

6 hopp till Frankrike

Följande text beskriver hur vi flög från Landskrona till Verchocq, Frankrike Söndagen den 6/9 till Onsdagen 9/9 2026. Vi flög i vårt lilla plan, en Jodel D112 med registreringen SE-CII. Texten är delvis anpassad för den som saknar kunskap om flygning med småplan.

För oss var det en stor grej att genomföra. Vardagsmat för andra såklart men vi har alla olika horisonter. Det visade sig att det jag bekymrade mig för innan ju inte var några problem alls. Det är också möjligt att sånt jag borde ha oroat mig för passerade oss lyckligt ovetande!

Anders Ståhl och Cyryla Wesolowska Ståhl.



Sista dan på ESML



Tom hangar!

Alltså:

Det var en mörk och stormig natt....

Nåja... Fast faktiskt. Denna kväll i början September var lite ovanlig för oss, nästan överklig om man nu vill vara dramatisk. Efter lång tid av planering och en hel del farhågor skulle vi, min fru Cyryla och jag faktiskt ge oss iväg med vår lilla Jodel D112, SE-CII, nästa morgon. Hela vägen till sitt nya hem i Frankrike. Vi hade nämligen kommit så långt i planerna att flytta dit och bygga ett hangarhus i Verchocq, att det var dags att flyga ned Jodel. Adressen skulle bli i den lilla Airpark som även går under namnet "Aero-Delahay" eller officiellt LF6252. Detta är ju (nästan)en riktig ICAO-kod. Huset var

sålt och tomtmark inköpt. Byggmästare, arkitekt, byggingenjör var förhoppningsvis i startgroparna att gjuta grund osv. Fast man vet ju inte förrän man är på plats och gör sig besvärlig.

Syftet var alltså att transportflyga vårt lilla plan för att huseras, förhoppningsvis bara tillfälligt, i en hangar på vårt fält i norra Frankrike fram till vårkanten då planen är att vårt nya hus börjar likna något. Ett hus helst. Och att kolla läget så att säga.

Så kvällen och natten var stormig och vi hoppades att prognosen skulle stämma, att det skulle bli ett "väderfönster" på åtminstone de tre dagar som flygningen skulle behöva. Vi hade ju väntat flera veckor på att detta skulle inträffa. Efter en lång period med toppenväder hade det ju blivit tillfälligt sämre. Jag hade redan börjat bli väldigt otålig.

Eftersom det inte finns någon transponder i vårt plan var jag tvungen att planera färden "under radarn" eller åtminstone bara via de fält som saknar krav på transponder. På vägen fanns det ju en hel del Restriktionsområden som visserligen oftast inte är aktiva (= Verboten) men man måste ha koll på sånt. Jag hade också skaffat en ny, handhållen 8,3 kHz radio för att ersätta den 25 kHz (ej längre godkänd för många frekvenser) fasta radion som finns i planet. Så nog skulle det gå att ta sig fram även om det krävdes en hel del planering för att ta det hela i lagom långa etapper utan att få för små marginaler. Man kan i teorin hålla sig i luften ca 3h 20 min och kanske lite till om man tycker om att höra motorn hicka till på slutet. Men max flygtid som jag kände mig bekväm med var 2h20 min. Alltså minst 1 h reserv ifall motvinden skulle vara starkare än planerat. Efter den tiden brukar min rygg ge upp också, det är ju inga länsstolar direkt i planet. Långt ifrån alla "okontrollerade" fält har ju bensin tillgänglig. Okontrollerade, javisst, men i Tyskland finns många fält med en sorts AFIS-funktion-alltså en "Flugleiter" ofta inhyst i ett litet fint torn. Denne herre eller dam får egentligen inte bestämma något utan egentligen bara skall informera och informeras. De lär väl säga till om man beter sig uppenbart dåligt.

Det visade sig vid förberedelserna att min visserligen fullt fungerande nya radio inte alls tålde närheten till den gamla A65-motorn som jag nu fattade inte var speciellt väl radioskärmad. Det blev helt enkelt svåra störningar, antagligen eftersom magnetapparaterna (Eisemann AM-4 och -LA4) är vad som kan beskrivas som "antika". Bra grejor, visst, men omöjligt att hitta skärmade tändkablar till på den tid jag hade. Det kan också vara att tändstiften är dags att byta mot lite modernare eller att det var magnetomkopplarens kablar som var dåligt skärmade. En hel vetenskap det där. Nu bodde jag inte ens i Sverige längre medans planet har stått i hangaren Landskrona.

Nu är det ju inte direkt otillåtet, kanske, att besöka ett mindre "okontrollerat" fält utan radio. Man skall ju se och synas i vilket fall. Det kan dock vara olämpligt eller åtminstone besvärande om trafiken är mer omfattande. Man kan behöva ringa för att informera innan men det kan ju resultera i ett "NJET". Och det är ju bättre att fråga efteråt, väl... Nu är jag faktiskt samvetsgrann och åtminstone medveten om de regler jag bryter emot så jag bestämde mig för att det får gå ändå. Radion är inte helt omöjlig att höra om jag använder bara den ena magneten (som verkar ha antydning till skärmning) och drar av till tomgång resonerade jag. Störningarna är varvtalsberoende. Det kan jag ju göra på god höjd, i god tid och informera om mina avsikter. Jag kan faktiskt höra själv vad som sägs, ganska bra.

Min avsikt var alltså att välja några småfält, förhoppningsvis utan någon nämnvärd trafik att tala om en vardag i September. I det fall någon trafik förekom: vänta ut den, göra ett ordentligt spaningsvarv och landa. Så långt planen i vilket fall. De fält jag valde var så kallade Sonderlandungsplätze, dvs utan Flugleiter fastän radiotrafik förekommer, precis som i Sverige. Även om de har ett torn så är tornpersonalen där egentligen ingen Flugleiter.

Lite mer om regelverket: En djup besvikelse för många som har läst Biggles till sitt fördärv lär väl vara att tyska AIP uttryckligen förbjuder flygning under broar-kanske på förekommen anledning. Och att PPR (Prior Permission Required) är mycket vanligt förekommande med blankett som skall fyllas i på internet. Man skall ju vänta på svar också. Jättekul-tala om luftens frihet..

Gällande färdplan till ACC, alltså en noggrann beskrivning av färdväg, utrustning, tider etc till den allomfattande flygtrafikledningen. Innehållet fylls i enligt teleprinterformat, flyget är traditionellt. För vår del aktuellt bara vid gränspassage. Inte nåt krav på radio eller transponder (det är vid byte av luftrum eller överlämning till olika trafikledningsinstanser som detta krävs, inte själva landsgränspassagen). Läste på i de olika ländernas AIP och förstod att åtminstone mellan Sverige och Danmark krävs detta. Tyskarna verkar inte kräva från Danmark till Tyskland, men det finns en del undantag. Men lika bra att göra allt ordentligt. Det blev färdplan också från Tyskland till Frankrike via Luxemburg och Belgien.

Färdplan hade jag knappt ägnat mig åt innan utom vid nån uppflygning i historiens gryning. Inget konstigt med det förutom att radion ju var oanvändbar. Därför var det bra att jag kunde ringa in och aktivera färdplanen lite i förväg, innan start som då skulle ske rätt på sekunden... Man kan också avsluta färdplanen per telefon om man inte gör det per radio, eller att tornet på kontrollerade flygplatser gör det. Glömmer man att avsluta så kommer det först ett samtal en halvtimme efter angiven landningstid, lyfter man inte på luren då kommer väl den lilla helikoptern med sökutrustning.... Det blir nog en saftig räkning då, just när man sitter och skryter på flygklubben.

Tillbaka till den stormiga natten. För att allt skulle ske smidigt nästa dag var det väldigt praktiskt att vi kunde övernatta i klubbstugan som var väl utrustad för detta. Start var planerad 1000 lokal tid. Nu gällde det att vädret lugnade sig lite men det var svårt att somna när vinden riktigt riste i klubbstugan och tankarna rörde sig i huvudet. Jag skulle ju vakna tidigt och uppdatera navigeringsprotokoll och kartor. Det gick väl sådär att sova och jag var uppe tidigt. Lite nervös och spänd, vi skulle ju ta två etapper första dagen. Visst skulle man väl kunna ta tre etapper, fast varför utmana ödet? Kanske skulle jag (och Cyryla) krokna tidigare än förväntat, meningen var ju att resan skulle bli ett nöje också.



Den stormiga natten

Därmed dags för ett par ord om planeringen:

Rutten skulle gå i 6 etapper, 2 per dag, om ca 1,5- 2h var. Efter alla år med en prasslig och motsträvig papperskarta och manuella navigeringsberäkningar insåg jag att det var säkrast att ha ett modernt navigeringsprogram i form av Skydemon installerad både på telefonen och en lagom stor padda. Åtminstone som backup. Färden skulle gå rätt nära ett par CTR så varför göra bort sig i onödan. Valde en Samsung tab active 5 som var både robust och prisvärd. Viktigt var att den skulle ha mycket bra ljusstyrka i solsken. Det var väldigt värdefullt med Skydemon i planeringsstadiet eftersom jag fick gå igenom många alternativ och ändrade mig många gånger. Det hade väl gått utan, men det varit lätt att missa både information om luftrum (ja, det finns en hel del R-områden i Europa....) och annan fältinformation.

Alla AIP studerades tills jag tröttnat rejält, alla frekvenser etc noterades liksom flygfältsblad med trafikvarvshöjder etc.

So, "What could possibly go wrong"? En massa faktiskt, om man är disponerad att tänka negativt. Jag önskar jag kunde vara mera "Happy-go-Lucky" men det kanske inte passade här. Sporrhjulsfjädern kunde bli utmattad, man kunde stå på näsan i en dålig landning, motorn kunde börja läcka olja, magnetomkopplaren kunde bestämma sig för att glappa, nån Flugleiter kunde tycka att det var nog med dålig radio etc, etc...

men varför oroa sig i onödan? När man tänkt på allt så är det ändå dags att köra. Då händer åtminstone inte det man faktiskt tänkt igenom. Jag hade ju trots allt packat ner både silvertejp, ståltråd, verktyg, jordspik mm.

Värt att nämna är också att jag, i realtid på flygsimulatore, flera gånger flugit alla etapper med full färdplanering (ifyllt knäblock), frekvenser och trafikvarv antecknat. Så många gånger att jag var säker på att åtminstone i hyfsat väder skulle kunna hitta utan varken karta eller kompass. Alla möjliga landmärken i form av motorvägar, sjöar, floder, kanaler etc hade jag antecknat speciellt. Google Earth var nyttigt att kolla mot eftersom den halvmiljondelskarta jag använde var anmärkningsvärt värdelös för att kunna identifiera mycket av sjöar och vägar. Fågelskyddsområden med grön färg täckte de flesta vattendrag som ju är blå på kartan. En enda blågrön smet alltså. Inte ens den mäktiga Elbe syns tydligt på kartan. Inget för låghöjdsnavigering alltså. Jag har varit för bortskämd med de rätt bra kvartsmiljondelskartor vi har i Sverige där man kan navigera efter kyrkor och små vägskal. Det var bara att glömma nu och förlita sig på stora uppfångare. Vår färd skulle gå på mellan 250 m till 1000 m över marken. Jag hade ägnat en hel del tid åt att försöka hitta bättre kartor men det fanns helt enkelt inte. Letade bland alla möjliga topografiska kartor, det visade sig att kartor är en hel värld för sig.

