalt förutom på slutsträckan där det skulle bli regn och ej flygbart om någon dag. Jag blev alltså tvungen att flyga en dag tidigare vilket satte press på planeringen. Varenda

sekund fick man vara noga med nu, t ex hinna med att hämta Euros i bankomaten vid torget i Lidköping, fungerade inte dagen innan. Kreditkort fungerar fortfarande dåligt i Tyskland, speciellt på små flygplatser. Det såg ut som det skulle bli rejält med motvind dessutom, så ett nytt tankställe behövde planeras in. Eisenach Kindel valdes eftersom det låg direkt i färdlinjen. Färdplanen lämnades på telefon där jag nämnde alla intersections och koordinater, eftersom tiden var knapp. På internet brukar det alltid bli problem med ett och annat och det hade jag inte tid med nu.

Starten planerades till 13.00 (11 UTC) och det var stressigt men det mesta kom med utom gummihandskarna som blev kvar vid bensinpumpen. Innan var Camilla & Johan Fredriksson och Magnus Barkelund med och tittade till flygplanet lite. Allt verkade ok förutom höger dränering som droppade och det fanns betänkligt med skräp i dräneringen som dock gick att dränera bort.

Resan gjordes först till Malmö och det var ingen trevlig motvind som jag hade att dras med. 96,6 kt fast flygplanet gjorde lite över 120 kt TAS.



Det kändes som resan skulle bli lång och kostsam. Efter landning i Sturup, parkeringsplats 15, fick jag veta att färdplanen hade planerats med lokaltid istället för UTC tid. Dessutom hade tankbilarna ont om tid eftersom de var fullt upptagna med de stora planen. Jag lyckades att flytta fram starttiden men jag fick ändå en onödig väntan där. Det var dock skönt att stressa ner lite. Sedan hade jag i baktanke att kanske skulle vinden kunna mojna lite, så det gjorde inget. Jag satt i flygplanet och åt lite och tog en liten tupplur, det var som sagt en stressig förmiddag. Det finns dock sämre ställen att vara på om man är flygintresserad.



Efter start fick jag gå lågt över vattnet (1500 ft) och blev hänvisad till Köpenhamnsfrekvensen för att få lite mera säkerhetshöjd. Markhastigheten på denna låga höjd var dock högre men jag ville högre upp. Fick 6000 ft och steg till denna höjd. Markhastigheten sjönk inte nämnvärt.

Vår kära GVT har ganska bra prestanda med bara en person ombord, både i stighastighet och i färdhastighet. Hade lagt all tung packning så nära vingarna som möjligt mellan sätena. Nu visade sig 10 knop snabbare markhastighet. Med denna fart skulle det eventuellt gå att flyga hela vägen utan tankning fast det skulle bli knappt.

Vid motvind finns det bara ett alternativ och det är att gå så fort som möjligt för att mildra omständigheterna. 20 knop motvind får större effekt om flygplanet går i 90 knop än i 125 knop så det måste gå så fort som möjligt. Tack Tore för att du hjälpte mig att sätta på kåporna som var borttagna dagen innan!

Frågan är egentligen vilken höjd man skall gå på. Det finns fina program att köpa, fast i Europa till väldigt höga priser, som automatiskt räknar ut vilken höjd som är optimal med hjälp av aktuell väderprognos som hämtas på internet till en prenumerationskostnad. (Varför är alltid flyg billigare och bättre i USA?) Flygplanet kanske får mindre motvind på lägre höjd men får också en långsammare TAS och högre bränsleförbrukning. På högre höjd kanske motvinden är högre men den kanske också har vridit sig så att motvinden blir sidvind samtidigt som flygplanet går fortare och med lägre bränsleförbrukning. Detta tillsammans med ökad säkerhet på högre höjd gjorde att jag valde att gå över 6000 ft.



2610 varv och 6000 fot ger mindre än eller lika med 75 % effekt. Det är lätt att övervarva vid högre höjder eftersom det inte är ställbar propeller. Man måste för den sakens skull vara mycket försiktig med gasreglage och höjdregering. Motorn gick mycket bra och TAS var över 122 TAS. Magringen skedde till peak och sen en aning plus. Det skall gå att göra peak och sedan ytterligare minus plus lite förgasarvärme. EGT temperaturen sjunker då du sätter på förgasarvärmen, och det skall inte vara mer bensinslukande att köra med förgasarvärme säger motorexperter (fast så står det inte i Pipers flyghandbok). Värmen ger molekylerna bättre rörelseenergi och därmed bättre förbränning. Jag provade detta men körde mest på "normal" magring.



