HISTORIEN OM MIN PASSION ATT FLYGA

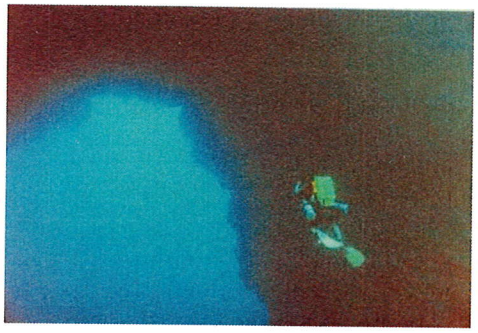
Det här historien om min passion att flyga flygplan, en väldigt specifik passion i mitt fall då det är själva flygandet som ger mig de upplevelser jag söker och som jag får både glädje och energi ifrån. Som passagerare i små flygplan blir jag lätt uttråkad om jag inte får flyga själv och jag skulle nog vara hopplös som flyglärare. I stora flygplan där jag har spenderat en stor del av min karriär som affärsresenär tog det roliga slut när mitt företag bestämde att allt resande skulle ske i ekonomiklass. Jag skriver den här inledningen från plats 49B under en flygning med Emirates Airlines från Johannesburg till Dubai där jag bor sedan några år.

Moçambique från plats 49B under flygning till Dubai

Under sex år bodde jag i Kairo och hade nära till Röda havet där jag och mina vänner kunde uppleva fantastisk dykning nästan varje helg. Allt eftersom våra kunskaper inom dykning ökade utmanade vi också gränserna till vad som var möjligt, vi dök med exotiska gasblandningar och slutna andningssystem i en miljö som inte tolererade ett enda felsteg. Efter att ha spenderat mycket tid både under vattnet och i luften har jag funnit att flygning och dykning ger mig liknande upplevelser av total närvaro och fokus. Under en begränsad tid i ett främmande element har inget annat någon betydelse än hur säkert jag kan applicera mina kunskaper och erfarenheter i säker koordination med omgivningen.

En oglamorös frukost i ekonomiklass på EK768

Historien som följer har växt fram under några månaders skrivande. Det har varit spännande att leta fram både egna och goda vänners bilder från delade äventyr i luften. En berättelse ska ju börja någonstans så vi kan ju starta med när jag lärde mig att flyga.



På 80 meters djup vid en passage genom *Blue Hole* i Dahab, Röda havet. En upplevelse av total närvaro

VÄSTERÅS FLYGKLUBB

Jag började ta flyglektioner på Västerås Flygklubb 1980 samtidigt som jag hade tagit tjänstledigt från ASEA för att läsa in naturvetenskaplig gymnasielinje på KomVux. Några månader tidigare hade jag blivit introducerad till privatflyg när jag hälsade på min kompis Lasse Svensson i Malmö, han hade precis tagit flygcertifikat på Sturups flygklubb och han tog mig med på en flygrunda över Skåne där vi bland annat landade på Eslöv flygfält för att tanka. Vilket äventyr. Hemma i Västerås berättade min kompis Göran Ekman att hans farsa Pär hade flygcert och jag blev inbjuden att följa med på en flygtur. På 80-talet kunde man fortfarande flyga klubbflygplan till Arlanda, det kom till och med en *Follow Me* bil och mötte ute på banan för att guida in till parkeringsrampen. Arlanda var ett kul resmål och bara 30 minuter flygning från Västerås, det fanns goda ta-det-själv räkmackor i kafeterian och Göran lärde mig att man kunde flytta räkor från intilliggande mackor för att få en riktig supermacka. Flygningen runt Skåne med Lasse, Pär Ekmans trevliga introduktion till flygning i mina hemtrakter och Görans jätteräkmacka hjälpte mig att ta beslutet, jag skulle lära mig att flyga.

Efter ett skolpass med "Pelle" Pettersson 1980

Flyglektionerna finansierade jag med att jobba extra under skolloven och mina snälla föräldrar lät mig bo hemma gratis hemma vilket hjälpte att hålla ner kostnaderna. Jag hade ingen bil utan cyklade överallt, från radhuset i Hamre till skolan nere i stan, därifrån till flygfältet under håltimmar för flyglektioner, hem igen för middag sen ut till klubben för teorilektioner på kvällen. All cykling gjorde att jag var i fin form. Mina föräldrar sa att det var bara udda typer och gamla gubbar som flög på flygklubben men det funkade inte som avskräckare och om man tänker efter så kvalificerar jag väl ganska snart för bägge beskrivningarna. I all välmening tyckte väl mina föräldrar att jag skulle ägna mig åt något mer ekonomiskt, kanske något vettigare och framför allt ägna mig åt mitt skolarbete, men jag lyckades klara både gymnasiet och flygutbildningen.

Min flyglärare, Karl-Erik "Pelle" Pettersson var en bra pedagog som jag ofta tänkt på genom åren som pilot, det är ett tecken på en verkligt bra lärare när man många år senare fortfarande minns den vägledning man fick under grundutbildningen. Pelle hade en heltidsanställning som skolchef på flygklubben som hade god ekonomi och ett högt flygtidsuttag. En administratör var anställd på halvid och man bokade flygning genom att ringa henne, Marianne drog ett streck med blyertspenna över överenskommen flygtid i en kalendersida och så var bokningen klar, avbokning gjordes med ett suddgummi.

USA

Under stora delar av mitt liv har jag bott utomlands eller varit på tjänsteuppdrag ute i världen flera månader i sträck, bland en mångfald av erfarenheter har det här gett mig möjlighet att prova på flygning i främmande miljöer. Många platser som jag haft möjlighet att utforska från luften finns nära Sverige medan andra legat längre bort och ibland varit tämligen exotiska.

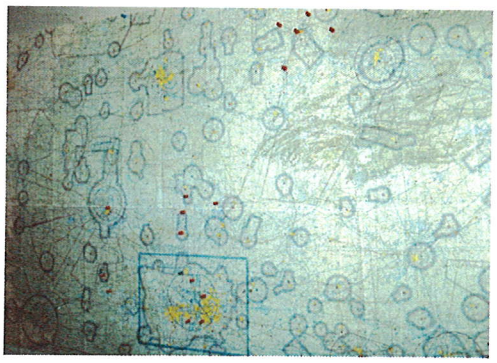
För att få flyga med Svenskt flygcertifikat i vänligt sinnade länder måste man ha ett lokalt tillstånd, en validering, och mängden krångel det innebär att få en lokal validering varierar ganska rejält från land till land. Råkar landet vara ett av de mörkröda på *Transparency International's* årliga korruptionsindex så är det nästan nödvändigt att ha kontakter på plats som kan hjälpa till med trasslig byråkrati hos de lokala myndigheterna.

Mina erfarenheter från flygning utomlands började i USA, framför allt i Texas där jag var baserad under långa perioder på 80-talet. USA valideringen ordnade jag i Dallas ganska enkelt hos *Federal Air Administration,* den amerikanska motsvarigheten till Transportstyrelsen/Luftfart. Det närmsta FAA kontoret låg vid Dallas Love Field Airport (KDAL), där visade jag upp mitt Svenska certifikat och mitt pass, fyllde i ett formulär och fick omedelbart en temporär *validation* utan utgångsdatum, jag tror till och med att det var gratis.

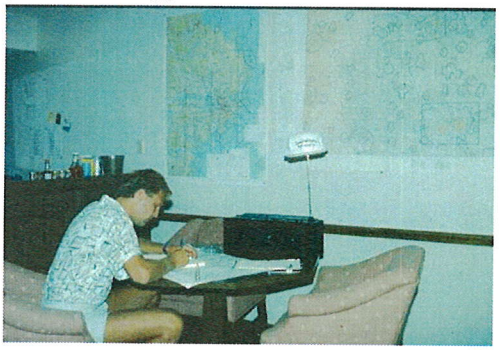
Nu behövde jag bara att hitta ett flygfält där jag kunde hyra flygplan, det fanns flera och Addison Airport (KADS) låg precis bakom mitt hotell. Jag kunde höra flygplanen starta och landa från hotellrummet och med hjälp av min flygradio kunde jag också lyssna på kommunikationen mellan piloterna och kontrolltornet, det var inte helt lätt att förstå vad folk sa, jag insåg att det skulle behövas träning för att låta som en äkta Texaspilot.

Under tiden som jag övade på amerikansk flygradiokultur från hotellrummet så hittade jag Denton Airport (KDTO), ett mindre flygfält norr om den enorma kontrollzonen som täcker Dallas-Forth Worth Metroplex. Vid Denton kunde jag flyga utan att prata i radion så snart jag lämnat trafikvarvet, norrut fanns hur mycket 'fri luft' som helst och flera intressanta platser att flyga till. McGehee Catfish Restaurant låg på Oklahoma-sidan om Red River, en timmes flygning norr om Denton Airport. Restaurangen som hade ett eget grässtråk var ett populärt utflyktsmål för piloter i området, stråkets södra ände slutade vid en brant sluttning precis framför restaurangen och var fri från hinder hela vägen ner till den rödbruna floden. Som en del av den lokala underhållningen fanns en viss förväntan från lokalbefolkningen att besökande piloter skulle göra en lätt dykning framför restaurangens terrass direkt efter start, en utmaning som de flesta piloter glatt hjälpte till med, ju närmare man flög restaurangen desto mer jublade gästerna.