Vi hade som sagt väntat ett bra tag på hyfsad väderprognos. När den äntligen kom togs beslutet att snabbt beställa flygbiljett hem till Sverige (från Polen) och dra söderut innan väderfönstret stängde sig. Beslutet var rätt, vi lyckades rätt precis pricka rätt även om det blev en extranatt på vägen på grund av tveksam prognos en eftermiddag. Mer om detta senare.

För att få bästa koll hade jag betalat för extra funktioner på Windy. Då får man en ruttprognos för hela 2 veckor fram i tiden i form av ett meteogram (ett tvärsnitt med molnbas, vind, regn och allt möjligt annat elände). Som om man skulle tro på en 2 veckors prognos alltså. Jag kollade mer och mer på hur de otäcka lågtrycken vandrade makligt fram tvärs över vår färdväg (först nu har jag fattat vad ett lågtryck innebär). Men de vänliga högtrycken växte trots allt fram i lugn och ro och det blev signal för avfärd.

Innan dess hade jag också skaffat ett halvårs prenumeration hos Deutsche Wetterdienst. Tog tre dar att få aktiverat, jobbigt för otåliga mig.. Enligt uppgift skulle de var mer precisa och anpassade för just Tyska förhållanden. Det var värt pengarna. De tredagarsprognoser för flygplatser eller sträckor man väljer verkade vara väldigt pålitliga, liksom deras GAFOR, alltså områdesprognoser för de omkring 80 eller så områden de delas upp i. Bra tips för Tysklandsflygning. På datorsidan finns en överväldigande massa info men appen visar det viktigaste. Rekommenderas alltså.



Dags för avfärd.

Nu var det inte så blåsig. Motvind naturligtvis. Allt packades i rask ordning och bagageutrymmet blev verkligen smockfullt. Max tillåten vikt 20 kg... Hmmm. Mer om detta senare. Övervikt såklart men jag har tidigare gjort egna överlastprov i syfte att kolla om man kunde montera en stor extratank och det hade gått bra.



ETD 0800 UTC: Tiden närmade sig raskt, men allt var enligt plan. Till slut satt Cyryla med flyväst på i högersits, jag var redo att ringa in och aktivera färdplanen. Radion, mitt headset, navigeringsprotokoll, karta, padda och anteckningar parkerades i Cyrylas knä. En massa prylar som naturligtvis ville leva sina egna liv i luften. Kartan brukar jag dock placera under mitt feta arsle så den vet sin plats.

Kärt sällskap i form av min farbror Klas med Fru Ann dök upp alldeles lagom för en kort fotosession och förmaningar. Typ "flyg lågt och sakta". Eller sade han "Hals und beinbruch"? Jag svingade elegant propellern (startmotor saknas) och motorn tände på andra rycket, som vanligt.





In med bromsklossarna på Cyrilas högra sida, hoppa i, spänna fast sig, följ den korta checklisten. 5 min innan planerad start vinkade vi av Klas och Ann och taxade ut. En lång skumpig färd på gräset till bana 30 (stråket, Jodel gillar gräs), motorkontroll och ställa upp för start. Nån minut innan 0800 UTC drog jag på full gas. Dock efter att ha tänkt till ordentligt innan. Extra koll att bensinkranen verkligen var öppen, att paddan med Skydemon var på, att första kursen och brytpunkt var memorerad. Max höjd skulle vara ca 450 m eftersom vi inte fick sticka upp skallen i CPH TMA som är rätt lågt där.

Det är så lätt att glömma vart man ska när man lättat men denna gång hade jag riktigt bra koll...

Inte speciellt lång startsträcka, tryckte lite grann för att visa oss när i susade förbi plattan och klubbstugan. Klas och Ann stod där, säkert tårögda. Även (tror jag) klubbordföranden med fru hade anlänt. Vickade behärskat på vingarna och gjorde en elegant vänstersväng in på kurs. Nu så!

Ettapp 1

Målet var nu EDHB, Grube i Tyskland strax söder om Fehmarn och färjestationen i Rödby-Puttgarden. Typ 1h45 minuter skulle det ta i motvinden. Öresund såg väldigt blött ut och det tog sin lilla tid att sega sig över i motvinden. Hade gärna flugit högre, men nån nytta skall man väl ha av sin flytväst. Irriterande segt, blev otålig.. Påpekade för Cyryla att om motorn skulle stanna så kunde vi landa på läsidan om en segelbåt som då naturligtvis skulle plocka upp oss. Räkor och champagne? Kanske onödig upplysning.... Lyckades hålla kärran stabil strax under TMA utan att flaxa. Sikt hyfsad fast lite disigare än jag tänkt. Intressant att hålla lågt över "Stor-Köpenhamn", inte direkt några nödlandningsfält där. Första brytpunkten var ett stort vägshål strax norr om CPH CTR. Som så ofta syntes inte "den stora motorvägen" förrän den på ett magiskt sätt dök upp precis när man nästan var framme. Jämförde med mina simulatorflygningar och konstaterade att mycket stämmer men mycket är annorlunda i upplevelsen. Framför allt skakar det och bullrar mycket mer, det som syns bra i simulatorn syns dåligt i verkligheten och tvärtom, ibland.

Nästa ben var i den smala passagen mellan CPH CTR och Roskilde CTR, där kunde man ju ha lite nytta av GPSén men i praktiken var det rätt lätt att sikta på hamnbassängerna väster om CTR och bara hålla sig på rätt sida om en väg i ungefär i vår färdlinje samt därefter bara sikta på utloppet i Køge. Återigen övervattensflygning på max 450 m höjd under TMA. Distansen från stranden ser inte så mycket ut på kartan men i praktiken för långt för att glidflyga. Sånt kan man ju roa sig med att tänka på eftersom man inte har något annat att göra. Inga dumma kommentarer denna gång om de behändiga segelbåtarna (som inte var närvarande i vilket fall). Nu kände jag att vi var på spåret och vi kunde snart stiga lite mer i det ganska vackra vädret. Molnen var ulliga, bulliga, spridda och med hyfsad molnbas på kanske 1000 m. Så nu kunde vi börja stiga för att hålla åtminstone 1500 m över Fehmarn som skulle ta ca 10 min att passera. Vi kom högt, 1700 m och kunde flyga över en del moln och runda några som var lite högre. Några flög vi igenom men det gick på ett nafs. Vad är moln annars till för?





På 1700 m kändes det som om vi stod still, vi marschade 75 knop men det var nog bara 55 knop ground speed. Kunde slappna av nu i den vackra utsikten, mycket sol, moln och hav. Jag ägnade mig inte alls åt någon radiotrafik utan planerade bara att anmäla mig kortfattat innan landning. Vi hade PPR och löfte om bensin. Det var Söndag och vackert väder så det var ju möjligt att lite trafik fanns idag. Började fundera på den saken när vi efter passage av vattnet susade ner i brant plane förbi det frestande Border Shop.



Över Fehmarn var det spridda molntussar och jag fick kurva lite för att hålla avståndet och inte gå ner blint, det var ju roligt, ja stimulerande. Men man får ju se sig för. Fältet dök mirakulöst upp där det borde. Anmälde mig, inget svar och inte en käft i sikte. Efter ett spaningsvarv dök jag ned i trafikvarvet. Fältet var öde såg det ut som och jag gjorde ett lite för snävt varv. Lösningen heter vingglidning. I sväng alltså men det gillar Jodel. Kort final: Alles in Ordnung, rätt fart och höjd och inga bilförare att skrämma vettet ur. Ganska kort gräsfält, men det gillar Jodel...

Rak motvind var ju bra och nu följde den första av de besvärliga taxningsövningar som skulle följa. Jodel gillar nämligen inte medvind på marken. INTE ALLS. Efter en sicksackliknande färd kuperade jag nära tornet. Frågade på radion: Wo kann ich Benzin haben? Fast det kanske var på engelska. Det visade sig att jag ju stod vid bensinstationen, fast den var kamouflerad som ett plåtskjul med okänd funktion.



Snackade med tornkillen, han påstod att han inte hört nåt av vad jag sagt på radio. Så det var så illa... Samtalet var dock helt avspänt, ingen utskällning alltså. Betalade med glädje 5 eller 6 Euro och gav lite extra till klubben. Och annars var det ju inget mer att orda om. Bara en C172 damp ned efter en stund och en Dynamic tog en liten sväng. Vi fikade på klubben och tankade. Kaffe, Kissa, Kramas. Lite eftertanke och förberedelse för nästa etapp tog vid. Det hela kändes bra.



Etapp 2

Nu skulle vi vidare till EDVH, Hodenhagen för att stanna för dagen. Ett litet gräsfält ca 1,5 h flygtid dit via Lybeck och Luneburg. Då skulle vi få flyga över Luneburge Heide, säkert idylliskt med vallflickor springande i det meterhöga gräset med kossor och får i en strid ström efter, eller kanske före dem på väg hem till mjölnaren och hans mjöldammiga fru?

Lybeck har vi ju besökt med bil så det var en given brytpunkt. Luneburg likaså. Det finns en "riktig" flygplats i Lybeck, dvs med riktigt kontrolltorn. Fast det skulle gå bra att passera över flygplatsen bara man håller över ca 750 m. I utlandet har man luftrumsklass E vilket är tillåtet att flyga i även utan radio. Detta fastän det luftrummet används för kontrollerad IFR-trafik. Alltså att det krävs både radio, och färdtillstånd för de riktiga piloterna. Samtidigt som lilla jag, eller lilla oss, kommer puttrande med vår ångmaskinsdrivna farkost utan radio. Men det hela är på nåt sätt självreglerande. Jag har fullständig plikt att hålla undan och ha koll på läget. Får ju inte flyga i dålig sikt där eller nära moln.

Så: För att hålla lite höjd, upp med åtminstone huvud och axlar i klass E längs kusten. Det lilla fältet Sierksdorf (EDXI) passerades i god ordning och efter ett tag gjorde vi ett varv över Lybeck. Jag frågade Cyryla om hon mindes "Das Kartoffelhaus" där vi ätit gott och det gjorde hon såklart.



Vidare söderut nu på 1000m höjd, det blev rätt disigt och jag började ifrågasätta nyttan av höjd när resultatet bara blev mer av det ogenomträngliga diset. Aha, så detta är Europa?