25 TWh vindkraftverk finns det i Tyskland på en yta som är 79 % av Sveriges. Vi har väl runt 0,8 TWh i Sverige. Tyskland bygger ut mellan 2-4 TWh per år.

När jag närmade mig Neuhausen så blev markhastigheten högre och högre och dessutom hade det börjat mörkna. Vinden hade alltså vridit sig och eventuellt mojnät. Jag skulle nu klara av färden med lite marginal om jag inte blev för mycket omdirigerad i Stuttgart. Jag räknade även med att när bränslet försvinner så blir prestandan på flygplanet ännu högre.

När väl Eisenach var i läge för landning, valt som (tank)alternativ, så tyckte jag att det helt enkelt gick för bra för att landa, dessutom skulle det förlänga flygtiden med mer än en timma. Det var svårt att se att det skulle försämrats ytterligare. I så fall skulle säkert någon annan flygplats kunna användas, så beslutet blev att fortsätta.

Färden gick över Stuttgart flygplats vinkelrätt mot banriktningen och jag tror att det var ett bra sätt att korsastora flygplatser på.

Tankbytesplaneringen gjordes enligt Pipers flyghandbok där en tank används först i en timma, i mitt fall vänster, sedan används andra tanken i två timmar, sedan skall det finnas ytterligare två timmar kvar i första tanken och då skall du ha reserven i den andra tanken kvar allra sist.

Min GPS har en bra tankvarnare som inte går att missa så tankbytena blev ganska strikt gjorda efter tid. Jag planerade att vara ganska tuff också vid tankbytena och eventuellt köra tills bränsletrycket sjönk innan jag gick över på reserven och letade flygplatser att landa på. Jag tyckte det var bättre att köra in kontrollerad bränslebrist på hög höjd än att byta för tidigt och inte veta när bränslet tar slut på den andra tanken. För jag räknade med att köra tre timmar på vänstertanken var lite för optimistiskt. Eftersom motorn kördes med ganska högt effektuttag så fanns en möjlighet att förbrukning var högre än de 30-32 liter som det brukar vara. Bränslemätarna studerades i varje fall noggrant under flygningen, även om de är de minst exakta instrumenten på flygplanet.

Eftersom landningen inte gjordes i Eisenach så bad jag Langen information ringa tornet i Neuhausen och förbereda min ankomst. GPSen gav en exakt ankomsttid som jag meddelade. Min tyska SKF kollega som redan var vid tornet lyckades skicka upp ett litet SMS och bekräfta till mig i flygplanet, men jag kunde inte skicka något tillbaka. Jag hade nu passerat Stuttgart utan komplikationer och nu var jag säker på att klara mig t o m på vänstertanken. Det var nu helt mörker men ändå rätt så bra sikt. Efter Jattes instrumentträning så kände jag mig ganska säker och långt borta blinkade en fyr, ungefär som Skövdesändaren. När jag väl närmade mig och lämnat Stuttgarts radar för Neuhausenfrekvensen såg jag även något som skulle kunna vara banbelysning och frågade om Neuhausen hade något som blinkade och jag fick ett jakande svar och ett blinkade med blinkandet. Flygplatser i Tyskland har roterande fyror som ses från miltals avstånd. Det är annat jämfört med Sveriges Luftfartsstyrelse förslag på banbelysning.

Bränslemätaren i vänstertank var nu under 5. Jag beräknade 10 minuter vara kvar på vänstertanken och minst en 40 minuter på högertanken när jag var i luften. Landningen gick utan komplikation efter att ha suttit fyra och en halv timma i luften och välkommandet var majestätiskt med idel glada miner. Det var första gången någon från ”SKF” hade flugit hit och det var ”wirklich ein gutes Leistung” (en fantastisk prestation) tyckte man. Överallt fick man ovationer.

Jag var en aning trött, och kände mig nästan lite som Charles Lindbergh när jag gick ut ur flygplanet och upp i tornet för att betala landningsavgiften som kostade €19 så här nattetid. På flygplatsen fanns en hangar och jag hade bokat en plats i detta. Det var så trångt att öppna dörren så att vi fick putta ut ett ”ankflygplan” (Rutan Long ES) innan vi kunde öppna dörren för SE-GVT. Dörrarna kunde skjutas iväg hela väggen efter om man ville och istället så hölls taket uppe med balkar mitt i golvet (som var en aning i vägen och stötte GVT lite grand).