Längre norrut i Oklahoma fanns det flera trevliga hotell ute på landet som hade egen asfalterad landningsbana, på flygradion kunde man ropa upp receptionen och be att bli upplockad för att äta lunch eller kanske stanna över helgen vilket jag gjorde vid flera tillfällen. Då de flesta FBO (Flight Briefing Office) som säljer bensin på flygplatserna i USA stängde tidigt på söndag eftermiddag så var det ibland en utmaning att hitta bränsle för returresan om jag stannade borta över helgen. Kombinationen låg bränslenivå och långt kvar till nästa bensinstation är jobbig när man kör bil, i luften blir det ett par snäpp värre. Min loggbok är full av namn på småflygplatser i Oklahoma och Texas som jag sedan länge glömt bort men där jag landat på en söndagseftermiddag i förhoppningen att hitta en öppen FBO med tankanläggning, ofta i sista minuten precis innan man stängde för dagen. Jag blev alltid väl mottagen och folk var



Flygkarta över nordöstra Texas och Oklahoma uppsatt på min hotellvägg i Dallas.



Flygplanering på hotellrummet. VFR kartan över Sverige måste berott på en viss hemlängtan.

En kollega hade sin Cessna 172 parkerat på Bird Dog TX jag hälsade på i den gula Aerospatial Trinidad (TBA 20)

En paus på Haskell OK flygfält med Piper Arrow N1481X

Tankning vid Hat Box OK flygfält någon minut innan stängningsdags

väldigt nyfikna på att veta var Sverige låg.

För att slippa köra ända ut till Denton varje gång jag ville flyga hyrde jag så småningom flyplan på Addison flygplatsen nära mitt hotell. Jag hade hittills bara flugit norrut, bort ifrån kontrollerad luft, men då jag tyckte att jag hade lyssnat tillräckligt länge på *Clearance Delivery* frekvensen från hotellrummet och tränat hundratals gånger på att repetera *Clearance* för passage genom kontrollzonen kände jag att det var dags att pröva på en flygning söderut, till flygplatser som låg mitt inne i smeten. Det gick inte så bra, jag var så nervös vid första försöket att jag gav upp och gjorde en flygning norrut igen, dit det inte behövdes någon förbannad *Clearance*. Dagen efter beklagade jag mig på jobbet för en kollega, en Texasbo som berättat att han tidigare hade varit flyginstruktör. Det visade sig att han fortfarande flög och dessutom hade han ett eget flygplan parkerat vid sin ranch strax norr om Denton. Det här var goda nyheter, nu fanns det någon som kunde ge mig det moraliska stöd jag så väl behövde för att ta genomföra min flygning söderut. Så den första gången jag flög in i *Dallas-Fort Worth Terminal Control Area* hade jag hjälp med radiokommunikationen av min kollega Tom Hartin, han hade det rätta Texas uttalet som flygledarna lätt kunde förstå och han repeterade vår *Clearance* felfritt.

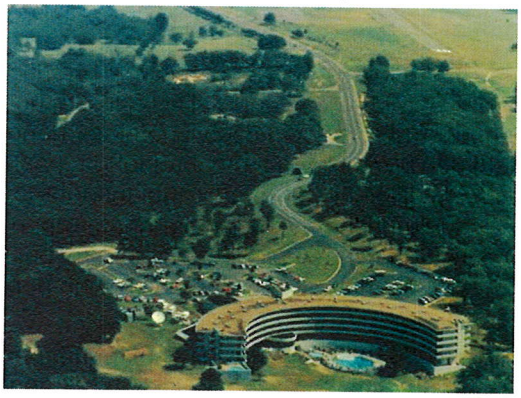
Vi flög medsols i Dallas kontrollområde, först söderut till Redbird (KRBD) via Dallas Love Field som vi passerade rakt ovanför, efter en kort paus på Redbird flög vi västerut till Arlington (KAWO) och efter landning där fortsatte vi i en vid båge väldigt nära den jättelika Dallas-Fort Worth Airport. Radiokommunikationen var intensiv och mycket värre än jag förväntat mig, jag insåg att det hade varit mycket svårt att ta mig runt i kontrollområdet om inte Tom hade hjälpt till med flygradion. Det tog några månader och en amerikansk flygradiokurs innan jag ensam vågade mig på samma flygning igen, men den gången gick allting bra och jag var väl förberedd.

Jag hade börjat med att upptäcka USA från luften i en rad olika Cessna 172 och Piper PA28, flygplanstyper jag var van med hemifrån, men jag kände snart att jag ville pröva på att flyga lite mer intressanta och snabbare flygplan, speciellt då jag ofta flög långa distanser under mina upptäcktsfärder runt Texas och Oklahoma. Flygskolan vid Denton Airport hade en Piper Arrow som gick att hyra och blev det första komplexa flygplan jag blev influgen på, det kändes just då som ett stort steg. Piper Arrow gick lite snabbare så nu kunde jag utöka min flygradie på helgerna, det hade infällbart landningsställ och *Constant Speed* propeller som för mig var helt nytt att hantera men efter några timmar med en instruktör blev jag godkänd att flyga på egen hand. Vid flygskolan fanns även en Cessna 172RG som hade infällbart landningsställ och lite större motor än en vanlig 172'a, så jag flög in mig på den också. Nu hade jag fått smak på mer avancerade flygplan och vid Addison flygplatsen hittade jag en Aerospatial Trinidad som var franskt annorlunda. Den hade gul-vit sporbilslackering, snygg europeisk inredning och jag gillade verkligen dörrarna som öppnade sig som på en exklusiv sportbil. Tyvärr såldes flygplanet då jag bara hade flugit det i fem timmar men det var skoj så länge det varade.

- *Jag 'Googlade' precis McGehee Catfish Restaurant i Oklahoma och blev glatt förvånad då jag ser att restaurangen fortfarande lever kvar.*
- *På FlightAware.com ser jag att min före detta kollega Tom Hartin fortfarande äger 'Cessna 242WS' som står parkerad bredvid den gula Aerospatial Trinidad på fotot från Bird Dog TX 1987*

På flygäventyr i USA. Notera avsaknaden av headset.

Tankning av Piper Arrow N1705M någonstans i Texas



Fountainhead Lodge i Oklahoma. Ett av flera hotell med egen landningsbana. Populärt utflyktsmål över helgen.

En C172RG jag hyrde på Denton flygplats norr om Dallas

Kalamazoo Michigan i *'Cessna 5512' strax* före en flygning till Meigs Field i Detroit

DANMARK OCH NORGE

Under tiden jag var i USA skaffade Västerås Flygklubb en Piper Arrow, SE-IRK. Det var ett mycket trevligt reseflygplan att ha tillgång till, på semestern flög jag den flera somrar ner till Skåne för hämta upp mina kompisar och så reste vi runt i södra Sverige och i Danmark med den tills pengarna tog slut.

Efter några år såldes SE-IRK på grund av höga underhållskostnader och istället köpte VFK de två Piper Kadetter, SE-KML och SE-KMI, som fortfarande finns kvar i klubbens ägo. Det blev SE-KML som fick ersätta IRK'en som semesterflygplan under några år på 90-talet. Tillsammans med min kompis Anders gjorde jag flera längre flygresor runt i Skandinavien med 'Martin Ludvig', för att hålla kostnaderna nere campade vi bredvid flygplanet så ofta vi kunde.

Vi hade börjat våra flygäventyr i Skandinavien med att flyga runt i södra Sverige och Danmark under några somrar, Norge skulle bli vår nästa utmaning. Den första flygningen till Norge gick från Läsö i Danmark till Kristiansand. Efter vi korsat Skagerack fortsatte vi till Stavanger och därefter följde vi kusten norrut med kurs mot Bergen. Landskapet var precis så fantastiskt som vi förväntat oss, men då vi närmade oss Bergen började det regna och det slutade inte förrän tre dagar senare.

Vid höger bakruta på SE-KML sitter ett klistermärke från Bergens Flygklubb som jag sommaren 1994 drog bort från en glasdörr i deras klubbstuga och sen satte fast på flygplanet som en trofé. Jag trodde att det skulle lossna efter ett tag men det sitter fortfarande kvar 22 år senare. Vi hade hoppats att kunna tanka och flyga vidare norrut efter kusten samma dag men vi kom ingenstans på grund av vädret. Bergen var i och för sig trevligt att besöka och tack vare regnet fick vi gott om tid att hänga över flygkartorna på flygklubben och planera flygning till fler norska destinationer, så fort molnen skingrades. Vi träffade några tyska IFR piloter som var mindre beroende av vädret än oss, dom var på väg till Nordkap vilket verkade som ett spännande mål, men riktigt så långt norrut kom vi aldrig.

Två år senare hade vi vädret på vår sida och kom så långt norrut som Lofoten, ett kraftigt högtryck hade parkerat över Kolahalvön och vädret var perfekt för VFR flygning en hel vecka. En meteorolog på Fornebu flygplats i Oslo gav oss en utskrift på dagens satellitbild som visade ett totalt molnfritt Skandinavien, senare ramade jag in satellitbilden och den sitter fortfarande på väggen hemma. Vi hade varit på flygresa i Danmark några dagar redan och stannat på Läsö för ett besök på *Badskaer Bed & Breakfast* där vi blivit stammisar, Badskaer drevs av ett dansk-svenskt par och var en tid ett populärt mål för piloter i hela regionen. Efter Läsö flög vi till Ålborg för lite sightseeing och hade sedan fortsatt mot Strömstad där vi hade campat bredvid flygplanet över natten. Nu hade vi alltså anlänt på Fornebu tidigt på morgonen genom att kryssa runt en vacker morgondimma som låg tät över Oslofjorden.

Efter meteorologens briefing insåg vi att vi kunde utforska hela den norska kusten så långt reskassan räckte. Bergen hade gett oss dålig karma året innan med sitt eviga regnande, så vi tog en genväg mot Röros som vi satte upp som ett dagsmål. När vi landat där frågade vi flygledaren om det var okej att sätta upp ett tält bredvid flygplanet och det var inga problem, så under en julinatt som aldrig blev riktigt mörk grillade vi korv i en medhavd grill och pratade till långt in på morgontimmarna. Jag sov i vårt tält bredvid SE-KML medan Anders hade fått för sig att det var coolare att sova i sovsäck rakt under flygplanet.