Det blev lite dåligt med landmärken, landskapet är ju ett flackt jordbruksområde. Metoden att först hitta något typiskt på marken och sen jämföra det med kartan fungerade dåligt. Rätt tydliga kanaler i verkligheten alltså som knappt syntes på kartan. Det var väl nåt jätteviktigt annat som hade tryckts över där, typ fågelskyddsområde. Så jag fuskade genom att snegla på Skydemon, jo vi låg ju rätt på kurs och "Die Elbe" skulle vi knappast kunna missa. Fast det tog en stund innan det hände något. Jag höll ju den kompasskurs som visat sig stämma hittills. Kompassen är en väldigt stabil gammal Kollsman av vertikaltyp och kan lura den oinvigde att det är ett kursgyro. Den liknar ett och har en behändig nål att indikera en tänkt kurs. Den är som sagt extremt stabil beroende på konstruktionen med länkar och dämpning. En vanlig dansande (billig) vätskekompass kan först skämmas och sen slänga sig i väggen. Tanken var att följa den spikraka sidokanalen till Luneburg men det är ju bra om man hamnar på rätt sida om den innan man börjar leta. Nu upptäckte jag att, trots att jag "tänkt på allt", så började paddan få lågt batteri. Jag hade ju testat hemma med att låta paddan vara på jättelänge utan problem, men tydligen drar GPSén en hel del ström. Jag hade i vilket fall redan en plan för detta; genom att släcka skärmen så vilar paddan. Väcks vid behov alltså. Är man på spåret behöver man ju inte glo på paddan hela tiden. Mycket riktigt, långt innan själva Elbe behagade synas så syntes själva sidokanalen genom diset hur bra som helst. Detta genom nån gudomlig kombination av vår position, höjd och lite sol. Då kunde man ju slappna av lite. Och tur skall man ha, fast det är väl bara de skickliga som ha tur!



Här syns sidokanalen, långt bort, vid horisonten blänkte det till!





Stor sluss innan Luneburg

Efter Luneburg följde en relativt svårnavigerad sträcka till den lilla staden Soltau. Ganska dåligt med landmärken, grått var det ju och järnvägar och annat man vill följa sticker iväg lite hur som helst. Själva heden borde dock synas bra, det hade jag ju kollat på Google Earth och flygfoton. Den verkar bestå av ungefär två stycken bruna blaffor en bit isär med den södra delen försedd med en massa stridsvagnsspår på. Otroligt idylliskt alltså. Jag var ändå på rätt spår, identifierade ett par mindre samhällen där vägkorsningar och järnvägsspår verkade ligga i helt rätt ände av stan. Så det var inte så svårt. Men själva heddjäveln syntes ju inte i det här vädret, bara en stor grön blaffa. Motorvägen A7 passerades och Soltau borde ligga bara en kort bit bortom. Återigen detta trolleri. Stan såg ut som en skog ända tills vi var nästan framme över den. Resten var lätt, bara hålla sig till höger om A7 (till vänster är det ett R-område) och kolla på klockan så skulle vi vara framme.

Klockan ja. Jag gjorde hela tiden en komplett handnavigering med karta och kompass. Min antagna marschfart 75 knop TAS har visat sig stämma bra och för varje ben på sträckan klockar jag tiduret (en gammal flygvapenhistoria) och mina 10 minuters eller 5 minutersmarkeringar stämmer förvånansvärt bra nuförtiden. Alltså efter att jag många år lärt mig lita på klocka och kompass.

Så Hodenhagen dök upp mitt framför näsan. Nu blev det ganska klart väder. Samma procedur med anrop och varv på hög höjd. Flera segelplan stod övergivna(?) på sin del av stråket till vänster om motorflygarnas hårdgjorda gräsbana. De har en segelplans-vinsch där så man får se upp om de vinschar. En rejäl vajer är det och den drar upp segelplann till kanske 450 m eller så. En rad motorplan stod uppställda på parkeringen utanför restauranten och något plan drog iväg och lämnade varvet. Full koll alltså, ingen i varvet förutom försiktiga jag. Hade inte bråttom ner utan gjorde ett ordentligt varv (på anbefallen höjd, som en flygkapten, inget slarv...Schlamperei!) och en hyfsad landning. Taxade fram till bensinpumpen men lyckades inte styra ordentligt med de urbota kassa bromsarna, riskerade att hamna i diket. Lite nesligt såklart att kupera men det var inte så långt kvar att dra fram planet. Ett annat plan hade nyss tankat och jag väntade på att de skulle flytta på sig men icke. De tog god tid på sig så jag släpade fram Jodel efter att ha kollat att de såg mig, de var ju antagligen i färd med att starta motorn. -Bry er inte om mig, jag har ingen betydelse, glo ni på er checklista i evighet tänkte jag i min oändliga mildhet.

Nu dök en kille upp med radio i handen, en precis likadan som min. Han var väl segelflygledare eller nåt men mycket vänlig och hjälpte mig tanka. Inte ett ord till klander. Jag frågade själv om de hört mig på radion. Det var samma sak där, min radio var tydligen rätt värdelös med motorn igång. Ingen vidare diskussion om den saken och jag betalade soppa och landningsavgift samt nattparkering med mitt AeroPS-app. Flyg inte till Tyskland utan denna!

Efter parkering "på linjen" kunde vi äntligen vila och äta middag på den nästan obligatoriska och välbesökta flygplatsrestauranten. Schnitzel såklart och en öl, eller två. Föreståndaren var så strikt som man kan tänka sig men kunde inte hålla emot ett leende när jag log mot honom. Det var så gott med en pils... Suck, när skall jag börja betala priset för min ungdoms dårskaper?



Das Pils und Die Frau!



Det övriga klientelet bestod av gamlingar som roade sig med att äta och titta på flygplan. Ett högst vettigt sätt att tillbringa en söndagseftermiddag på.



När vi börjat plocka ur vår packning för kvällen och förtöjde vårt flygplan kom en kille och frågade om vi hade problem med vårt plan och om vi behövde mekanikerhjälp. Lite överraskande såklart, men jag förklarade att det bara var radion och lite fakta om detta. Men det var ju vänligt ändå. Samtidigt kom en vänlig tysk herre, även han flygare och tittade intresserat på vår Jodel. När vi pratat lite erbjöd han sig att köra oss till hotellet. Mycket glada tackade vi såklart för detta och behövde inte tänka på taxi. Han avböjde ersättning och vi fick hans visitkort.

Så slutade denna första dag med två etapper avklarade, hotellet var helt ok och vi kunde sova tidigt och gott med klockan ställd på 0630 för morgonplanering. Intrycken voro många.





Ettapp 3

Upp tidigt för min del, en del pyssel att få paddan att få internetkoppling från min telefon. Denna teknik.... Nu fick jag nytta av min Deutsche Wetter och prognosen var helbra, fast motvind.

Min tidplan att starta kl 1200 lokal tid stupade på att taxin blev en timme försenad, bara en enda taxi i området tydligen. Vi skulle ju flyga två "svåra" etapper idag och jag ville verkligen vara i god tid. Jag hade avtalat med föreståndaren på dagens första mellanlandning Meschede, EDKM, att komma ut och låta oss tanka. Men man vet ju aldrig. Jag ville absolut inte fastna i den (idylliska) hålan Meschede eftersom det var långt till några boenden och det mesta var fullbokad. Detta pga nån idiotisk vandrarvecka de har som tradition där... Just veckan när vi skulle komma. Dålig planering av dem. Schlamperei....

Skojar bara!

Dåligt stig

Vi kom iväg ca kl 1300. Inga konstigheter, fältet var helt öde och vi taxade ut. Väldigt, väldigt svårt att styra planet på marken, speciellt med full last. När vi äntligen kommit till banänden för motorflygarna lyckades jag inte svänga upp på banan utan hamnade på segelflygstråket. Det är ju jämnt nog och jag beslutade att starta där. Annars hade jag varit tvungen att svänga runt och tillbaka eftersom jag ville ha maximal banlängd. Jag ville absolut inte behöva hoppa ut och dra kärran rätt. Ganska långt stråk, drygt en km faktiskt. Drog på och kom i luften efter lite skumpande men segt var det. Fick låta hjulen ta i en sista gång som farväl men det steg dåligt och det fanns ju skog i ändan. Snabb koll: Är det verkligen fullgas, är det varmluft på, är snapsumpen inne? Nu var ju marginalen på rätt sida men det steg väldigt dåligt. I ett sånt läge är det otroligt lätt att man bara drar åt sig spaken när det istället är läge att finflyga. Att inte stiga mer än nödvändigt. Farten är din vän. Jodå, det funkar nu men så här kan det inte få fortsätta, håll 50 knop, känn efter var det verkar fungera bäst och flaxa inte med spaken, luta inte kärran för mycket, ha koll på var marken stiger. Till slut började det stiga men ovanligt dåligt. Det tog en stund att sätta sig till rätta nu fastän vi kom på kurs i god ordning. Kan det ha varit för varmt? Det var rätt varmt idag faktiskt.

I efterhand: Det kan ha varit en medvindstart, vid tillfället verkade det vara rak sidvind och inte speciellt stark. Men en efterkoll på vädret den dagen visar en (möjlig) rak medvind på 10 knop. Banan var ju 1 km och vi kom ju lätt även om det var lite segt. Men det förklarar inte den dåliga stigförmågan såvida det inte var nedsvep efter skogspassagen.

Nu steg vi, upp på 1000m skulle vi för att tydligt kunna se "Porta Westfalica" i god tid. Det är ett tydligt avbrott i den långa ås som går i Väst-östlig riktning strax söder om Hannover. "Porta" identifierades snabbt, på låg höjd, fast avståndet var ca en halv timme dit. Sen försvann den i diset mot bakgrunden när vi steg. Den rätt stora och runda sjön till vänster om oss "Steinhuder Meer" nära Hannover syntes tydligt (precis som i simulatorn, lustig känsla) och vi närmade oss floden Weser som slingrar sig söderut mot "Porta". Weser var inte alls så tydlig som jag trodde den skulle vara, delvis ett vattensjukt odefinierat område, men det beror säkert mycket på dis och solen hur den syns.



Nära Porta Westfalica



Akvedukten innan Porta Westfalica



Det började bli varmt!

Lättnavigerat i vilket fall, behövde bara kolla att inte Hannover TMA kom för nära oss, eller tvärtom. Nu steg det ju normalt med nån meter per sekund vilket inte är så imponerande. Men en fullastad Jodel med bara 65 hp motor gör så gott den kan. Jag är ju van att flyga den ensam och utan bagage och då är det en helt annan sak. På 1000m höjd, i starkt motljus och då magen börjar kurra frågar man sig så småningom: Är vi inte framme snart? Just det, en del motvind var det ju även idag. Så vi fick njuta av Deutschland von Oben ett tag. Flackt landskap, inte mycket landmärken. Fram till "Porta" var det inte något att fundera på förutom att den brytpunkten också är EDVY som ligger tydlig vid ett par små sjöar. Jag hade redan koll på att det förekommer hangflygning längs åsen. Idag var ju en dag med rätt stark sydlig vind så det var ingen omöjlighet att sånt kunde förekomma. Fast på en Måndag? Segelplanen håller rätt låg höjd över åsen då när de susar fram och tillbaka, antagligen följande några sorts trafikregler. Men jag höll utkik ändå. EDVY passerades och Cyryla upptäckte ett annat flygplan med samma kurs som oss som antagligen steg från EDVY. Det var en C172 som sakteliga drog ifrån oss. Bra med flera ögon. Vi skulle nu passera Bielefeld, EDLI som även detta fält ligger söder om en ås. Nu spanade jag efter det tv-torn som skulle finnas på åsen. Bra landmärke, om man nu kan hitta det. Fick syn på det men efter en stund försvann det, gäckande, in i något disfenomen som gjorde det värdelöst för vårt syfte, nämligen ATT VARA ETT GOTT LANDMÄRKE! Begrips?