SE-GVTs förvaringsplats i fem dagar.

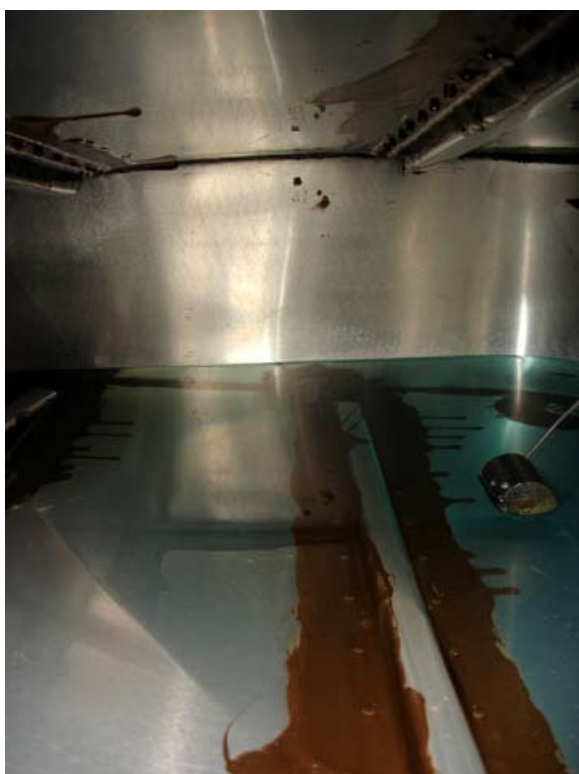
Eftersom jag hade kört in på nästan reserven det sista så tyckte jag det var säkrast att åka och tanka med en jeepdunk bensin innan jag flög och tankade flygplanet på en annan flygplats i närheten. Neuhausen ob Eck har nämligen ingen tankanläggning.

Neuhausen ob Eck var en före detta militärflygplats för främst helikoptrar och befinner sig på hela 2600 ft höjd. Banan är asfalterad och ca 1200 m lång.

Nästa sidor visar min ganska exakta bränsleplanering.



Tankmätarna visade inte så här lite i luften. Nu skall ni istället få se på en två intressanta bilder som bekräftar verkligheten:



Finns det 10 minuter kvar?

Vänster tank 1



40 minuter kvar (har droppat minst 3 dl under natten)

Höger tank 1



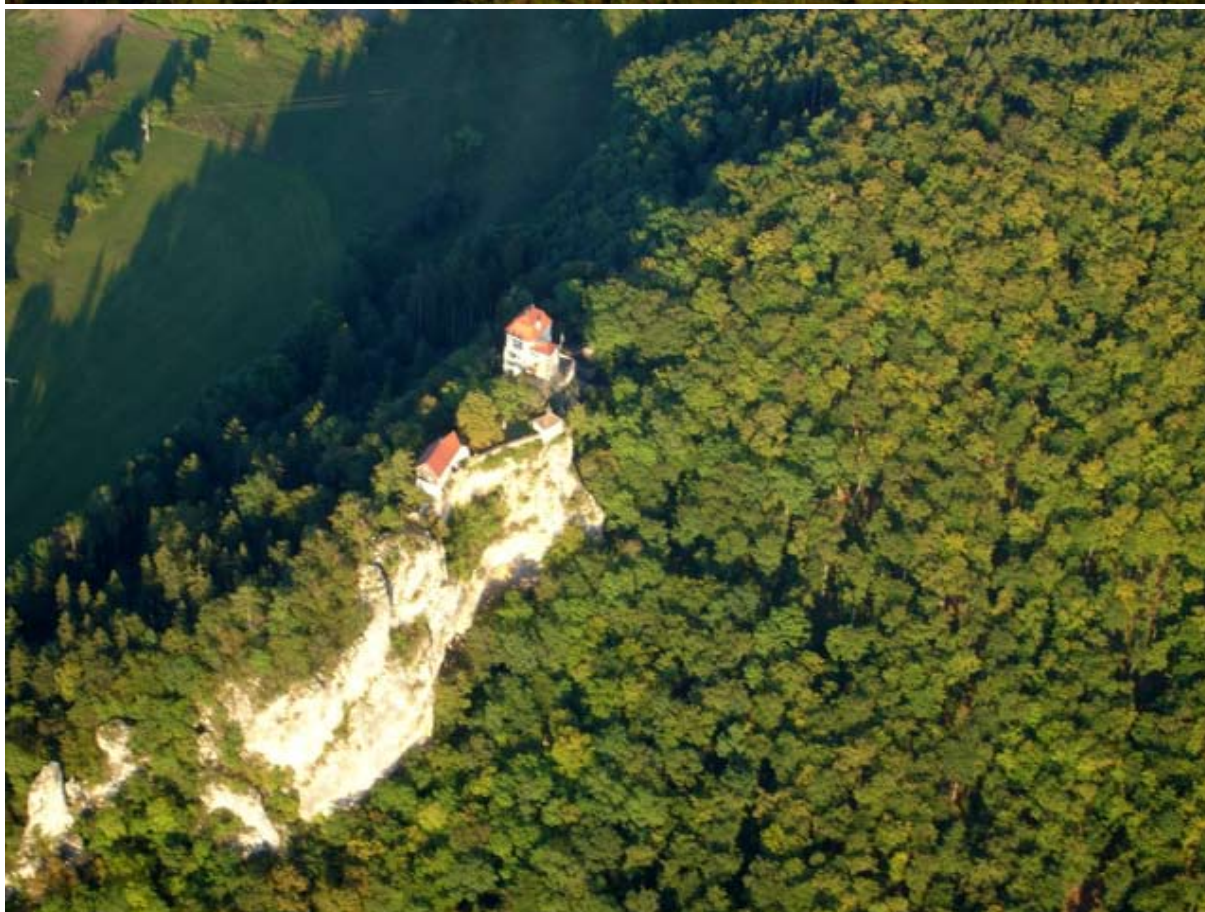
Vädret såg ut så här i hela tre dagar efter så det var bra att kunna komma hit i bra väder, fastän det var stressigt.