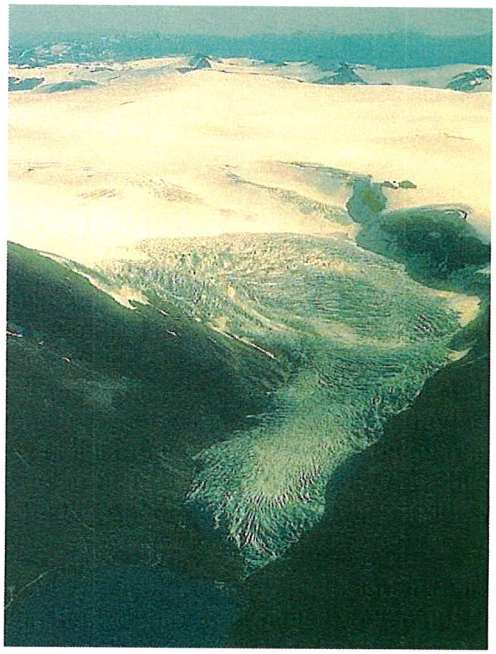
Tidigt på morgonen innan flygledartornet öppnat startade vi och flög västerut till Kristiansund, därifrån var målet Bodö och

Visby–Rönne med SE-IRK, min Garmin 100 visar vägen

Jag landar IRK'en på ön Endelave i Danmark

På Kristiansunds flygfält med SE-KML

Camping vid SE-KML på Röros flygfält -94



Glaciären Svartisen söder om Bodö, sommaren -96

planen var ingen annan än att njuta så mycket som möjligt av den otroliga utsikten. Vi passerade Trondheim, flög vidare efter den vackra kusten till Rörvik där vi landade för en fikapaus, vi promenerade ner till stranden där det kristallklara vattnet som sett så inbjudande ut från luften var iskallt mitt i juli. Efter Rörvik passerade vi Svartisens mörka glaciär och så småningom nådde vi fram till Bodö.

Att flyga från Bodö ut över Lofoten var en fantastisk upplevelse. Man behöver inte åka till Nya Zeeland för att uppleva landskap som i 'Sagan om Ringen', Norges vackra natur räcker långt. Efter start från Bodö valde vi att inte korsa Vestfjorden ut över havet direkt mot Lofoten utan vi följde först kusten norrut innan vi till sist styrde västerut och följde de dramatiska klipporna hela vägen ner till Lofotens sydligaste udde. Där ute såg Atlanten väldigt stor och skrämmande ut från det lilla flygplanet. Ett par inbjudande små flygfält låg insprängda mellan klipporna vid Lofoten och det hade varit trevligt att landa för att utforska mer, men efter en timmes rundflygning över den vackra naturen fortsatte vi istället mot Narvik där vi landade för tankning. Sedan den dagen har jag alltid velat komma tillbaka för att se mer av Lofoten.

Nu kunde vi ha fortsatt norrut mot Nordkap men sträckan dit var fortfarande lång och så skulle vi ju ta flygplanet tillbaka till Västerås dit det också började bli ganska långt. Vi bestämde oss för att avbryta vår flygning efter den Norska kusten norrut och istället vända österut över de svenska fjällen och på så vis påbörja returen mot Västerås med några stopp på vägen.

Efter tankning i Narvik startade vi igen för att flyga till Kiruna. Då Narvik ligger på havsnivå och Riksgränsen ligger på en högplatå var vi tvungna att vi stiga flera tusen fot direkt efter start för att vinna nödvändig höjd innan vi kunde flyga österut mot Sverige. Under stigningen upplevde jag den enda förgasaris jag hittills varit med om, det smattrade till i motorn då isen passerade in i cylindrarna och sen var det över, jag upplevde aldrig att motorn tappade kraft.

Utsikten från flygplanet då vi passerade Abisko och Björkliden var strålande, vi hade Torneträsk rakt under oss och Lapporten snett till höger. Vi landade så småningom i Kiruna, tankade och flög vidare söderut över vidsträckt norrländsk skog som var vacker men efter Norges dramatiska kust kändes Sverige helt plötsligt ganska tamt. Vi landade på grässtråket i Älvsbyn strax innan solen gick ner. Det hade varit en lång dag med fantastisk flygning som Anders och jag fortfarande pratar om över tjugo år senare när vi träffas. Vi campade bredvid SE-KML igen den natten och dagen efter hade vi en lång och ganska enformig flygning tillbaka till Västerås, Norges dramatiska natur fanns fortfarande kvar på näthinnan.

- *När jag tittar i loggboken blir jag imponerad över hur många platser jag och Anders besökte i Norge under några intensiva somrar på 90-talet. Vi besökte nästan alla större kuststäder upp till Narvik och flera mindre flygfält inne i landet. Vi flög dessutom kors och tvärs för att undvika dåligt väder. Efter att vi hade suttit inregnade i Bergen tre dagar sommaren-94 korsade vi Hardangervidda till Oslo för att sedan direkt flyga rutten Trondheim - Östersund - Siljansnäs – Västerås på bara ett par dagar. I Östersund lyckades jag dessutom tappa bort flygplansnycklarna. Vi blev räddade av en sommaröppen låssmed som gjorde en ny nyckel från en sifferkod som fanns inne i tändningslåset som vi hade skruvat loss och tagit med oss, det visade sig vara samma nyckelämne i tändningslåset på en Piper PA28 som på en Ski-Doo snöskoter.*

Bergformation under sträckan Trondheim - Bodö

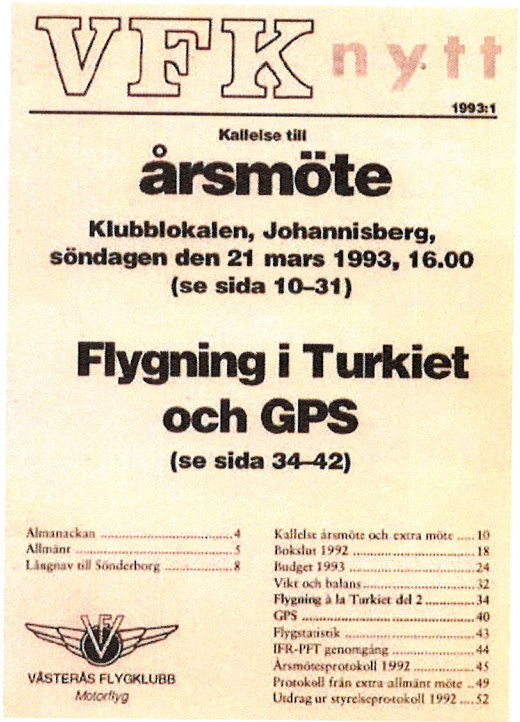
Över det otroliga Lofoten i SE-KML sommaren -96

På inflygning till Narvik Bana 01

Vi passerar Abisko med Lapporten i bakgrunden

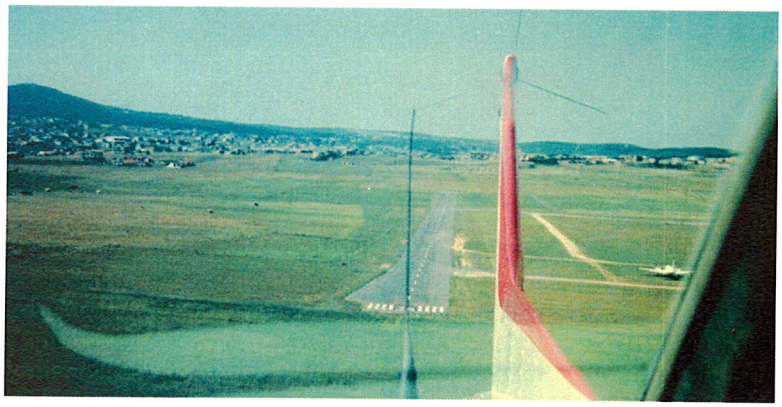
TURKIET

I slutet av 80-talet flyttade jag till Istanbul och bodde i Turkiet i fem år. Där lyckades jag efter mycket möda skaffa mig ett lokalt flygtillstånd och jag kom under min tid i Turkiet att flyga från tre olika flygfält i Istanbul området, bland annat från Istanbul Internationella flygplats (LTBA) som bjöd på en del utmaningar. Top Air som flygskolan hette där jag ett tag hyrde flygplan låg i en hangarbyggnad vid mitten av den 3000 meter långa Bana 17/35. Det var enkelt och praktiskt att hitta tillbaka till hangarerna när man landat på den banan, men vid landning på Bana 05/23 nån kilometer bort tog det väldigt lång tid att hitta rätt bland ett virrvarr av taxibanor och stora flygplan, begäran av *'progressive taxi instructions'* ignorerades oftast av tornet som tydligen tyckte att man kunde klara sig själv. Vid landning var det vanligt att bli lagd i *holding* rakt ovanför flygfältet i vad som kändes som en evighet, jag är övertygad om att flygledaren i tornet vid flera tillfällen helt enkelt glömde bort mig. Riktigt roligt blev det då tornet fick för sig att ge mig instruktioner på Turkiska trots mina anrop på Engelska, det blev till sist nödvändigt att lära mig vad de viktigaste uttrycken som *'klart att landa'* lät som på Turkiska för att kunna klara sådana situationer.