Mot Bielefeld



Fin utsikt, men lite dåligt med landmärken

Bielefeld var från början en tänkt mellanlandningsplats men verkade vara lite väl trafikerat för vårt syfte, nämligen att slinka ned osedda i radiotystnad. Istället blev planeringen att tanka och fika i Meschede, EDKM bland idylliska kullar, ja nästan på gränsen till att vara bergigt. Ett Mini-Alp område med pittoreska byar. Vallflickorna på den hopplösa, stridsvagnskrossade heden nu utbytta mot en lyckligare och glädjebubblande joddlande variant, vinkande mot oss när vi överlägset skulle segla över dem. Många verb där, eller adjektiv, eller-äh-strunt i det.

Rätt så varmt och soligt faktiskt, började snart längta efter att komma fram. Cyryla var duktig flygvärdinna och gav mig vatten med jämna mellanrum. Allt passerades i god ordning, fuskade bara lite, lite och sneglade på Skydemon för att vara helt säker och inte behöva styra omkring i onödan. Men tydliga landmärken dök upp mot slutet. På ganska långt håll kunde jag se sjön nära flygfältet i Meschede, men man kan ju låta lura sig bland sånt som glänser bland kullarna.

EDKM har en betongbana ca 900 m lång och som har en märkbar lutning. Nu skulle vi landa i uppförsbacke (i motvind såklart) och efter samma procedur som tidigare (fältet var helt öde) gled vi

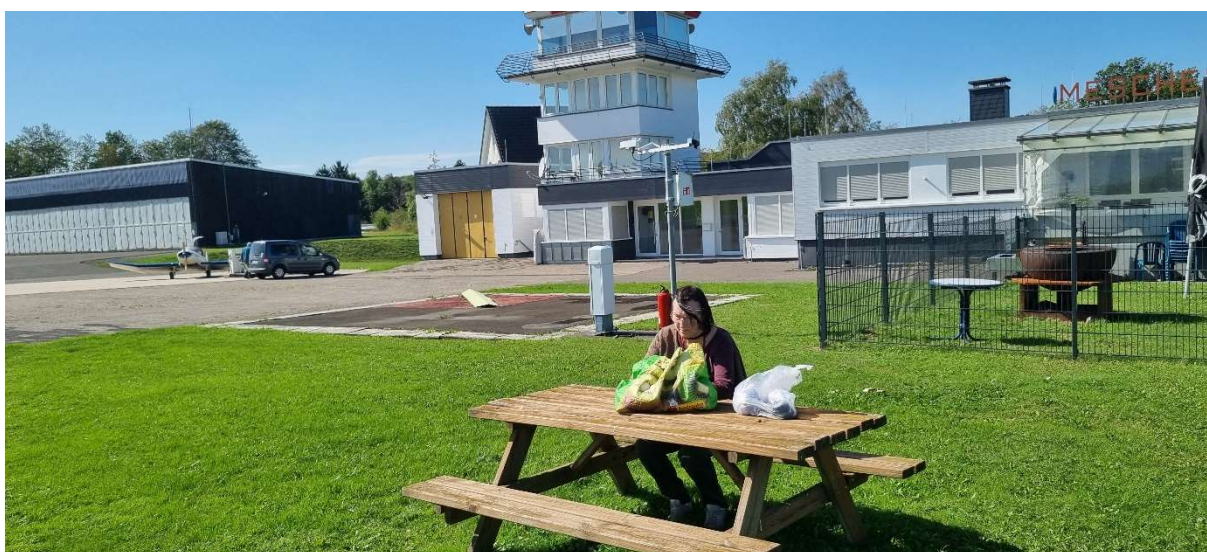
ner för ytterligare en av dessa eleganta, ja jag vill nästan kalla dem graciösa och smekande landningar jag ödmjukt och ack så blygsamt vant mig vid att få dem kallade.

Äntligen på plattan framför tornet, motorn kuperad och kunna sträcka på benen. En rejäl etapp på 1h50min.





Det var varmt som sjutton nu, "fältherren" ringdes efter och dök upp en kvart senare som avtalat. Klart gemytlig herre och hjälpsam. Fick återigen lura ut hur "AeroPS" skulle hanteras för att betala 34 liter helig och framför allt dyrbar nektar i form av flygbensin. Nu kunde vi fika. Snackade lite med en tysk som skulle iväg i sin fina (och till skillnad mot vår) rena kärra mot Holland nånstans. Han var rätt intresserad och trevlig att prata med.



Efter vila och fika blev det snart dags att ta sig vidare. Denna gång till våra drömmars stad!

Etapp 4

Koblenz-Våra drömmars stad...

I Gdynia, i en lägenhet som tillhört min frus morföräldrar har i alla år hängt en tavla, ett gammalt fotografi som föreställer en stad, antagligen nånstans i Europa och som antagligen, enligt min mening (expertis) är taget omkring sekelskiftet 1900. Jag har alltid undrat vad det var för stad men ingen har vetat, bara att det tillhörde en tysk familj som bodde i lägenheten under kriget. De flydde 1945, i all hast. Ingen anteckning finns på fotografiet.



Det är taget från en höjd, möjligen från ett lågt flygande flygplan, och visar en udde av staden med en staty på och staden är omgiven av en flod som rinner runt udden. Fotografiet är stort och av ganska hög kvalitet.

Jag studerade Europakartor men kunde inte hitta något..

En dag kom jag på att Google kanske kunde känna igen staden, men nej. Inte förrän jag zoomade in statyn på udden-och vips kom svaret: Koblenz, och mer specifikt den udde som kallas "Deutsche Eck". Alltså den udde där Mosel rinner ut i Rhen! Statyn var det som gav svaret, Kaiser Wilhelm-statyn-nånting.

I vilket fall fick min fantasi näring och sedan dess har jag velat besöka Koblenz nån gång. Det visade sig att vår färd mot Frankrike mycket väl kunde sammanfalla med ett besök. Några km söder om Koblenz ligger EDRK, Koblenz-Winningen, en naturlig mellanlandningsplats för oss!

Sagt och gjort, planering var först EDKM-EDRK, en ganska kort etapp, men varför inte? Problemet visade sig när jag tittade närmare att, visst, EDRK inte är en kontrollerad flygplats men att den Flugleiter som finns där trots allt har en viss absolut myndighet i sitt lilla rike. Det är relativt mycket trafik där även om huvuddelen är privat, i synnerhet på sommaren och helger med bra väder. Det förekommer även segelflyg och vinschning och det finns dubbla trafikvarv, samtidigt! Det kan alltså förekomma inflygning både från vänster och höger och dessutom med segelflygplan som håller ett lite snävare och lägre varv. Därför bestämmer faktiskt Flugleiter över varvet. Den Med Dålig Radio Skall Alltså Passa Sig Djävligt Noga. Så uppfattar jag det åtminstone.

Alltså: Lite omplanering. Det visade sig att vi ju skulle kunna landa på EDRT, Trier-Föhren 25 minuter längre bort, ändå på vår rutt. Problemet är ju bara då hur vi skall kunna besöka Koblenz, våra drömmars stad och dricka vitt vin på nån Mosel-terrass stinn av sprickfärdiga vita vindruvor!? Kanske till och med ta en dags vila där?

Min ide blev alltså att bara dra en repa eller två över Koblenz och landa i Trier, ta ett lokaltåg (slingrande) tillbaka längs Mosel. Bra ide, eller? Att sitta på tåget efter en fullmatad dags flygning kan väl funka om vi är i god tid och inte utmattade eller vrålhungriga. Jag fixade app från Deutsches Bahn, tågstationen ligger ju ändå väldigt nära EDRT. En annan ide var att jag, trots allt, kanske med ett ögonblickets oåterkalleliga ingivelse skulle ta ett snabbt beslut när vi ändå är där att dimpa ned på EDRK. Liksom bara av en händelse när Flugleitern ligger på sin soffa och det av nån anledning inte surrar omkring en massa plan?

Nä. Bad Idea. Troligen. Inte nån Happy-go-Lucky där. Sviterna från ungdomens dårskaper får räcka.

Det fick bli EDRT, Trier, en antagligen väldigt lugn flygplats fast med en jättelång betongbana och taxibana (mer om den sen). Har ju tittat på Youtube hur privatflygare landat där på den, som det verkar helt öde flygplatsen efter lite gemytlig radiopratt. Så, mot eller rättare sagt förbi Koblenz, kanske räcker med en titt von oben ändå.

En Rolig Start

Det blev alltså dags att åka. Med lite lätt obehag såg jag fram emot att taxa i nedförsbacke på Meschedes betongbana i ganska stark medvind. Jodel är ju en enda stor och känslig vindflöjel. Åtminstone vårt unika exemplar. Fullt sidroder och hård bromsning hjälper inte alls när vinden får sitt tag om sidrodret. Bromsbelägg finns men de verkar numera vara helt blankslitna eller förglasade.

TEKNIKRUTA: Läs detta på egen risk, ni riskerar att bli tekniskt smittad och tillståndet är obotligt, ja livshotande. Nåväl, ni tar alltså steget, skyll er själv...

Och när jag säger bromsa hårt menar jag så hårt jag överhuvudtaget orkar. Då är det pga utväxlingen minst ca 100 kg last i den tunna bromskabeln (mekaniska trumbromsar). Det är en 1,2 mm tjock höghållfast pianotråd (enligt originalritning) och tål en hel del. Men jag har nyligen bytt den ena sidans pianotråd efter att ha lyckats trampa för hårt på bromsen. Vid bytet har jag testat bästa sätt att forma ändlåsen som numera är dubbla presslås (aluminiumhylsor). Utformningen av öglorna och hur man både pressar hylsorna och viker över den fria pianotrådsänden är kritisk. Jag fick vid proven pianotråden att haverera i princip samtidigt som själva presshylsorna gjorde det. Dvs hållfastheten blev närmare 180 kg. Marginalen är med andra ord inte så stor som jag önskar.