Jobbet förlöpte bra och nu bestämdes att Österrike skulle bli av. Först måste planet tankas och det fick göras på en annan flygplats, Hohentengen-Mengen.

Jag funderade först länge på att åka över till Schweiz och tanka, eftersom det var billigare med bensin där, men det var för krångligt att passera gränsen till ett icke EU land så jag lät bli.

Flygningen till Mengen flygplats kunde först göras på torsdag när vädret blev bättre. I tanken gick i ca 147+20 liter (med ytterligare en start och flygtur). 13 liter + 4 dagars droppande (säkert några liter) och en start och flygtur på 15 minuter var marginalen som jag hade när jag landade i Neuhausen. Vi ställde under ett kärl under höger tank för verifiera mängden bränsle som läckte ut och det var en ca 3 dl under natten.

Willi Prior fotograferade på hemvägen och då såg det ut så här:



Problem uppträder

Under denna sightseeingfärd så uppträdde ett tidigare upplevt problem. Laddningen försvann, och den kunde startas om med ALT knappen, men det var mindre än 10 minuter mellan omstarterna. Sist detta hände så var det på väg till Gotland i somras och på hemvägen fungerade det utan problem. Jag hoppades att det skulle uppträda på det här sättet den här gången med.

Planeringen till Österrike var gjord och färdplan inlämnad. Willi som var med och fotograferade hade tagit ut semester och skulle åka med till Österrike och ta tåget tillbaka.



Färdplaneringen till Österrike gjordes hos denna Schweiziska ägarinna av ett värdshus i Lippbachmühle som kunde prata svenska trots hon aldrig har varit i Sverige. Meny på svenska fanns det. Hon samlade på tändsticksaskar och önskade komma till Jönköping och se tändsticksmuseét där.

Innan starttid startade vi motorn men fick direkt problem med laddningen. Den gick inte att få på alls längre på motorvarv högre än 1000. På tomgång gick den att få på men varade bara i ca 20 sekunder. Det hördes att det klickade någonstans när den föll ur. Nu var tiden knapp, jag flyttade fram färdplanen fyra timmar och nu hoppades jag att vi skulle kunna lösa detta klickande snabbt eftersom det uppträdde så konsekvent. Jag frågar tornet om det finns någon service någonstans och blir hänvisad till flygplats Schwenningen och får ett telefonnummer till en person som befinner sig hos läkaren för problem med foten.