VFK nytt
1993:1
Kallelse till
årsmöte
Klubblokalen, Johannisberg, söndagen den 21 mars 1993, 16.00
(se sida 10–31)
Flygning i Turkiet och GPS
(se sida 34–42)
Almanackan 4
Allmänt 5
Långnav till Sönderborg 8
Kallelse årsmöte och extra möte 10
Bokslut 1992 18
Budget 1993 24
Vikt och balans 32
Flygning à la Turkiet del 2 34
GPS 40
Flygstatistik 43
IFR-PFT genomgång 44
Årsmötesprotokoll 1992 45
Protokoll från extra allmänt möte 49
Utdrag ur styrelseprotokoll 1992 52
VÄSTERÅS FLYGKLUBB
Motorflyg

VFK Nytt 1993 med mina två artiklar

Den första tiden som pilot i Turkiet flög jag från ett illegalt flygfält på Asiensidan av Bosporen. *Gökkusagi* flygfält drevs av en lokal entreprenör och flyglärare som tillsammans med en av Turkiets rikaste affärsfamiljer hade startat verksamheten för att deras son skulle kunna lära sig flyga.
Just då fanns ingen annanstans i Turkiet för civilt småflyg. Man hade hyrt två mindre bitar mark från ett par bönder och asfalterat en enkel landningsbana tvärs över de bägge ägorna, i var ände av fältet fanns ett lågt stängsel och det gick ofta kossor omkring på banan. Efter äventyren vid Gökkusagi hittade jag så småningom Top Air men det var besvärligt att flyga från Istanbuls internationella storflygplats. Jag fortsatte att söka efter något lämpligare och en lösning kom så småningom då Hezarfen flygfält (LTBW) öppnades ute på landet väster om stan, äntligen hade småflyget i Istanbul fått sin egen flygplats.


Start söderut från Gökkusagi, det inte helt legala flygfältet utanför Istanbul.

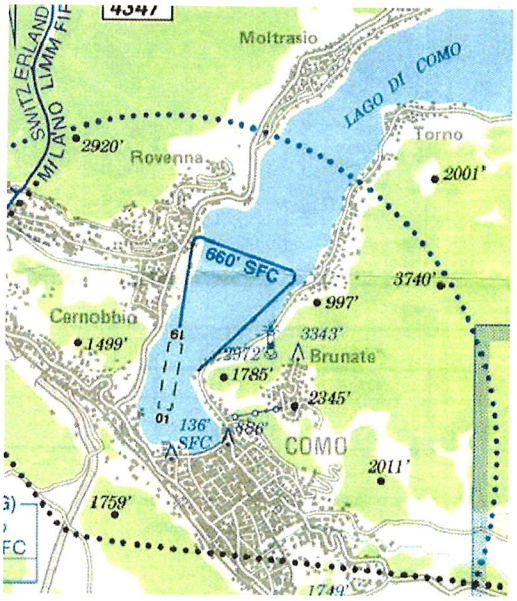
Under den här tiden skrev jag några inlägg i VFKs klubbtidning om mina flygäventyr i Turkiet och om byråkratin som ofta hotade att *grounda* mig.
Jag var tvungen att förnya min Turkiska validering varje år och där ingick en omständig procedur på ett ofräscht statligt sjukhus för att säkerställa det lokala läkarintyg som behövdes varje gång. Myndighetspersonerna på Luftfartsverket i Ankara var skeptiska mot utländska piloter och hittade gärna på improviserade hinder för att slippa skriva ut en validering, de sista tillstånden att flyga som jag fick i Turkiet gällde bara sex månader i taget.

Istanbul över Sultanahmet i en Cessna 172RG från Top Air. Flygningen bjöd på utsikt över Grand Bazaar, Topkapi Palace, Blue Mosque och Hagia Sophia

- *Under åren i Turkiet köpte jag min första GPS genom en kollega som var i USA på tjänsteresa, det var en Garmin 100 och den förändrade allt när det gällde flygnavigering, plötsligt visste man exakt var man var hela tiden och man visste precis när man skulle komma fram till nästa brytpunk och till destinationen. Den här precisionen hade inte funnits tidigare för amatörpiloter. Det tog några år innan GPS blev standard i klubbflygplan i Sverige och jag skrev en artikel i VFK tidningen där jag beskrev hur den fungerade.*

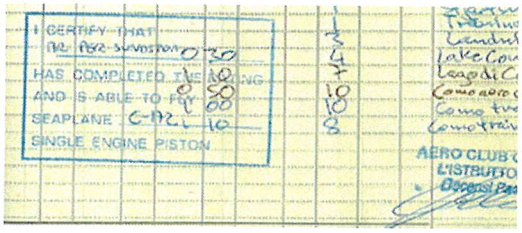
ITALIEN

Under ett par år bodde jag och arbetade i norra Italien. Jag började ganska snart leta efter någonstans att flyga men i Modena där jag bodde var naturen platt och ganska tråkig. Efter en del sökande hamnade jag på flygklubben vid Lago di Como, alltså Como sjön. Flygklubben som har en lång och anrik historia ligger i södra änden av sjön, precis i mitten av stan. "Startbanan" och "taxibanan" är markerade med bojar i sjön, ICAO koden är LILY. Klubben hade tre Cessna 172 och två Super Cub med flottörer, en jättefin hangar vid sjökanten och all utrustning för att snabbt ta flygplanen upp och ner ur vattnet. Där skolades flygelever från noll timmar till färdiga piloter vilket jag tyckte var fascinerande, tänk att lära sig flyga i ett sjöflygplan. Efter fem timmar inflygning med en instruktör och noll timmar teori fick jag en stämpel i min loggbok som intygade att jag var godkänd att flyga klubbens sjöflygplan, jag förmodade att den Italienska luftfartsmyndigheten i Rom tyckte samma sak.



Landningskortet för sjöflygplatsen LILY i Como

Nästan allt mitt italienska sjöflygande gjordes i en Cessna 172 med registreringen I-SAAB. Det var något av det coolaste flygning jag gjort i mitt liv och definitivt den dyraste. Det finns en liten sjö norr om Como som heter Lago di Piano med ett café' som har en brygga där man kan ansluta flera sjöflygplan. Det hade kostat en hundring eller två att köra dit med bilen men med sjöflygplan kostade det flera tusen, så det fick bli flygplan. Gästerna på caféet var uppmärksamma på den potentiella underhållningen som väntade om man fuckade upp på något sätt då man taxade fram till bryggan. Listan för potentiella klanterier med sjöflyg är lång och där ingår sådant som att taxa rakt in i bryggan med propellern fortfarande igång, driva in i ett redan parkerat flygplan eller varför inte krocka med en båt. Man kan också stanna motorn för långt ifrån bryggan och sen i motvind desperat försöka paddla framåt medan flygplanet sakta driver baklänges. Det finns också god chans att tappa solglasögonen i vattnet medan man surrar fast flygplanet eller att tappa mobiltelefonen från bröstfickan med en studs i bryggan innan den träffar vattnet. Jag blev tydligt briefad om alla risker att 'tappa cool' av min instruktör men café gästerna verkade också fått samma briefing, det var många ögon som följde oss innan vi blev klara att promenera in från bryggan och café gästerna kunde låtsas att inte se oss.



En tjusig stämpel i loggboken från *Aero Club Como*

Vinterflygningar över Lago di Como var underbara, lugnt i luften och på vattnet, bara någon enstaka färja korsade sjön. Otroliga jättevillor som ser ut som mindre slott kantar sjön och med alperna som bakgrund var det fantastiskt att landa på vattnet någonstans där det var som vackrast, njuta av utsikten och lyxen att vara där en liten stund och sen starta igen. Det här gav en James Bond känsla som jag inte kommer att glömma. På våren och sommaren blev vädret ostadigare med blåst och vågor. Mängden båtar tilltog också viket gjorde att "taxi", start och landning blev besvärligt, så sjöflyg för mig blev en Italiensk vintersport.

För att återvända till Como från det dyra fikabesöket vid Lago di Piano kunde man flyga tillbaka över Comosjön i den riktning man kommit ifrån, vilket är ganska logiskt. Alternativt kunde man ta den intressantare rutten in i Schweiz längst Luganosjön, runda *Monte Generoso* moturs och sedan följa motorvägen mot Milano en stund och på så vis komma fram till Como söderifrån, en kort flygtur över stan tillbaka till Comosjön igen för landning. Att det här inte var tillåtet av flera anledningar bekymrade inte min Italienska instruktör: 1. vi hade ingen färdplan för att korsa en internationell gräns. 2. i Schweiz får man inte spola på toaletten efter klockan tio på kvällen och inte heller flyga sjöflygplan, oavsett klockslag.
Det här löste instruktören genom att stänga av flygplanets transponder innan vi korsade gränsen och följde Luganosjöns östra strand söderut, inom synhåll från kontrolltornet på Luganos internationella flygplats. Han såg lika nöjd ut varje gång.

Bränslekontroll innan flygplanet bogseras ner i vattnet

PAKISTAN

Ett tag spenderade jag en lång tid i Lahore som ligger i Punjab provinsen av Pakistan, en provins som delas av Indien. Gränsen till Indien ligger bara 4 mil bort och fram till 1947 då Indien styckades upp var alltsamman koloniserat av Britter. Under det Brittiska kolonialimperiet byggdes flygplatser över hela subkontinenten och i större städer startades flygklubbar som ofta blev en social knytpunkt för den Brittiska societeten. Walton flygplats (OPLH) ligger i Model Town, en del av Lahore som för många år sedan representerade det absolut modernaste, idag är allt förfallet som det mesta av landet. På huvudhangaren står det 1930 och efter nära 90 år finns klubblokalerna kvar men den obligatoriska baren som ingår i varje Brittisk flygklubb är naturligtvis bortmonterad. Walton Airport var en gång Lahores internationella flygplats, idag har en byggfirma byggt hus ända ner till bankanten på halva banlängden och tröskeln för Bana 14 är inflyttad ett par hundra meter. Det flyger stora flockar glador runt i varmluften ute på banan och en strid ström av folk genar ständigt till fots och på motorcykel över flygplatsen. Under min tid i Lahore tränade flygklubben unga elever från PPL till CPL i rasande takt och det var skoj att uppleva den positiva atmosfären, det blev min rutin att köra ut dit varje lördag och efter några veckors övertygande lyckades jag få skolchefen att gå med på att låta mig flyga runt i varvet med en instruktör. Det gjorde jag i tio månader och det blev så småningom utflykter längre bort än bara i varvet. Flygplanen var gamla och slitna och på sommaren låg temperaturen runt 50 grader ute på banan, det tog en stund att komma i luften med en Cessna 150 och i PA28'an dog man av värmeslag på marken. Trevliga och hjälpsamma människor är min största behållning från tiden på flygklubben i Lahore, men idag bara tio år senare skulle det vara omöjligt att köra runt fritt i Lahore som jag gjorde då. Pakistan har blivit livsfarligt.