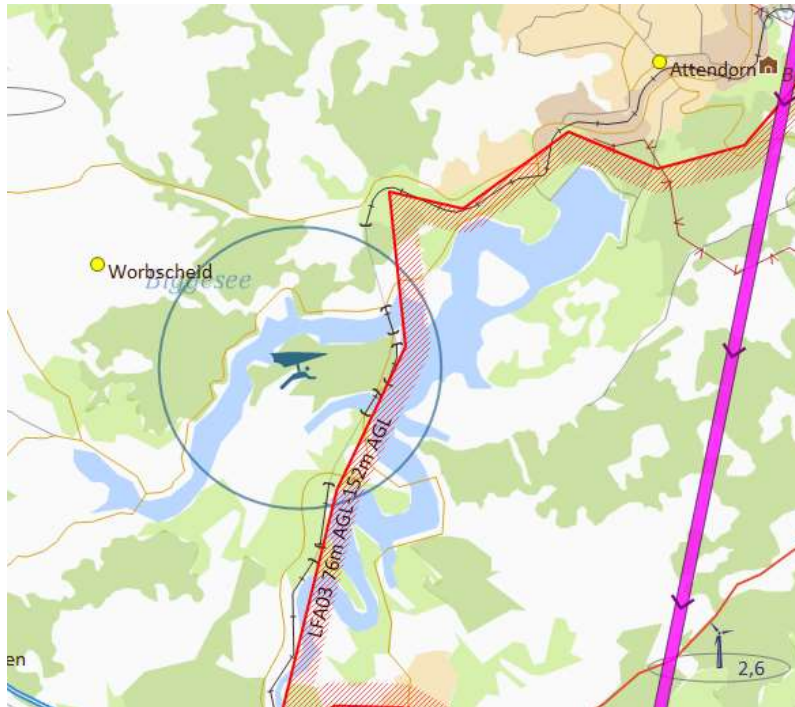
Vi gav oss iväg. Tur att vi var själva. Jag vågade inte taxa på betongbanans nedförslut ifall planet skulle rulla iväg för mig. Gräset bromsar bättre. Efter ett tags taxande i gräset som jag tyckte började bli lite grovt och då betongbanan planade ut lite bestämde jag mig för att taxa där istället. Nu blev det riktigt roligt. För att kunna hålla kursen måste jag då och då ge en kraftig och kortvarig puff med gasen (och samtidigt dykroder för att lätta stjärten) för att blåsa planet rätt. Det funkar bra på plan mark men på bekostnad av att farten ökar. Mer och mer. Och det var det sista jag ville i nedförsbacken. Upp på gräset igen men akta, akta banljusen som det av någon anledning måste krylla av. Här var ju gräset på sidorna rätt grovt och lutade lite in dessutom. Fel hur man än gör. Det var bara att lugna sig, låta planet stanna helt för att till slut, äntligen lyckas få runt och ställa upp på banan i någon sorts slingrande slalomrörelse. Tala om att vara kokt i hjärnan då. Ingen i närheten och det fanns tid för att sansa mig efter denna smärtsamma dans. Hur lätt som helst att stå på näsan. Jag måste verkligen fixa bromsarna. Det var ju aldrig några akuta problem på det plana hemmafältet. Nån gång måste väl nån ha undrat varför jag hoppat ur planet på betongplattan för att med motorn på tomgång leda planet i vingen runt hörnet till min hangar.

Nåväl, allt linjerat och Clear To Take Off. Fullgas i uppförsbacken, rätt så ok acceleration och det är ju en del motvind. Vi är i luften långt innan krönet, banan är ju ändå 900 m. Men vad nu: efter krönet sjunker marken och det är ju bra. Men stiget är väldigt dåligt, liksom på morronen far samma tankar genom huvudet. Finflyg nu! Kan jag ge mer gas, är något ute som inte skall vara ute? Precis som om någon sorts luftbroms hindrar oss. En kulle framför oss lär inte flytta på sig, men det är en dalgång till vänster dit jag nått styr. Vi hade säkert kommit över kullen ändå men varför riskera? Så kritiskt kanske det inte var ändå men det fanns liksom ingen tid att analysera situationen i detalj, bara att känna efter så att planet reagerar som det ska och inte försöka lyfta sig själv i håret.

Sen steg det så klart. Ända upp till ca 1800 m för att kyla av oss lite. Kunde det ha varit så varmt att det påverkade? Det var faktiskt väldigt varmt. Höjden över havet var ca 450 m och det har definitivt en viss påverkan. Möjligt är att det var en del nedsvep, kulligt som det var.



BiggeSee, the Big Sea?



BiggeSee. Precis som i verkligheten...

Under stigningen började såklart motorn låta ovanligt dov och vibrerande. Jag var lite lyhörd nu och det var definitivt nåt ovanligt tyckte jag. Men efter ett tag, när farten var lite annorlunda, när varvtalet sjönk lite var det som vanligt. Dvs en massa helt normalt slammer och vindbrus. Säkert nån resonans med motorkåpan eller så var jag lite överkänslig.

Resten var business as usual, kolla landmärken, knepigt med detaljerna här, bara en massa otydliga dalgångar och en massa byar som har som huvudsyfte att se identiska ut. En större sjö dök upp som den skulle, den stora vägkorsningen var på plats även om kartan som vanligt var omöjlig att tyda i detalj just där det var intressant. Det var tydligen SÅÅÅ viktigt att trycka en massa onödig text just över änden av sjön och vägkorsningen!

Efter ett tag började det synas nåt som glänste i fjärran. Floden Rhen och därmed snart Koblenz och slingrande Mosel. Helt riktigt. Snart närmade vi oss Koblenz på god höjd. Jag lyssnade på radion och det var lite obegripligt radiomummel på tyska. Bäst att hålla sig undan. En brant motorplane tog oss nu till samma plats där vårt fotografi tagits 100 år tidigare, jag vågade inte gå riktigt så lågt som jag ville, dvs ren busflygning men var väl tillräckligt lågt ändå för att vi skulle känna igen staden från ungefär samma vinkel.









Ett par intressanta repor senare och på behörigt avstånd från EDRK flög vi vidare mot Trier. Cyrila var lite trött nu och det kändes som om det var dags att snabba på lite. De två radiotornen mitt emot EDRK undveks, det var rätt bra sikt och en rak linje som skulle korsa Mosel följdes på relativt låg hög.



Så kom det magiska ögonblicket då jag äntligen låg i bra läge för att flyga ner i dalen, under "marknivå". Inga problem, jag var säkert 150 m över vattenytan när jag följde den mjukt slingrande dalen. Hus fanns på sidorna nästan i vår höjd. Gott om plats och full koll på eventuella vajrar eller linbanor eller att nån annan idiot inte kommer från motsatt håll. Detta varade bara en kort stund, Cyryla hade slocknat och uppskattade nog inte sightseeingen. Dags att stiga lite, kytigt var det och dags att försöka göra sig förstådd på radion hos EDRT, Trier. En annan kärre hade precis lämnat EDRT, så mycket uppfattade jag och kunde till och med se kärren på Flightradar 24! Ingen trafik just nu alltså så jag gjorde en anmälan på hög höjd rakt över fältet. Drog av till tomgång, flög på ena magneten bara och talade ett ord i taget, superövertydligt. Sen landade jag på betongbanan, rätt trött faktiskt så nån nöjestrapp med tåg skulle det nog inte bli. Taxade i sicksack in och lyckades hålla mig på

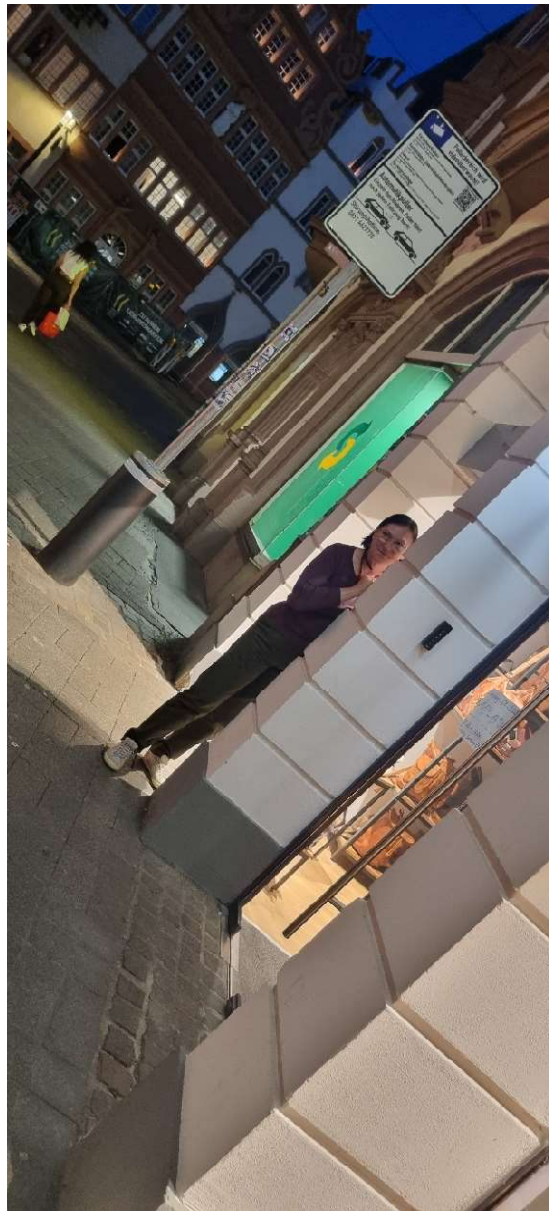
taxibanan. Väl framme på plattan vid tornet kunde jag faktiskt kommunicera bra och bad att få tanka.
-Följ den gula linjen blev beskedet.

-Hmm, nej tack fick jag svara. Jag förklarade att det var mycket svårt att styra planet och fick på nåder taxa rakt fram till pumpen och kupera på gott avstånd.

Efteråt gick jag upp till tornet och förklarade lite om radion (som vanligt) men det var en bra dialog och tornkillen kollade hotell och ringde taxi. Han sade att han skulle meddela sin kollega som skulle tjänstgöra nästa dag om mina begränsningar. Återigen full hjälpsamhet.

Sedan, efter sedvanlig förtöjning och efterarbete tog vi taxi till ett alldeles för dyrt hotell inne i Trier. Men vi hade en mycket och oväntat trevlig kväll i Trier som bjöd på en väldigt varm och skön kväll med fullt av kvällsliv. Lyckades klämma i mig huvuddelen av en jättepizza.





Riktigt Medelhavsaktigt uteliv ansåg jag (som aldrig varit vid Medelhavet). Men stan var urgammal och hade ju åtminstone grundats av Romare. Var får studenterna sina pengar ifrån?

Sent på kvällen skickade jag in färdplanen för nästa tripp till Frankrike. Efter en stund ringde svenska "Flight planning centre" upp och undrade artigt om allt stämde. Hade jag verkligen ingen transponder, saknade jag verkligen nödradio och annan (godkänd) navigeringsutrustning. Jodå, här är det karta o kompass som gäller svarade jag. Det var ok men killen som ringde sade att det var tyska flygplaneringscentret som undrade och att han skulle meddela dem. Kanske ringa tillbaka. Fast det gjorde han inte.

Nästa dag kunde vi se fram emot, då skulle vi ju landa i Frankrike!

Ettapp 5

Morgonen grydde, upp i tid som vanligt. Väderutsikterna såg bra ut, åtminstone första delen av dagen. Men bara vi var på fransk jord ansåg jag att alla problem skulle kunna hanteras. Av någon anledning tänkte jag också att fransmännen inte var så noga med att hålla strikt på alla regler, om det nu skulle bli nåt tjafs om radion. Dessutom skulle vi ju landa först i LFQV, Charleville-Mezzières där det skulle finnas bensin med typ självbetjäning. Enligt uppgift var fältet oftast rätt öde, speciellt en Tisdag i September.

Men hej vad vi bedrog oss!