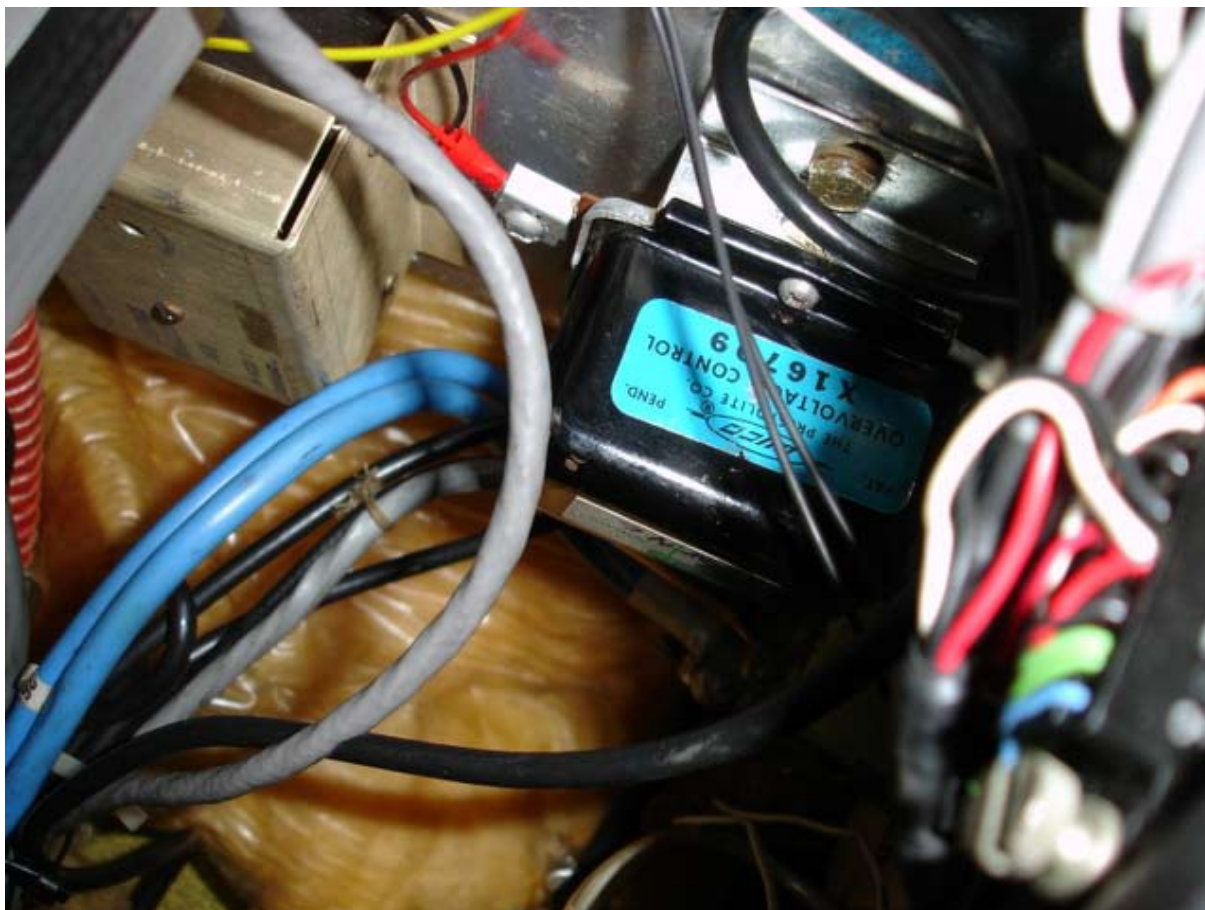
Eftersom det är ganska onödig situation att befinna sig i Tyskland med ett trasigt svenskt flygplan så får jag tag i vår flygtekniker Södergård och han ber mig kontrollera vissa saker. Han ber mig först att justera ned spänningen med en skruv som sitter i spänningsregulatorn. Spänningen sänktes från 14,2 till 13,6 V vid laddning men överspänningsreläet löser ut ändå. Det är svårt att se snabba förlopp med en digital multimeter men det verkade lite som spänningen rörde sig i varje fall innan det löste ut. Södergård tror att det skall gå att överbrygga överspänningsreläet.

Tiden är fortfarande knapp om vi skall hinna med och om vi åker till en flygtekniker kanske vi kan fixa problemet snabbare.

Jag ber Willi åka dit med bil så att vi är garderade och jag flög dit med nästan allt avstängt. När jag ser fåren på banan när jag skall landa så förstår jag att det är förmodligen samma flygplats Jatte hade pratat om en vecka tidigare.