I en Cessna 152 över Lahore med min vän Taqi

På baslinje över Liberty Market. Tröskeln till Bana 14 är inflyttad

Kanadensiska deHaviland Beaver och Nya Zeeländska Fletcher FU24, långt hemifrån

MALAYSIA

För några år sedan hade jag ett uppdrag i Malaysia och hittade efter lite letande *Royal Selangor Flying Club* som ligger vid den historiska Simpang flygplatsen (WMKF), ett gammalt och vackert beläget flygfält nära centrala Kuala Lumpur (KL). Fram till 1965 var Simpang den internationella flygplatsen i KL och atmosfären på flygklubben tar besökaren på en tidsresa till Brittisk kolonialtid, dekorerade trätavlor i klubbhuset har namnen inpräntade på klubbens ordförande sedan 1930 talet. Jag lärde mig snart att Malaysia var rena drömlandet för privatflygning, massor av flygfält och väldigt få begränsningar i var man kunde flyga. Det skulle ta månader för mig att skaffa en lokal validering så istället beslöt jag mig för att hitta en instruktör som var villig att offra några lördagar framöver för att agera guide åt mig, tillsammans kom vi att flyga till flera vackra platser i Malaysia med landningsbanor satta i tropisk grönska. Vi flög till Malacka (WMKM) vid kusten en timmes flygning sydväst om Kuala Lumpur och till Burnam River Aero Park i norr, på vägen till Burnam River passerade vi det berömda hindu templet Batu Caves på låg höjd. En lördagsflygning tog oss till den vackra ön Pankor Island (WMPA) i nordväst, på vägen dit flög vi över en stor flod med jättelika fiskodlingar på bägge sidor och vi passerade över enorma risodlingar och palmoljeplantager. Hela Västmalaysia verkar ha omvandlats till en jättelik matfabrik. På vägen tillbaka från Pankor Island landade vi på Sitiawan airstrip (WMBA) för att köpa färsk durian, en frukt som är känd för sin starka lukt, någonting liknande surströmming.

På final till Pankor Island (WMPA)

En paus på Pankor Island

Den mest intressanta flygningen jag gjorde i Malaysia var en tur till Tioman Island (WMBT). Varje dag är en Cumulonimbus dag i Malaysia, imponerande CB moln kommer konstant in från Sydkinesika Havet i öster och rullar in över Malackahalvön i sakta mak. På undersidan regnar det rejält, i mitten vill man inte vara men runt omkring är vädret oftast bra. Vi hade startat vår rutt mot Tioman Island på Flygnivå 100 och spenderat två timmar av härlig flygning med att navigera runt vackra men dramatiska moln. Ute till havs hade ett stort CB moln lagt sig som ett mörkt lock rakt över vår destination och tornet på ön rapporterade att sikten var dålig i det kraftiga regnet. Flygplatsen kräver visuell inflygning eftersom den korta landningsbanan ligger inklämd i en liten vik och det går bara att landa från ett håll, Bana 20 slutar nämligen rakt mot en bergvägg. Min guide lotsade mig i position för landningen, för att komma ner följde vi väldigt nära den norra bergsluttningen i viken och svängde sedan till final med full klaff och så låg fart som möjligt för att få stopp på den korta och blöta banan. Landningen gick bra och det var en fantastisk plats att ha landat på. Vid en restaurang på stranden en liten bit bort kunde vi njuta av en god lunch medan regnet öste ner utanför. Efter start några timmar senare mötte vi solen igen men öppningarna mellan CB molnen krympte ju närmare KL vi kom, vi befann oss över en hög bergskedja öster om stan och kunde inte sjunka till lägre höjd förrän vi passerat den. Det började kännas obehagligt, jag hade ingen större lust att uppleva insidan på en tropisk CB i en Cessna 172 men just som öppningarna i molnen framför oss började ta slut hade vi kommit in över KL och kunde påbörja inflygningen mot Simpang.

Tioman Island under ett tjockt molnlager

Landning mot en bergvägg på Tioman Island (WMBT)

Omringad av Cumulonimbus nära Kuala Lumpur

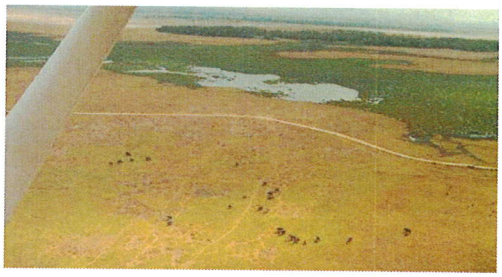
- *Det finns tre flygplatser i Kuala Lumpur området som heter nästan samma sak vilket skapar total förvirring i sociala sammanhang då man pratar om flyg i Malaysia. Kuala Lumpurs äldsta flygfält* ***Simpang*** *var det flygfält jag flög ifrån och som ligger nära centrum av stan. En bit västerut ligger* ***Subang*** *som bland annat används av lågprisflyg. Den stora internationella flygplatsen söder om stan heter* ***Sepang****.*
- *Simpang flygplatsen hotades nyligen av nedläggning för att ge plats för ett bostadsområde, (känns detta igen?) glädjande nog hände inte det och flygplatsen finns fortfarande kvar.*

KENYA

Vid ett projekt i Kenya för tio år sedan föddes min obotliga kärlek till flygning i Afrika. Min kompis Lasse *Svensson (han som tog mig på min första flygning runt i Skåne 1979)* har bott i Kenya i många år, Lasse tipsade mig om vad som behövdes för att ordna en lokal validering hos *Kenya Civil Aviation Authority (KCAA)* och vilka firmor på Wilson Airport (HKNW) som hyrde ut flygplan. Att bli medlem i *Aero Club Of East Africa* var en självklarhet, flygklubbens terrass blev en naturlig plats att fylla i loggboken efter en dags flygäventyr i den Afrikanska bushen och samtidigt njuta av en iskall Tusker. Wilson Airport är en flygplats tagen direkt ifrån en äventyrsfilm och för 20 år sedan kunde man hitta flera flygplansvrak runt fältet, de flesta vraken har städats bort nu eller flyttats lite längre in i bushgräset men känslan av att vara i Afrika är total här. Lokala flygbolag flyger turister i *Cessna Caravan* och *deHavilland Dash-8* till nationalparker i Kenya och mängd olika destinationer i östra Afrika, FN flyger regelbundet till Lokichogio på gränsen till Sydsudan och *AMREF Flying Doctors* har en bas här. I byggnader runt om fältet ligger en mängd flygskolor och firmor som erbjuder flygcharter.

Lasse vid ett flygplansvrak i gräset på Wilson Airport

Att flyga från Wilson kräver en del tålamod och kunskap i lokala procedurer. Kenyanska myndigheter älskar onödig byråkrati och Kenya Civil Aviation Authority har gjort sig till mästare i ämnet. Färdplan, lastmanifest och passagerarlista krävs för all flygning utanför trafikvarvet. Innan start och direkt efter landning måste man passera *Customs* där dokument och flygplan noga inspekteras. Eventuella passagerare måste gå igenom en improviserad passagerarterminal där metalldetektorer piper högt medan personalen verkar vara på permanent lunchrast.



Betande elefanter i Amboseli National Park

Mittemot *Aero Club Of East Africa*, på andra sidan flygfältet, ligger Nairobi National Park. Landningsbanorna på Wilson är 1500 meter långa, men då flygplatsen ligger på 5500 fots höjd upplevs dom ändå som korta om man är tungt lastad. Bana 14 slutade strax innan staketet till nationalparken och jag startade här en gång med två passagerare ombord för en flygning till Amboseli National Park. Det var mitt på dagen i en Cessna 172 med fulla tankar och tre vuxna ombord, vi accelererade i snigelfart medan jag hade ögonen fixerade vid hastighetsmätaren i väntan på tillräcklig fart för att kunna lätta. Nationalparken kom allt närmare och då vi väl kom i luften efter en evighet hade jag en vertikal stighastighet på bara 100 fot i minuten. Vi klarade staketet men det var tur att inga giraffer stod på den andra sidan och tittade på.

En grupp elefanter på marsch till öppet vatten

Amboseli nationalpark är en grön oas i ett savannområde där elefanter betar i våtmarker som är en rest från en försvunnen sjö. I väster, på andra sidan gränsen till Tanzania, ligger Mount Kilimanjaro med sin krympande glaciär på toppen. Besökare hit kan med lite tur och en bra kamera fånga både en elefant i grönskan och en snövit glaciär i samma bild, själv fick jag nöja mig med att parkvakten vid flygfältet fotade mig på den Piper Cherokee jag flygigt dit. Under en av flygningarna hit flög jag över en stor grupp elefanter på vandring över en torr slätt mot det öppna vattnet i Amboseli. Elefanterna kom från ett skogsområde i norr där de betat och det måste ha varit en hemsk marsch i värmen, speciellt för de små elefantungarna.