Efter taxifärd till "flyget" och en diskussion om flygning med taxiföraren som var mycket intresserad visade jag honom vårt plan. Han var väldigt intresserad och tog till slut ett resolut kliv upp på den dukklädda vingen.... Hejdå duken, snyft, det var roligt så länge det varade.

Mitt fel såklart som inte fattade att han inte fattade nånting. Han var snabb också, rent av agil...Men silvertejpen fick väl börja göra nytta och det var inte så stor skada. Tur jag är så lugn och opåverkbar som människa, detta var ju bara en del av en exklusiv upplevelse. Detta var vad mitt inre sade mig.



Nu fanns det ju annat att oroa sig för. Dagens Flugleiter uppenbarade sig, en gemytlig och easy going herre. Han var informerad om min radio och jag förklarade att jag skulle starta på färdplan precis kl 1200 lokal tid. Då skulle jag starta motorn kl 1145 och säga något för honom obegripligt men med betydelsen: Jag taxar ut till väntplats bana 22. Och kl 1149 skulle jag återigen göra mig obegriplig och med knastrande läten låta honom förstå att jag ställer upp och startar. Förutsatt att banan var fri såklart. Han meddelade mig att min färdplan automatiskt skulle aktiveras, skönt. Jag frågade honom ändå om det var helt säkert att det skulle ske och jag fick betryggande besked.

Jag förklarade också att jag själv kunde höra vad han, och andra sade. Fältet var helt öde just då. Det kom en gul Cub på flottörer (med hjulställ) och tankade. Den gav sig iväg innan oss. Jag förklarade också hur svårt det skulle vara att taxa på betongbanan, åtminstone i vad som skulle kunna påminna om en rät linje. Jag sade att det kanske blir några "piruetter" på vägen. Men han skrattade bara och sade-Vi gillar konståkning....

Ok, ett svar jag uppskattade. Efter en km SVETTIG taxning i hård medvind på den smala taxibanan var vi i position, nu i gräset bredvid banan för att kunna göra motorkontroll. Mina lårmuskler var rätt ansträngda och behövde väl ett par dagars vila. Vi kunde starta och fick lyckönskningar av vår förstående Flugleiter.

Japp, goodbye Germany och tack för oss. Luxemburg skulle snart anträdas luftledes och vi skulle hålla rätt låg höjd för att inte trassla in oss i deras TMA. Gränsen skulle vara en tydlig och slingrande flod, en liten stad skulle ligga där och en sjö var utsedd som landmärke. Allt stämde på öret, stigförmågan var nu helt normal (dålig men normal alltså). De tre höga radiomasterna stod där de skulle på gränsen till Luxemburgs CTR och snart dök nästa landmärke upp, en racerbana nära staden Mersch alldeles innan det lilla flygfältet ELUS, Useldange. Rätt skumpigt och bumpigt, förklarade för Cyryla att det var normalt och att (när vi vältes nästan 90 grader) att "det är kul". Borde hållit käft såklart. Att man aldrig lär sig. Höll ett par hundra meter GND så man skulle kunna se något och inte riskera att hamna i TMA. Såg några trevliga slottsliknade byggnader/ruiner och tyckte att husen såg väldigt "Luxemburgska" ut. Till och med kossorna rörde sig i Luxemburgtakt.

Luxemburg är ju inte så stort, så snart var vi i Belgien, ingen naturlig gräns fanns men klockan sade att vi nu var Belgiska Hedersmedborgare för en stund. Med rätt att äta Våfflor och Pommes Frites. Återigen låg vägar och samhällen där de skulle och med stigande spänning närmade vi oss Franska gränsen. DÄR passerade vi "järnvägen innan skogen" och DÄR går vägen till Florenville och DÄR, NU! är Franska gränsen, en naturlig uthuggning eller kanske ravin. Jag såg på Cyryla och sade : Welcome to France! Och fick puss!

Nu andades vi äntligen fransk luft, Jodel gick målmedvetet jämnare och jämnare, motorns ton ändrades till en fransk chanson och den bördiga franska fosterjorden bredde ut sig. Framför oss låg brytpunkten Carignan, ett litet samhälle vid ett slingrande vattendrag. Högersväng 30 grader mot Sedan vid floden Meuse. Snart nog hade vi passerat Sedan med sin fästning och skymtade tydligt landningsbanan i LFQV, Charleville-Mezziars. En baggis alltså. Över till Franska nu på radion kanske man ändå kunde höra mig. Vi passerade fältet på god höjd och jag anmälde "Vertical 1000 pieds". En kärra hade dragit iväg precis innan vi kom så jag var säker på att banriktningen var rätt. Vinden var från vänster sida. Gled nu ned och anmälde "SE-CII, Vent arriere, piste veingt Neuf". Alltså medvinden bana 29. Perfekt franska tyckte jag. Synd att allt nog var knaster. När vi kom in på kort final såg jag hur struten håfullt stod spikrakt från sidan. Djäklar, värsta sidvinden och här hade de inget grässtråk. Sätta mig på prov så här! Landning på ett hjul och trampa sidroder som sjutton, håll kursen, håll kursen och skeva emot, lite sned sättning såklart och lite dramatik innan allt lugnat ner sig. Men att taxa in gick bra liksom att hitta och köra fram till bensinpumpen. Såg nu att det var en del aktivitet ändå. Hoppade ur planet och försökte begripa mig på bensinautomaten. Helt omöjligt såklart. Det fanns nån QR-kod och en del annat skumt, på franska såklart och jag började känna mig lätt efterbliven. Men hjälpen kom snart i form av en hjälpsam klubbmedlem vid namn Stephan. Vi pratades vid och det visade sig att han hade besökt ESML, min hemmaklubb i Landskrona för ett par år sen och tittat på Blackwing.. Världen eller åtminstone flygarvärlden är rätt liten ändå!







Klassiskt, flygplatsnamnet på hangartaket!

Med tankningen avklarad diskuterade jag vädret med Stephan, jag hade redan förstått att det högst troligt var risk för riktigt dålig sikt om vi skulle fortsätta nu till vår slutdestination Verchocq. När Stephan erbjöd sig att köra oss till stan senare blev ju beslutet lätt-och dessutom helt rätt. Det blev ju dåligt väder. Stephan erbjöd sig att ringa och avsluta färdplanen till franska "BRIA". Just det... Lilla helikoptern kanske började göra sig startklar men det var tid än. Så lätt att glömma. Nu förstår jag alla uppmaningar om "Glöm inte avsluta färdplanen". Trodde alltid det var för alla andra (som är dementa).

Jag ringde senare på kvällen till Svenska ACC och kollade att den verkligen var avslutad-det visste de inget om och det slutade med att nån fransman från BRIA ringde mig sent på kvällen och stämde av. Den var faktiskt avslutad. Trodde det hela var en enda lycklig och samstämd Europeisk jättemyndighet men det är nog lite mer komplicerat än så.

Hade vi inte fegat ur för vädret skulle vi ha missat det väldigt trevliga och spontana kalaset som uppstod lite senare. Klubben där, "Ardennerernas Vingar" hade nämligen sin årliga flygdag för handikappade och lyckades ta ca 70 personer på flygtur den dagen. En del som hade svårt att röra sig vinschades med ett leende upp och ned i cockpit på de lågvingade planen inne i hangaren.

Vi fann att det var en väldigt trevlig klubb med många glada personer, vår Jodel fick tak över huvudet utan att jag ens behövde fråga, 6 klubbmedlemmar hjälpte ivrigt till att knuffa in Jodel i en hangar dit jag till och med fick tillgång till nyckeln för nästa dag om ingen skulle vara där.



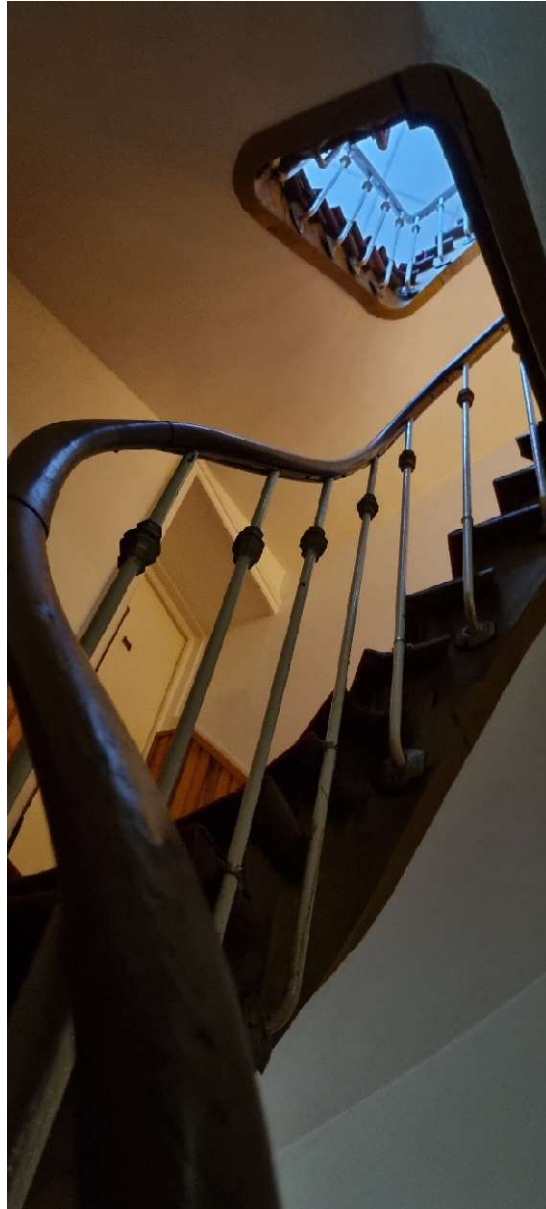
Jodel fick fint sällskap

Varför ska man inte ha roligt?

Tidigt (mycket tidigt, min vän) hade vi upptäckt att det fanns en bar värdig namnet på klubben... Det naturliga vara att bjuda ordföranden, en mycket trevlig herre vid namn Olivier på en öl, och lika naturligt blev vi bjudna tillbaka. Olivier hade också en nyrenoverad Jodel av samma snitt som vår (bara lite helare och renare...). Sen stod på ett mystiskt sätt öppnade ölflaskor framför oss.... Varifrån de kom vet jag inte. Och kvällen blev magisk.... Jag fick lära mig hur man öppnar ölflaskor med en riktig smäll, fast det tog ju ett par försök innan jag lärt mig att inte spilla halva flaskan på mina som vanligt oklanderliga och välpressade flygarbyxor. Lite fick de ju tåla. Lite senare, eller mycket senare var det kanske, skjutsade Stephan oss till hotellet och vi var ju väldigt glada för det. Ett typiskt litet franskt hotell med röda mattor, vindlande trappor och morronen därefter en alldeles lagom frukost framdukad i den lilla mysiga matsalen. Kunde inte ha varit en bättre dag. Tack Ardennerernas Vingar och Vive la France!







Ettapp 6

Dagen grydde, trots gårdagens excesser mådde vi som prinsar och jag kände äntligen att vi inte hade bråttom längre. Nu började jag känna mig van vid att snabbt uppdatera dagens navigering. Vädret var dessutom garanterat bra resten av dagen och vi kunde i lugn och ro ta oss till flygfältet med taxi. Innan dess hann vi med en tur i den mysiga lilla staden Charleville-Mezzières.