När jag sedan träffar den justerade tyske serviceteknikern så mäter han i cigarettuttaget med en

multimeter och får batterispänningen till 16 V. Jag hade precis mätt upp 12,6 V och ser att han har en batterivarningssymbol på multimetern och upplyser honom om detta. Det bryr han sig inte om utan konstaterar att alternatorn är trasig eftersom det klickar i något relä och det är för hög spänning. Det brukar aldrig vara fel på reläerna säger han. Jag inser då att det inte blir någon resa till Österrike utan får nu bo över en natt till i Tyskland. Att det ligger en "trasig" alternator från en annan kund på bordet får mig att fundera. Hur trasig är den om man mäter med en så dålig multimeter?



Det guldfärgade boxen till vänster är spänningsregulatorn och den blåmärkta tingesten är överspänningsrelät och detta befinner sig under instrumentbrädan. Södergård är också av uppfattningen att det inte är alternatorn. Den laddar ju. Den tyske serviteknikern undersöker om det finns en alternator i närheten, och mumlar om att flyga till Frankfurt, men det finns ingen där heller som har kvällsöppet en fredags eftermiddag.

Jag ringer till Österrikarna och säger att jag inte kan komma och vi kommer fram till ett beslut att ställa in resan dit. Det var synd för det var ett underbart väder, tänk att kunna få flyga förbi Mozarts Salzburg när det är som finast där.



Salzburg i september 2004...

Dessutom Willi som inte heller fick vara med om denna fantastiska upplevelse och som hade tagit ut semester. Han upplevde dock en liten glädje över att få meka lite med flygplan igen för det har han inte gjort sedan han gjorde Bundeswehr (längre värnplikt) som flygmekaniker i Luftwaffe och elektriska problem är både hans och min specialitet. Willi som är en aning äldre har dock mycket mer erfarenhet av den analoga tekniken. Eftersom jag hade förlorat jobbet i Österrike hade vi inget annat att göra än att fullfölja Södergårds instruktioner att överbrygga överspänningsreläet. När detta var gjort fungerade laddningen utan frånslag. För att vara säkra på att inte felet berodde på att spänningsregulatorn hade fuffens för sig beslöt vi för att byta den med för att försäkra oss om att det inte skulle bli några skador pga. för hög spänning.

Detta var ett ganska digert arbete för någon som inte har jobbat med avioniken i ett mindre flygplan förut. Detta hade dock Willi och han satte genast igång med jobbet. Han fick sedan en rejäl chock när den tyske serviceteknikern sa priset €208 för spänningsregulatorn, och då hade vi monterat den själva.



Willi mekar medan jag tar en paus...

När vi kopplade in den nya spänningsregulatorn så tyckte vi att vi skulle prova med överspänningsreläet igen. Men det fungerade inte. Den löste ut direkt som vanligt. Nu hade det blivit mörker så vi beslöt att avsluta och den här natten fick GVT stå ute.

Nästa dag (lördag) fick vi kontakt med en Bosch specialist och han sade att vi skulle mäta strömmen till batteriet prova med full last i flygplanet och se om det fortfarande kom minst 2 A för laddning i batteriet. Fanns det så mycket ström så var alternatorn ok.

Vi började dagen med att överbrygga överspänningsreläet igen. Detta gjorde jag denna gång som "lärling", men jag lyckades tappa en skruv innanför fodret vid tankreglaget på väggen till överspänningsregulatorn (som inte skulle användas längre).

Sedan gjorde vi strömmätningen, startar först med batteriet, ansluter sedan strömmätaren som klarar max 20 A och mäter strömmen som maximalt var ca 6 A och sjönk aldrig under 4 A oavsett belastning. Nu var det bevisat att alternatorn inte har några större problem.

När detta var gjort var tiden knapp för jag ville komma iväg innan 13.00 så jag inte fick så mycket mörkerflygning. Jag springer runt och betalar alla avgifter, tankar fullt och säger farväl. Jag lyfter exakt kl 13.16 och banan, som var ca 800 m lång, avslutas med ett skogparti och sedan styr jag mot Malmö. Nu är det medvind så det borde inte vara några problem att få bränslet att räcka. Eftersom det är medvind kan jag lugnt ligga på lite mindre fart och spara bensen.



Laddning och allt fungerar perfekt och jag SMS:ar till Willi och säger att jag har nått Schweinfurt. Min GPS har en spänningsindikator och den visar hela tiden normala värden.