Amboseli airstrip (HKAM), Kilimanjaro i bakgrunden

Den första gången man ser vilda djur i Afrika från flygplanet känns det helt overkligt och för mig kom den upplevelsen första gången i Maasai Mara National park som ligger runt 100nm väst om Nairobi. Jag lämnade Wilson vid lunchtid och kom snart ut över Rift Valley som kokade av värme mitt på dagen. Termiken var den värsta jag varit med om och den Cessna 172 jag flög tog hela tiden emot kraftiga stötar i rollplanet från stigande varmluft. Jag fick parera med fulla roderutslag, det var en svettig och ansträngande flygning och jag insåg att här ska man nog

Olkiombo airstrip (HKOK) i Maasai Mara

flyga tidigt på morgonen innan det blir så varmt. Så småningom kom jag in över Maasai Mara med vita knogar på ratten och sjöblöt av svett. Marken förändrades sakta från torr och stenig till levande och grön. Jag befann mig plötsligt över det vilda Afrika jag sett på TV och på film. Tusentals gnu vandrar mellan Serengeti och Maasai Mara då de följer de årliga regnen, för att komma åt de bästa betesmarkerna måste de korsa den krokodilfyllda Mara floden flera gånger. Det är ett imponerande drama som folk från hela världen kommer för att uppleva och nu kunde jag se alltihop från flygplanet.

Det var otroligt att se allt djurliv på marken och under inflygningen till Olkiombo airstrip (HKOK) som var mitt mål, syntes flodhästar i Talek River på bägge sidor om flygplanet. Landningen gick bra och från *Mara Intrepids Tented Camp* hämtade man upp mig i en Landcruiser för transport till deras *lodge* för en välkommen lunch. En Maasai stannade kvar vid flygplanet för att vakta det till dess jag lämnade. Han såg väl till att inga elefanter kom och kliade rumpan mot flygplanet.

- En Cessna 172 har egentligen en för liten motor för den höjd man flyger på här och för den höga värmen. Starten blir ofta en nagelbitare och då man kommer tillbaka från Rift Valley ligger det ofta nedsvep nära Ngong Hills som är på gränsen av vad flygplanet klarar av. I jämförelse kan nämnas en flygning till Maasai Mara med Lasse i hans hemmabyggda Christen Eagle, ett aerobatic flygplan med korta vingar och en jättemotor, i den upplevde vi inga som helst problem med startsträcka, termik eller nedsvep.

Boken *West With The Night* skrevs 1942 av Östafrikas första kvinnliga pilot Beryl Markham, här blandas historiska personer och händelser ihop med underbara skrönor från flygets barndom i Kenya. Det är inspirerande läsning och man inte undgå att bli ödmjuk när man tänker på hur det vara att flyga här på 1930-talet utan all den teknik vi nu tar för given. Aero Club Of East Africa hedrar Beryl Markham med en minnestavla i klubbhuset och med många historiska foton på väggarna.

I en scen från filmen *Out of Africa* flyger Dennis Finch Hatton och Karen Blixen (Robert Redford och Meryl Streep) en Gipsy Moth över en sjö där flygplanet skrämmer upp mängder av rosa flamingo. En av dessa sjöar är Lake Magadi som ligger 50nm sydväst om Wilson, sjön ligger på 2100 fots höjd över havet, alltså betydligt lägre än Nairobi och det är hett som i helvetet där nere. Vattenytan är mättat med natriumkarbonat över stora ytor och i den södra änden av sjön bubblar det upp hett vatten där det otroligt nog lever små randiga fiskar.

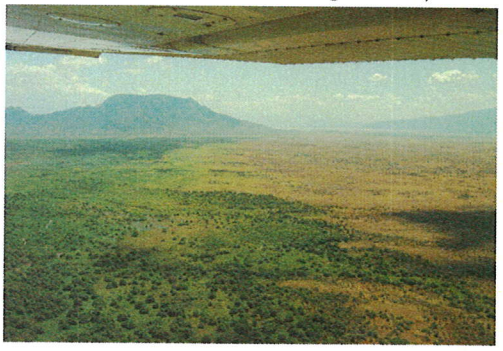
Mitt i den här varma soppan vadar rosa flamingo runt i tusental och silar alger, från luften står de i stark kontrast mot vattnet och det är precis lika fantastisk som i filmen att flyga över dom. Sydväst om Lake Magadi ligger Shompole naturreservat som sträcker sig ner mot Lake Natron. Jag hade kontaktat en *lodge* i området för ett besök men deras *airstrip* som låg på en uttorkad flodbädd vid sjöänden såg för stenig och farlig ut för landning, dammiga hjulspår indikerade att någon varit där, någon gång. Jag gav upp landningsförsöket och flög vidare söderut, ut över naturreservatet och kände mig efter en stund som jag var transporterad långt bak i tiden, inga spår av människor, en grupp zebror sprang undan från flygplanet. Då jag kom in över Lake Natron blev det bara mer spännande och jag kände att jag kunde ha fortsatt hur länge som helst, men utan någon som helst räddningsutrustning i flygplanet och bara en flaska vatten beslutade jag mig för att återvända och landa vid Magadi *airstrip* (HKMG) för en paus. När jag satt där på däcket av Cessnan i skuggan av vingen och tittade noggrannare på den slitna flygkartan i skala 1:1,000,000 såg jag att jag att flygturen längst den norra stranden av Lake Natron tagit mig in över

Boken *'West with the night' fick följa med västerut*

En Maasai vaktar flygplanet *vid Olkiombo airstrip*

Över Maasai Mara i Lasses fina *Christen Eagle*

Lake Magadi. Natriumkarbonat färgar vattenytan röd



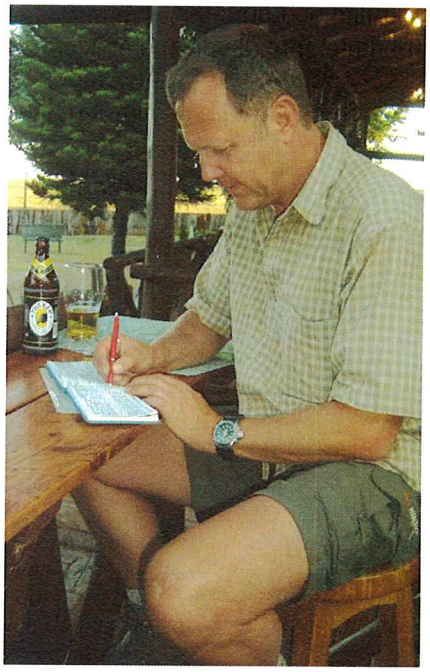
Shompole Naturreservat med Lake Natron i bakgrunden

Lake Magadi airstrip. En paus i skuggan av vingen

gränsen till Tanzania av misstag. Idag hade det nog inte hänt, min *iPhone* och *iPad* ger mig en precision i navigationen som hade varit svårt att uppnå för bara tio år sedan, *Apparna* har uppdaterade flygkartor över hela världen och ger mig all färddata jag behöver. Papperskartan får numera följa med bara som backup.

Jag hade kunnat stanna i Kenya hur länge som helst och upptäcka mer, flygkartan var full med platser jag ännu inte besökt och jag älskade att prata med folk vid flygklubben och höra deras flyghistorier. Jag fick en känsla av det här var en unik värld som var på väg att försvinna och jag ville se mer innan den försvann.

- *Flygplanen jag hyrde på CMC Aviation på Wilson var i absolut sämsta skick. De flesta instrumenten visade fel eller var ur funktion, intercom'en fungerade inte och oljetemperaturmätaren visade gärna rött under stigning vilket gav extra stress, verkstan hade nog monterat någonting bakvänt.*
- *När flygplatsen ligger 5500 fots höjd får man hantera motorn lite annorlunda än man är vad vid hemifrån. Direkt efter motorstart drar man ner bränsleblandningen till 'mager blandning' och innan magnetkontrollen trimmar man in blandningen till det läge där motorn går som bäst. Att starta på 'rik blandning' som man gör nära havsytan skulle vara omöjligt här, motorn skulle inte gå rent och den skulle vara tämligen kraftlös.*



En kall Tusker på terrassen vid *Aero Club Of East Africa* medan jag fyller i loggboken.

Kenya Revisited

Här slutade först historien om min flygning i Kenya för över tio år sedan. Jag hade varit tillbaka i Nairobi några gånger men inte haft tillfälle att flyga, men så i juni 2016 kunde jag stanna kvar ett par veckor och det gav mig möjlighet att genomföra en flygning som jag inte kunnat göra tidigare.

Mycket är sig likt på Wilson Airport, charmen och känslan av äventyr finns kvar, i över 80 år har flygplatsen fått växa ur ett afrikanskt kaos vilket skapat en unik atmosfär. Fler flygplan är i rörelse än tidigare och nu ser jag även jetflygplan på flygplatsen. De tyngre flygplanen och brist på underhåll har orsakat *'pot holes'* i både taxibanor och landningsbanor, så flygplatsens asfalterade ytor är nu samma slitna skick som Kenyas vägar. Nationalparken som tidigare gränsade flygfältet har fått ge vika för en kinesbyggd motorväg och ett bostadsområde har byggts mellan flygfältet och nationalparken, naturen får backa.