Till vår glädje var Olivier där tillsammans med ett par trevliga klubbmedlemmar från gårdagen. Jag har tyvärr tappat deras namn. Vi fick tillfälle att tacka för oss och försäkra att vi gärna ses igen nästa år vid samma aktivitet.

Det gick bra att ta fram nyckeln och rulla ut Jodel för det sista hoppet. Taxning återigen lång väg i medvind på betongen, det var ett gränsfall för min förmåga och jag tror att Cyryla såg på mig hur besvärligt det var.



Alltid nåt man inte borde ha packat ned längst i botten, typ radion...

Men väl upplinjerad och med fullgas steg Jodel bra till betryggande höjd. Jag tänkte att det skulle bli en lätt flygning till Cambrai, Arras, Vimy och sen raka spåret till Verchocq. På ca 1,5 h. Och det blev det. Motvind. Såklart-vad annars? Men bra väder med fin sikt och höga molnbas.







Cambrai



Arras med sitt flygfält i förgrunden

Det var i stort sett raka spåret till Cambrai, det fanns vägar som ledde nästan rakt dit och sedan var min tanke att se det vita monumentet i Vimy på långt håll. Nåja, det kanske inte var riktigt lika högt som jag trodde men det dök upp som det skulle. Cirklade ett par varv. Nu var vi mitt på frontlinjen, när som helst kunde von Richthofen och andra monokelprydda herrar dignande av järnkors och annat, hånfullt eller åtminstone morgontrött småleende dyka ned på oss, obehäpnade och långsamma som vi var. Men de hade väl varit på kalas också och hann inte upp i tid. Vi hade tur...



Vimy



Vimy

Sista biten började en del vindkraftverk dyka upp, det finns en hel del runt vårt nya hem och dåligt väder (dålig sikt) är en faktor att beakta i samband med de rätt höga vindsnurrorna. Den lilla staden Fruges dök upp, där har vi varit ett par gånger och cirklade igenkännande ett varv innan vi följde landsvägen hem.



Fruges

Nu var det bara några km kvar och som vanligt, precis när man undrar var det förbaskade fältet ligger dyker det upp rakt framför näsan!



Vår Airpark! Våran tomt näst längst överst till vänster. Banan till höger.

Ett varv över fältet innan jag hivade över all navigeringsutrustning, kartor och knäblock i Cyrylas knä för att koncentrera mig fullt ut på landningen. Vi var helt ensamma och jag gled ned för en rätt bra landning i uppførsbacken på bana 24. Vi stoppade ekipaget i tid för att svänga nedför taxibanan in i vår lilla "by" som består av ett trettital tomter varav de flesta nu är bebyggda. Försiktigt i nedförslutet, det får inte bli nån okontrollerad rullning nu! Men lutningen var inte så farlig och det bromsade rätt bra i taxibanan grova gräsyta. Sen fick vi köra i uppførsbacke längs ena gatan. I triumf! Kul!

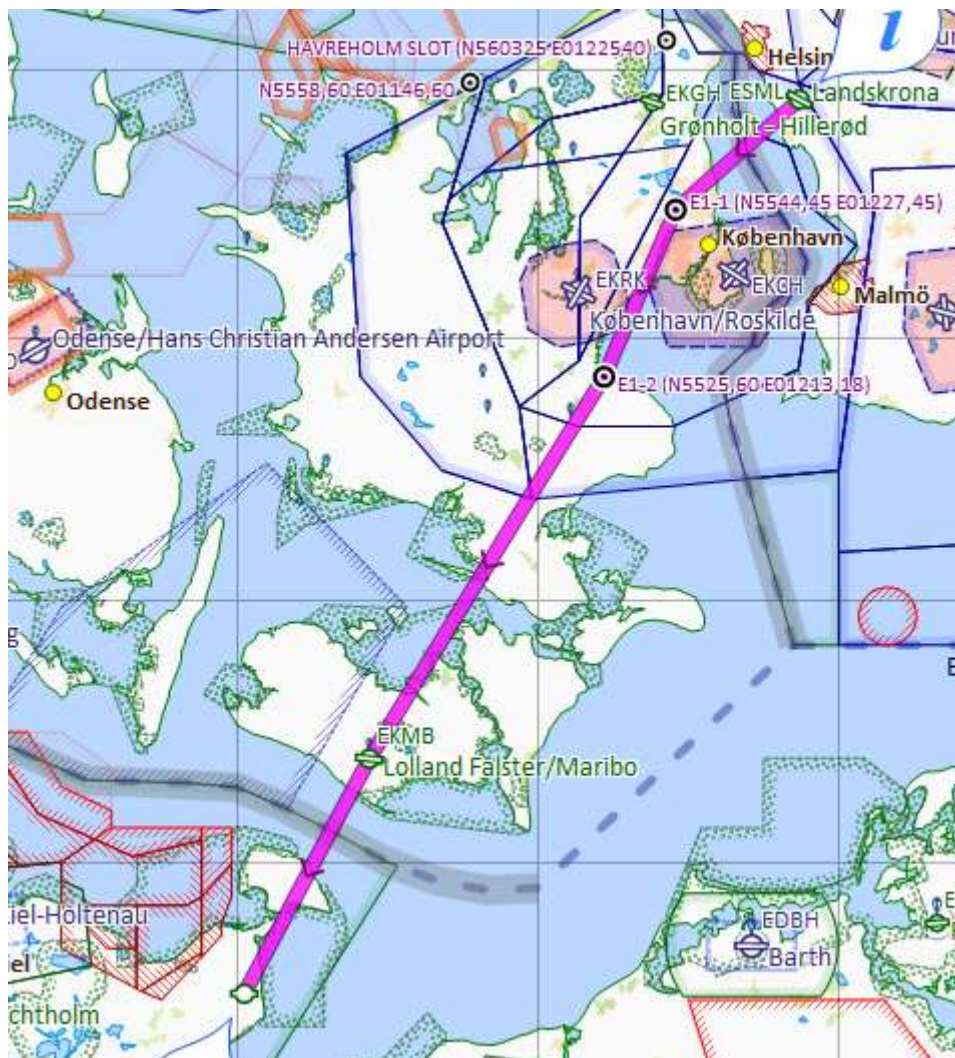
Vi hade fått hangarplats i "stora hangaren" på andra sidan landsvägen och försedd med fjärrkontoll kunde jag öppna bommen och passera vägen in till hangaren.



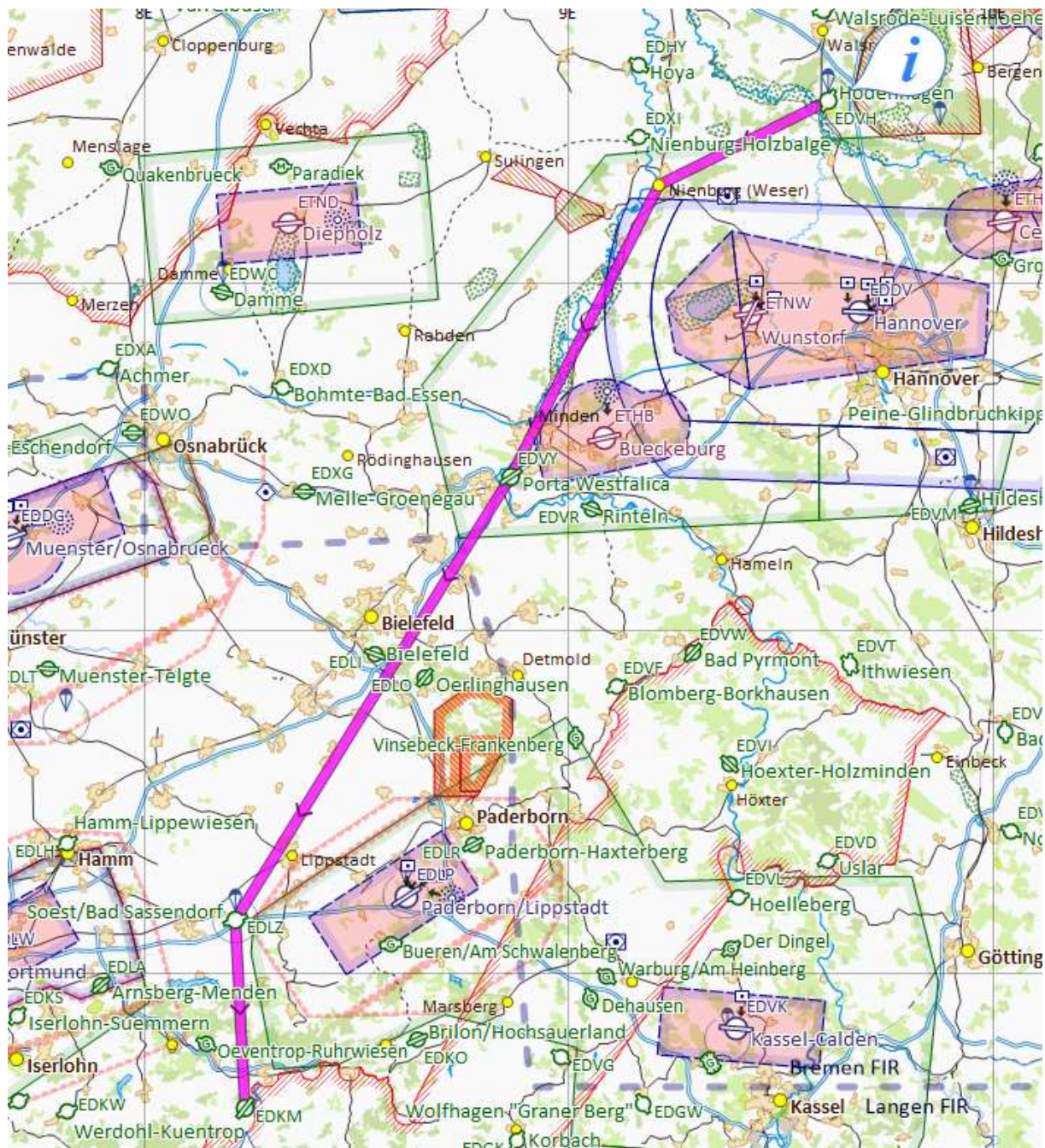
Hemmal

Framme alltså! Och tack till Jodel som bar oss på sina trygga vingar. Nu kan det ju så småningom bli tid att ordna allt som inte hunnits med tidigare. Ett par nya bromsar kanske? Solskydd till Cyryla? Nya tändstift och annat som står på önskelistan.