Langen information, I have a problem...

Plötsligt så hörs lite oljud i lurarna och den gula laddningslampan tänds ilsket. Nu finns det inget relä som kan slå ifrån så det går inte att starta om längre. Man stelnar till lite när man ser en varningslampa komma så markerat. Stänger av alternatorn och tänker över situationen lite och meddelar Langen information att jag

har ett problem. Can you repeat, frågar de då och jag förklarar mitt problem. Finns det någon som kan laga sådant idag, frågar jag. Får svaret att inget är öppet så här i slutändan på veckan. Frågar om jag får åka med transpondern avslagen och försöka nå Malmö, det accepterar de och jag slår av allt utom radion. Jag har större delen av flygningen kvar, mer än 3 timmar och jag måste flyga för hand och inte använda autopilot. Det blir inte lika lätt att äta och bläddra och hålla på. Kopplar även ut GPSen eftersom den har tillräckligt med reservbatteri för funktion. Upptäcker efter en stund att navigationsbelysningen är på och stänger av den med. Eftersom det nu blev tidskritiskt igen så fick jag öka varvtalet till 2610 rpm igen. Markhastigheten var över 135 kt.

Flygningen byter mellan olika informationer och radiokommunikationen är verkligen minimal och jag kommer slutligen till Berlin information som ber mig att slå på transpondern en stund och göra en Squawk ident. Jag fick förklara mitt problem en gång till. När jag tänker efteråt så ville de nog kontrollera att jag verkligen hade problem för att se hur allvarligt det var.

När jag kommer till kustlinjen har jag 11,8 V kvar i batteriet. På Malmöfrekvensen frågar de om jag vill förklara nödsituation. Jag säger att jag har en perfekt fungerande motor och radio med spänning 11,8 V kvar så jag ser inga problem. Efter att ha diskuterat med Malmö och nått den svenska kustlinjen så hade spänningen sjunkit till 11,6 V.

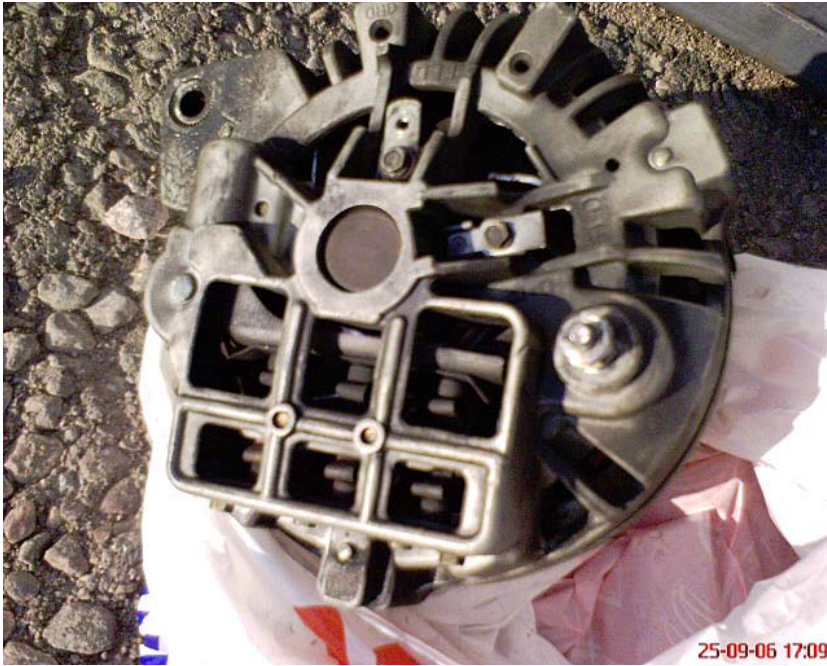
Jag blev tillfrågad om jag kunde tänka mig bana 11 istället, och eftersom den låg tvärs den stora banan så slapp jag flyga upp den stora banan och vända så svaret blev ja. När jag närmar mig så ser jag att tre brandbilar står beredda. Tornet hade alltså höjt beredskapen en aning. När jag hade landat var det bara följa brandbilarna runt omkring mig till parkeringsplatserna 15. Efter att ha parkerat kom en polis fram och vänligt frågade hur jag mårde, och jag förklarade att jag inte upplevde detta som någon speciellt farlig nödsituation utan att jag hade kontroll över situationen. Jag trodde att batteriet skulle kunna räcka till Lidköping eftersom det var rejäl medvind och att jag helst skulle vilja fortsätta om det gick.