Lördag morgon i juni, vinter i Kenya och det eldas i klubbhuset

Jag hade inte hade tid att ordna en Kenyansk validering av mitt svenska certifikat så jag behövde ordna både ett flygplan och en instruktör som kunde följa med mig. *African Sky Charters* har ett stökigt men charmigt kontor i ett träskjul bredvid flygklubben, i deras slitna flygplansflotta finns en fullt fungerande Cessna 182 med 235hk motor. Nu skulle jag äntligen ha ett flygplan med mer ös i motorn än jag haft för tio år sedan då jag först var här. Min kenyanska instruktör och guide Captain Vishant Modasia var otroligt hjälpsam, då vi möttes på lördag morgon hade han redan fixat med tankning och nödvändiga dokument, en av teknikerna hade skickats till flygledartornet för att lämna in vår färdplan. Då vi var klara med säkerhetskontrollen vid den kaotiska tullterminalen fick vi klart att taxa till Bana 14 för start. Jag tänkte ett ögonblick på mitt äventyr här i den trötta Cessna 172'an, men nu accelererade vi snabbt och efter några stuts genom grusfyllda *'pot holes'* var vi snart i luften och kunde följda *South East Access Lane* i riktning söderut, mot Serena Kilaguni Lodge (HKLL) i Tsawo West National Park

Serena Kilaguni Lodge med airstrip och taxibana i bakgrunden

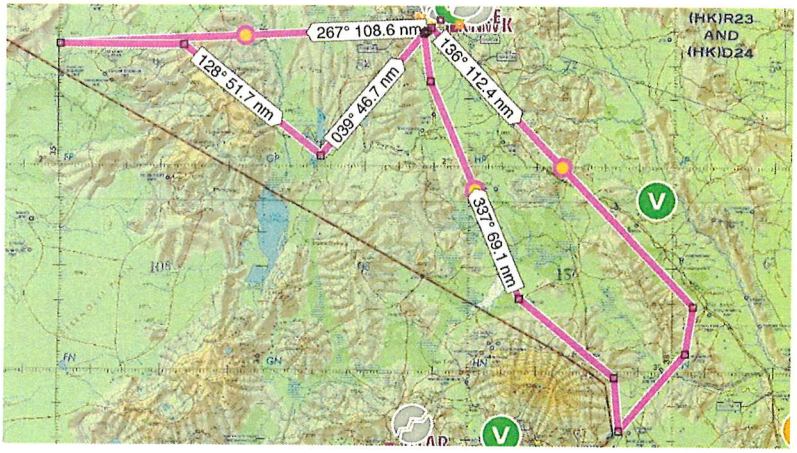
Det var vinter i Kenya och vi flög till en början i ett lätt regn med låg molnbas, längre söderut blev vädret gradvis bättre. Flera bergskedjor ligger utmed sträckan så vi behövde fri sikt för att fortsätta på låg höjd.

Flygplanet ställs upp på bilparkeringen och man blir hämtad i en Landcruiser från lodgen

Vi flög en stund parallellt med järnvägen till Mombasa som liksom så mycket av infrastrukturen i Afrika nu uppgraderas av Kinesiska byggföretag. Nära städerna har Kenyas vackra savann avskogats och träden förvandlas till träkol men då vi rundat Chyulu Hills och kom in över Tzavo West nationalpark flög vi över grön skog skyddad av *Kenya Wildlife Service (KWS)*. Vid vattenhålet framför Serena Kilaguni Lodge betade en grupp elefanter som inte verkade bry sig att vi flög in lågt för att kontrollera att landningsbanan var fri från vilda djur. Vi taxade in till hotellets parkeringsplats som för tillfället var tom på bilar och välkomnades i receptionen med kall juice av passionsfrukt och våtvarma handdukar. Efter en god lunch med utsikt över vattenhålet och Kilimanjaro i bakgrunden var det dags att fortsätta vår resa, då vi taxade ut för start stod en giraff och tittade på oss. Efter start passerade vi över Mzima Springs och flög sydväst i riktning mot den kristallklara vulkansjön Lake Chala vid foten av Kilimanjaro, på gränsen till Tanzania.

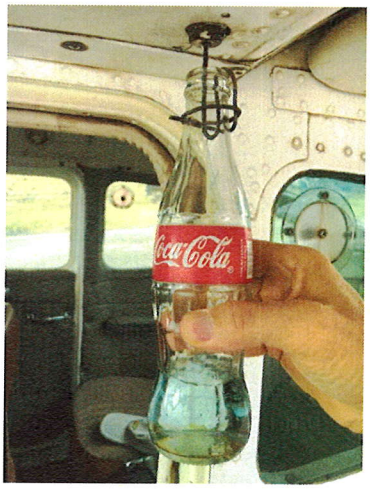
Vulkansjön Lake Chala vid foten av Kilimanjaro

Efter jag tagit några bilder på Lake Chala följde vi gränsen mot Tanzania norrut, Under flygningen dök Kilimanjaro ibland upp genom molnslöjorna och på toppen syntes den berömda glaciären, det var en fin flygning. Vi landade på Amboseli för en kort paus och efter start tog vi ett varv på låg höjd över området. Vattennivån var hög efter kraftiga regn i maj och en stor flock rosa flamingo hade kommit hit på besök. Vi vände norrut och passerade över Orly Airpark där piloter som tröttnat på krånglet vid Wilson byggt en egen flygplats. Tornet vid Wilson gav oss klart för inflygning till Bana 07 via *Monastery* inpasseringspunkt.



Några av de rutter jag flygigt i Kenya och som berättelserna här handlar om. Maasai Mara i väster, Lake Magadi i sydväst, Tsawo Kilaguni Lodge och Amboseli i sydöst

Efter landning och medan Captain Vishant fixade med tulldokumenten anlände Kenyas president i en privatjet rakt framför vårt flygplan. En röd matta rullades snabbt ut från VIP hallen till flygplanstrappen, mattan hade samma nyans av rött som landet Kenya har på världskartan i *Transparency International's* årliga korruptionsindex.

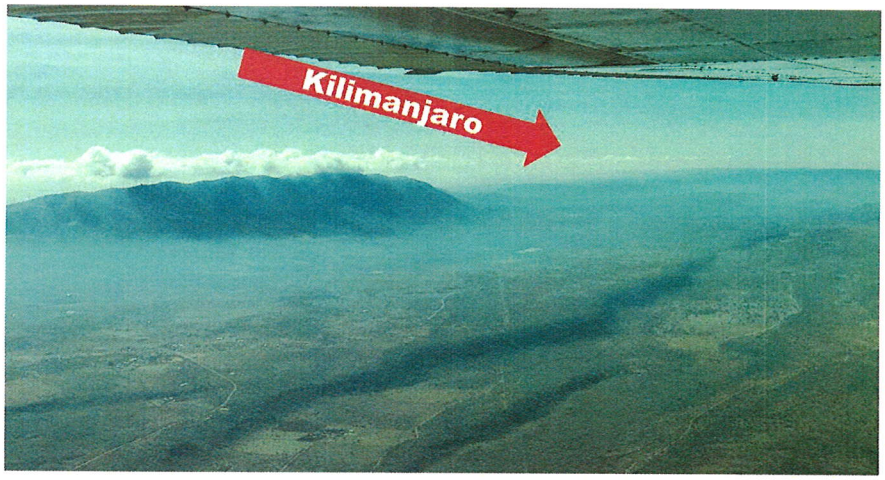


Afrikansk bränsledränering

Oktober 2016

Projektet jag startade i Nairobi i juni hade tagit fart och det blev dags att övervaka nästa fas, nu hade jag plötsligt tillgång till flera helger då jag kunde flyga under de veckor jag var i landet. Jag hade inte varit i Maasai Mara på tio år och nu ville jag komma tillbaka, både för att få uppleva flygningen dit igen men också för att återse den plats som betytt så mycket för mig då jag först kom till Kenya för många år sedan. Captain Vishant föreslog att vi skulle flyga till Mara Serena Lodge där han har flera bekanta som jobbar. Sagt och gjort, vi möttes tidigt lördag morgon på Wilson, teknikerna hade redan förberett flygplanet, tankat och lämnat in färdplanen till tornet. Vi startade Bana 14 som vanlig, högersväng direkt efter start, 6500 fots höjd med kurs rakt västerut. Då vi lämnar kontrollzonen ger Nairobi Center oss klart till Flygnivå 85.

Samma scen utspelade sig tre lördagar i rad under oktober fast med lite variation. Vid första flygningen omringades vi snart av morgontrötta moln som inte ville lätta efter nattens regn och



Ngong Hills vid kanten av Rift Valley en tidig morgon under flygning västerut mot Maasai Mara

vi flög en stor del av sträckan i och ur moln. Nästa helg kunde vi njuta av en flygning mestadels *on-top* innan molnen hann spricka upp. Den sista flygningen till Mara i oktober gjorde vi i kristallklar luft och kunde se ända till Kilimanjaro i söder. I norr syntes både Aberdeeres Mountains och Mount Longonot. Nu känner jag igen de olika landmärkena på sträckan och vi spenderar en stor del av flygningen med att lyssna på 118.0, frekvensen för okontrollerad trafik vid destinationen och för allmänt pilot skvaller. All koordination i trafikvarvet sker direkt mellan piloterna, några Dash-8 och Cessna Caravan var redan i området för att hämta och lämna turister men skulle vara ur vägen då vi var framme. Vi rapporterar *Top of Descent* till Nairobi Center och startar inflygningen, Talek River leder oss mot målet, framför oss ligger Oloololo bergen som utgör den västra gränsen för nationalparken. Nedanför Oloololo flyter Mara Floden från norr till söder innan den så småningom svänger västerut mot Victoria sjön. Vid Mara Serena *airstrip* har en Caravan precis startat och några vårtsvin springer runt vid banänden, jag landar lite längre in och parkerar flygplanet. Omställningen till att vara mitt i Afrikansk vildmark när man kliver ur flygplanet är total och helt fantastisk. En Landcruiser dyker upp efter en stund och tar oss till Mara Serena Lodge som ligger på en kulle med fantasisk utsikt.

Morgontidig VFR flygning *on-top* västerut på Flygnivå 85

Inflygning mot *Mara Triangle*

En helg bokade jag in mig vid Kichwa Tembo Tented Camp, efter jag landat på deras *airstrip* flög Vishant flygplanet till Serena där han kunde bo billigt hos sina kompisar. Nu kunde jag njuta ostört av ett dygns fantastiska och exklusiva naturupplevelser innan jag blev upplockad igen dagen därpå.