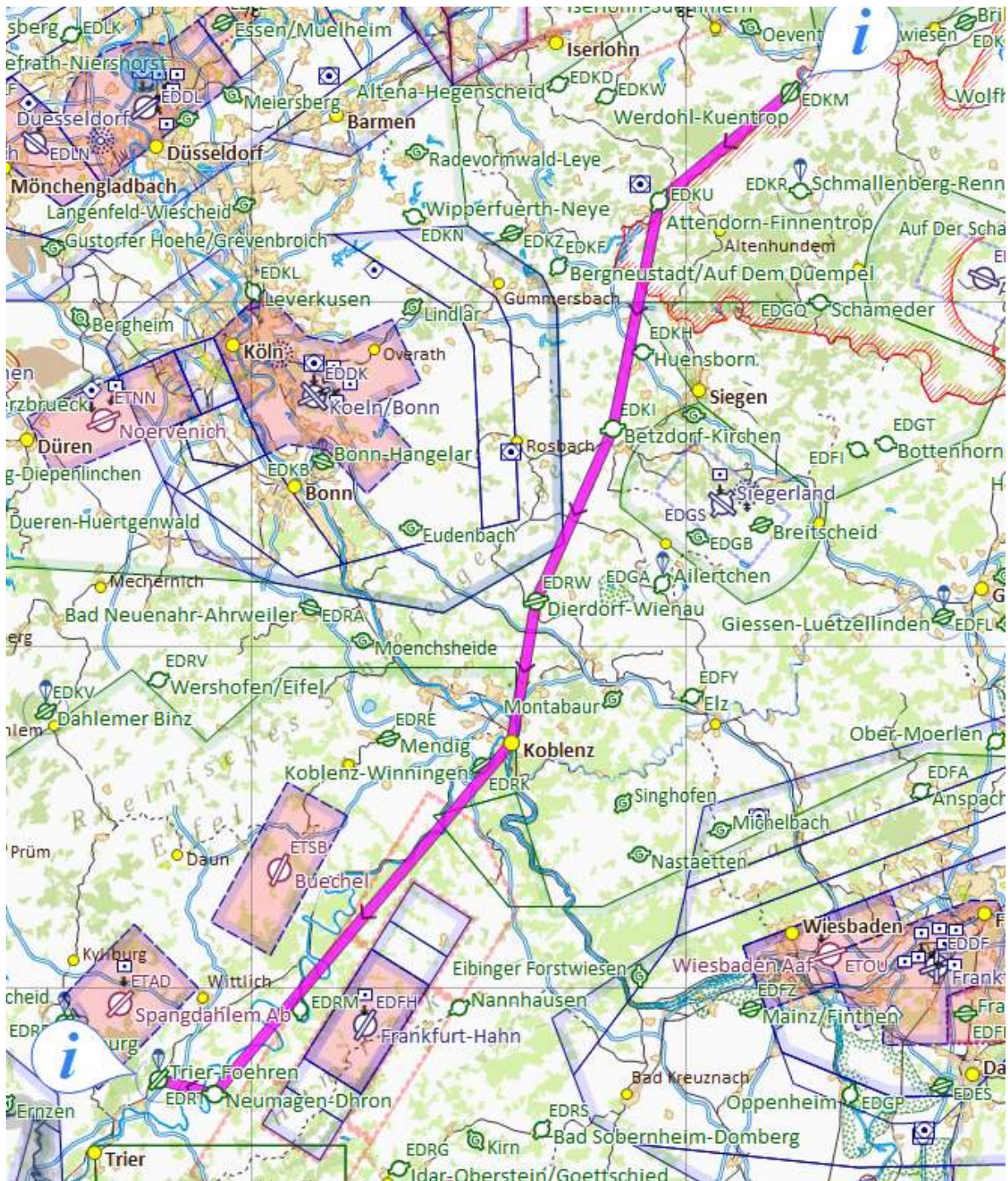
Etapperna, kartbilder från Skydemon



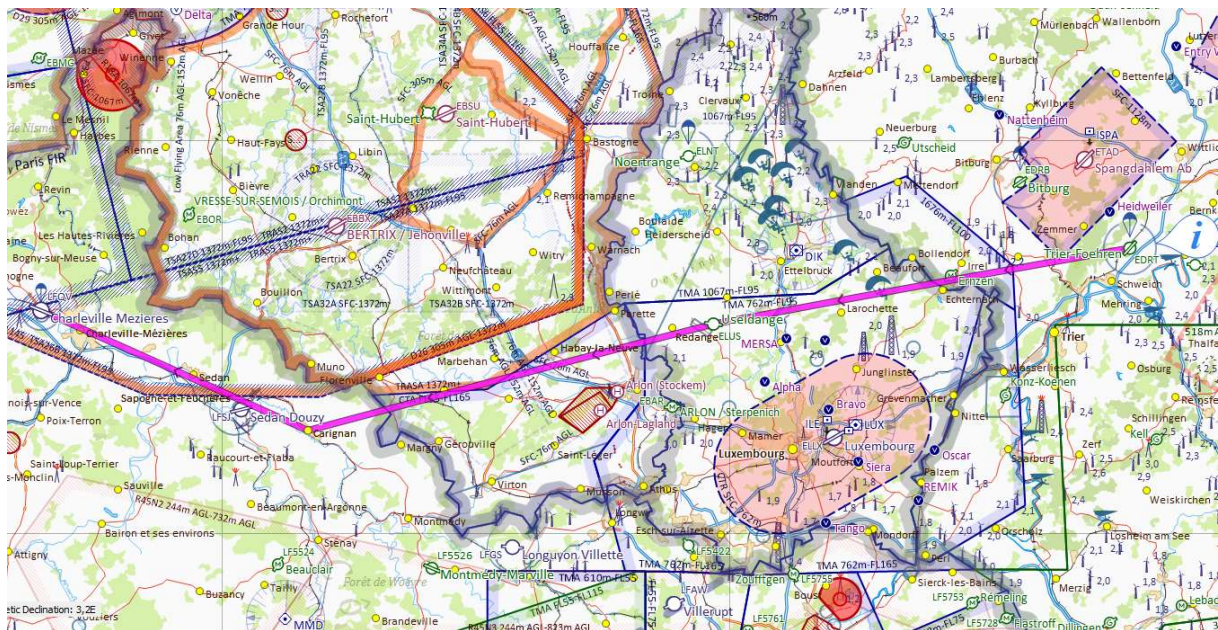
Etapp 1, Distans 121 Nm



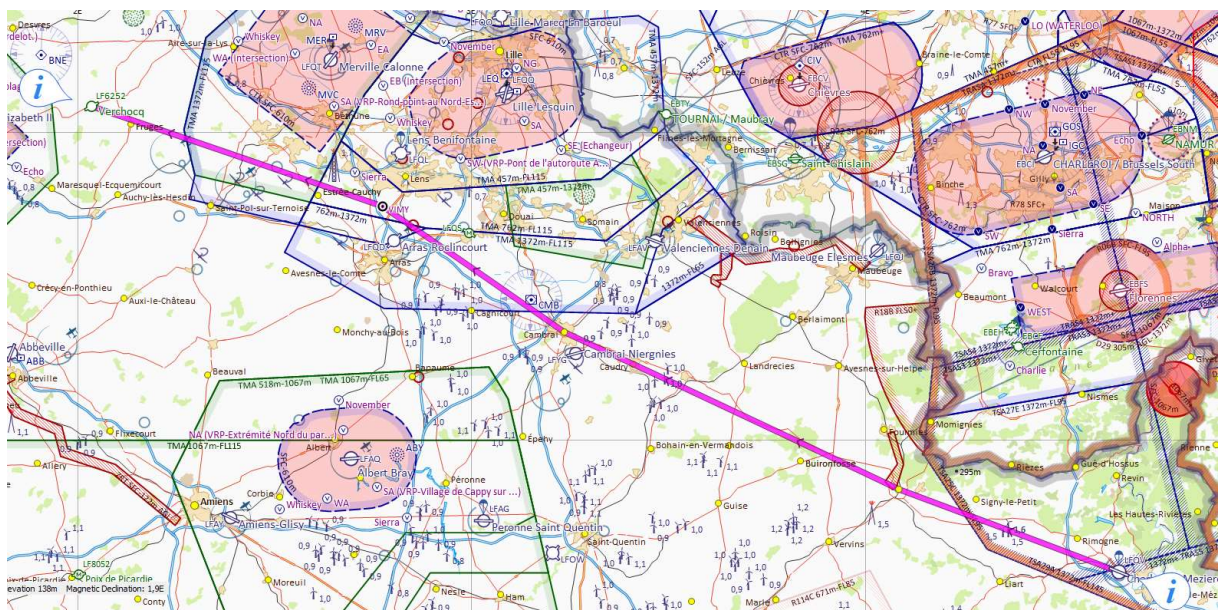
Etappe 3, Distanz 107 Nm



Etapp 4, distans 110 Nm



Ettap 5, distans 87 Nm



Ettap 6, distans 111 Nm

Lite bakgrundsfakta

Jodel D112 är ett tvåsitsigt lätt flygplan byggt nästan helt i trä och med dukklädda vingar. Konstruktionen är från åren strax efter krigsslutet 1945 då franska staten utlyste en tävling för ett lämpligt klubbflygplan avsett för hembygge eller i klubbens regi. Det fanns ju gott om flygplan efter kriget men de allra flesta var ju komplicerade och med stora bränsletörstiga motorer. Något betydligt enklare behövdes. Konstruktören Jean Delemontez med sin partner Edouard Joly vann tävlingen med

grundmodellen JoDel D11 som hade en 40 hp stjärnmotor. Modellen utvecklades till ett flertal efterföljare med varierande motorstyrka, fler sitsar och varierande utrustning. Vår modell (D112) är en mycket vanlig tidig modell med 65 hp continental A65 motor. Max flygvikt är för vårt exemplar 530 kg med 2 personer ombord och en bensintank på 60 liter. Topphastigheten är i praktiken runt 80 knop, dvs ca 150 km/h men jag räknar med 75 knop. Bränsleförbrukningen är omkring 18 liter per timme.

Vår totala flygvikt var 568 kg, dvs övervikten var 38 kg.

Vår Jodel, SE-CII (Sigurd Erik, Cesar Ivar Ivar) blev registrerad och flög först 1971 men bygget påbörjades redan 1958. Arthur Andersson byggde planet i Landskrona med tillverkningsnummer 783 och övertogs av hans son Bo Andersson som sen sålde det till mig för 15 år sedan.

Sporrhjul: Jodel har sporrhjul (2 stora hjul i fram och ett litet där bak) vilket är vad äldre flygplan normalt hade fram till ca 1945. Därefter infördes noshjul i hög utsträckning. Sporrhjulet medför att flygplanet är instabilt vid markkörning och vill ställa in sig som en vindflöjel. Det vill alltså svänga upp mot vinden. I synnerhet om bromsarna är svaga och sporrhjulet greppar dåligt blir det svårt att styra i stark vind, förutom i starten då motorn blåser luft över sidrodret. Landningen ställer relativt höga krav på piloten som omedelbart måste korrigera alla girtendenser. Landning är lättast på gräs som inte ger ett instabiliserande grepp mot hjulen på samma sätt som betong gör när man inte landar precis rakt.

Flygbegrepp:

Kontrollerad luft/flygplats: Där får du flyga bara med färdtillstånd, detta kräver radio och oftast transponder som visar var du är.

CTR = den omedelbara zonen runt kontrollerade flygplatser, dvs de flesta kommersiella flygplatser

TMA= det större området i luften över CTR där de flesta inflygningar sker till CTR

ACC= area control center (central flygtrafikledning= gudar)