Nu gick telefonen varm en stund men till slut så kom Johan Fredriksson på lösningen att jag kunde ladda batteriet hos West Air och dessutom bo över på deras "Hilton Inn". Alternativet var att lämna flygplanet för service och åka tåg hem, men det skulle inte vara lätt att få med allt bagage och det skulle orsaka mer kostnader och bekymmer.

Nästa morgon så sattes batteriet in igen och motorn handstartades av engelsmannen Bill.

Flygningen till Lidköping gick mellan 150 -136 knop i markfart och tog en timma och tjugo minuter.

Dagen efter så hittar Södergård felet och det är bakre lagret på alternatorn som har skurit. Jaha, då hade han rätt ändå flygteknikern i Schwenningen. Fast flyglager får inte skära när de skär och jag antar att det är ganska utstuderat vad som händer när lagret skär. Jag befann mig kanske i en värre situation än jag trodde när jag flög över öppet vatten med trasig alternator. Det hördes inga onormala ljud i flygplanet i fråga om lagerljud eller något gnisslande. Vi hade tittat på alternatorn i West Airs hangar bakifrån och vi såg inget speciellt. Den förde inte ljud ifrån sig när vi vevade runt propellern. Det enda som hördes i början var störningarna i radion när felet inträffade, men det var inga höga spänningar det var tal om, snarare svaga spänningar. Störningarna var borta så småningom när jag försökte starta om alternatorn en halvtimme senare. Det luktade eller syntes ej heller ingen rök och inget märktes på motorn att den fick jobba hårdare.



Sammanfattning

Sammantaget kan man ändå säga att den här flygningen var en av de mest intressanta jag gjort och jag skulle aldrig tveka att göra om den. Jag vill passa på och tacka alla som hjälpte mig.

Det var synd att resan mellan södra Tyskland och Österrike inte blev av för det är en av Europas vackraste område att flyga i och det hade verkligen varit en höjdare att kunna ta sig fram så lätt mellan dessa mål.

Alternatorn som skall klara 2000 timmar men endast har klarat 1237 timmar borde reklameras.

Jag kände mig förhållandevis ganska väl förberedd eftersom jag i många år har tänkt göra något liknande. Det var heller inget nytt att flyga utomlands eftersom jag har varit i Holland med ILD och ända nere i södra Frankrike med Magnus Kjellströms Grob.

Det är klart att resan skulle bli ännu mer effektiv med t ex en Mooney, men PA28 är en förvånansvärt bra resemaskin, åtminstone för en person och det är svårt att hitta något som skulle kunna klara av samma prestation till mindre kostnad än vår SE-GVT. Att flyga planet med endast en person gjorde dessutom att jag hade marginalerna med mig.

Jag upplever mottagandet av min prestation i Tyskland och Sverige skiljer sig avsevärt. I Tyskland uppskattas prestationer med glädje och stort intresse, i Sveriges (bortsett från flygklubbmedlemmar) ses det med en aning misstro, typ skall det vara nödvändigt, det verkar jobbigt. Är detta Jantelagen?

Flygplanet väckte stor uppmärksamhet med beteckningen SE framför och trots att allt är så mycket dyrare i Tyskland (bränsle €1,95/l) så är det många aktiviteter runt om på flygfälten, främst UL och mycket skärmflyg med motorer, men också tvåmotorigt och Piper, Cessna. Det verkar dock som många kör på bilbensin eftersom de åker omkring med Jeepdunkar och tankar planen. (bilbensin är 30 % billigare i Schweiz som ligger 3-4 mil bort).

Vädret bidrog givetvis till framgången. Vädret var optimalt hela vägen, inte ett moln. Utan den starka medvinden hade valet att fortsätta med trasig alternator inte varit så självklar. Trots att jag nu har IR bevis så är i praktiken flyg i dåligt väder något man automatiskt inte vill hålla på med. Det går fortfarande inte att klara av is eller åskväder t ex och som sagt hade jag följt luftledningarna hade bränslet inte räckt ända fram (reserven hade dessutom varit för liten).

Det är klart att för anhöriga så kan sånt här vara påfrestande men risktagande är inte min business. Jag försöker alltid räkna så att det blir mer eller mindre riskfritt, men det är som Charles Lindbergs mamma sa en gång: Även Christoffer Columbus hade en mamma.