Mara Serena airstrip, med *Oloololo* bergen i bakgrunden

Jag har lärt mig att starta från Wilson så tidigt på morgonen som möjligt i sval och stabil morgonluft, låga moln bildas nästan varje natt över Nairobi men lättar oftast tidigt och man kan lämna kontrollzonen utan att gå in i moln, det är en rofylld upplevelse blandat med spänning inför den kommande flygningen. Eftermiddagarna ger ofta en helt annan flygupplevelse. Det är varmt och svettigt i flygplanet, solen sticker i ögonen och bländar ut instrumenten, termiken är kännbar hur högt man än flyger och man blir trött av att ständigt korrigera flygplanets rörelser. Vid retur från Maasai Mara gör den ständiga ostvinden att flygningen går långsammare men så småningom lämnar man Rift Valley bakom sig och flyger in över stadsdelen Karen. Termiken upphör och under oktober belönas man med jakarandaträd som blommar vackert lila i de jättelika trädgårdarna i Karen. Rapportpukten *Monastery* representeras numera av ett köpcenter som syns på långt håll och efter passage svänger jag in på final till Bana 07.

Efter landning på Kichwa Tembo airstrip i Maasai Mara. Pilotskjorta med axelklaffar underlättar på Wilson där säkerhetsvakterna tycker om att krångla till livet för piloter,

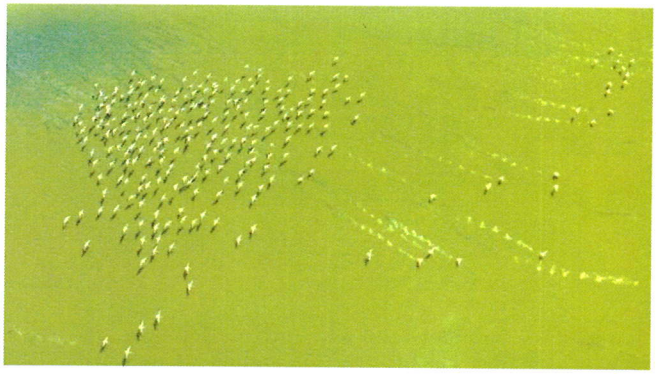
Strax norrut, på andra sidan om Langata Road och fullt synlig under inflygningen, ligger det jättelika slumområdet Kibera där hundratusentals människor lever på mindre än 1 USD om dagen.

Loita Hills är ett bergsmassiv sydöst om Maasai Mara som sträcker sig upp till 8700 fots höjd. Jag hade passerat snabbt över området i Lasses *Christen Eagle* tidigare men ville se de skogsklädda bergstopparna närmare och i lugnare takt, så vid en flygning från Mara tillbaka till Nairobi la jag in en rutt till Lake Magadi via Loita Hills. På över 9000 fots höjd flög vi in över tät grön tropisk skog som såg ut som bilder från regnskog i Amazonas, ett okänt område för turister men tydligen inte för tjuvjägare, Kenya Wildlife Services kämpar ett beväpnat krig här och på många andra platser i Kenya mot organiserad tjuvjakt som hotar att utrota allt djurliv utanför de mest kända nationalparkerna. Den östra sidan av Loita Hills stupade brant ner mot Rift Valley och vi paserade Entasopia Falls som fyller på vatten till Ewaso Ng'iro floden. Den trädkantade floden meandrar som en tunn grön tråd genom det annars torra landskapet i Rift Valley och utgör den enda vattenkällan för våtmakerna i Shompole Conservancy. Det var över det här vackra området jag hade förirrat mig in i Tanzania tio år tidigare Efter vi passerat vattenfallet och Ewaso Ng'iro påbörjade jag en lång plane´ ner mot Lake Magadi. Luften var het som vanligt därnere och efter jag fotograferat några flockar rosa flamingo var det skönt att påbörja stigningen tillbaka mot Nairobi.

Så vad krävs det i tid och pengar att uppleva Kenya från luften på det sätt jag beskrivit? Att skaffa Kenyansk validering har blivit krångligare, man måste numera göra ett Air Law prov och efter 5 timmar flygning med lärare får man en validering som bara gäller i tre månader. Alternativet är att skaffa en Kenyansk PPL som gäller ett år i taget. För att göra det krävs en hel del tid i landet för prov och uppflygning, okända kostnader i tid och pengar alltså. Den Cessna 182 jag hyrde hos African Sky Charters kostade 330 USD i timmen efter en del förhandlingar. Min guide och vapendragare under flera äventyr, Captain Vishant, kostar 50 USD extra per dag när man lämnar Wilsons trafikvarv och 100 USD om man stannar ute över natten. 12 USD i landningsavgift på Wilson tillkommer samt en Navigation Fee på 21 USD från Nairobi Center. När man landar på en airstrip ute i bushen får man betala en landningsavgift på ungefär 15 USD. KWS tar 70 USD per dygn i parkavgift och Kichwa Tembo Tented Camp där jag spenderade en natt tog 220 USD per person med tre måltider och Game Drive, jag tror jag fick nån speciell rabatt för det var väldigt få gäster där, normalpriset är minst det dubbla. Jag fick även betala uppehälle för Captain Vishant när vi stannade ute. Nu är det inte varje dag man besöker Kenya och har möjlighet att uppleva något verkligen unikt så det var utan tvekan väl värt pengarna och jag längtar alltid tillbaka till Kenya.

Kibera *(the jungle)* Afrikas största urbana slumområde

Loita Hills, ett tillhåll för både knarkodlare och tjuvjägare, det händer tydligen att flygplan blir beskjutna från marken här



Rosa Flamingo vid låg passage över Lake Magadi

Tillbaka i Nairobi Wilson efter ännu ett fantastiskt flygäventyr i Kenya

SYDAFRIKA, GHAUTENG & LIMPOPO

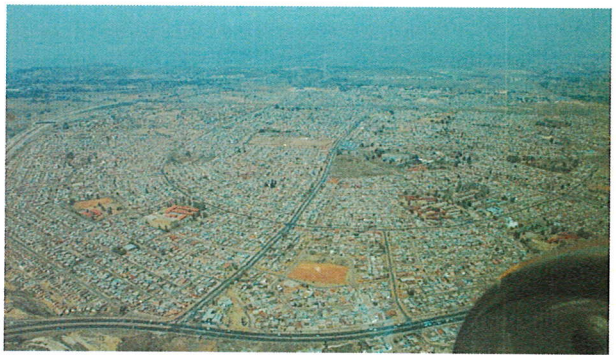
Två år efter mina första flygäventyr i Kenya kom jag tillbaka till Afrika, den här gången till Sydafrika. Under ett fantastiskt år fick jag möjlighet att pröva på flygning både i Ghauteng och Limpopo distrikten i norra Sydafrika och i Kwazulu-Natal området vid östkusten, men innan jag kunde börja flyga på egen hand var jag naturligtvis tvungen att gå igenom den process som krävs för en Sydafrikansk validering. Jag hittade en flygskola vid Rand flygplatsen (FAGM) i södra Johannesburg där man hjälpte mig med vad som behövdes. Processen tog onödigt lång tid då flygskolan insisterade på att jag skulle flyga fem timmar med en instruktör men jag följde minsta motståndets lag eftersom instruktören var både trevlig och en bra källa för information om flygning i området. Jag var även tvungen att göra ett *Air Law* prov, flygskolan ordnade en provvakt som övervakade medan jag gjorde provet *online*. Luftfartreglerna i Sydafrika är snarlika de svenska så det var inte särkilt svårt, dessutom finns ett häfte att köpa med alla regler för VFR flygning i Sydafrika så det går snabbt att plugga in det som behövs. Som temporär besökare i landet får man bara ett VFR tillstånd oavsett vilken kvalificering man har med sig hemifrån. Det är kanske tur, ovädren i Sydafrika är inte att leka med, jag har vid flera tillfällen fått smakprov på flygning i åskväder som passagerare i linjetrafik under inflygningar till Johannesburg och det är inget man vill uppleva i ett lätt flygplan.

Wonderboom flygplats blev min bas under tiden i Johannesburg
Den här Cessnan hyrde jag från Pretoria Flight School

När allt är klart på flygskolan tar man de stämplade och signerade dokumenten till *South Africa Civil Aviation Authority (SACAA)* i Midrand som ligger mitt mellan Johannesburg och Pretoria. SACAA kontaktar Transportstyrelsen i Sverige för att kolla att man inte är en skojare och efter några dagar får man en lokal validering som är giltig i fem år. Då allt var klart hade jag hittat den socialt aktiva *Pretoria Flight School* vid *Wonderboom* flygplatsen (FAWB) norr om Pretoria. Jag kom att hyra flera flygplan därifrån och även från *Blue Chip Flight School* vid samma flygplats, Blue Chip hade även en Piper Arrow i bra skick som jag gillade.

Över de gröna trädgårdarna i Melrose och Rosebank, i bakgrunden syns det slitna och nerkörda Johannesburg *downtown*

I det jättelika *JHB Special Rules Area,* som täcker hela Pretoria och Johannesburg området, finns ett nätverk av VFR rutter där man får flyga med egen uppsikt, 7000 fot gäller vid flygning söderut och 7500 fot norrut. Flygplatserna ligger högt här precis som i Kenya, mellan 4000 och 5200 fot och en varm sommardag kan det hända att man startar med en *density altitude* på 9000 fot, så landningsbanorna och även flera *bushstrips* jag kom att besöka var väl tilltagna, det tar en stund att komma i luften här.



Jag passerar över Soweto Township på södergående höjd för VFR trafik

En flygning jag kom att göra flera gånger var från Wonderboom till Rand, en flygning på 45 minuter. VFR rutten går över *Santon City* via *Kaylami Race Course* och vidare över *Orlando Power Station* väster om *Soweto*. Under flygningen har man också en fin utsikt över *Melrose* och *Rosebank*, Johannesburgs tjusigaste stadsdelar med jättestora gröna trädgårdar. Då jag passerat Soweto svängde jag österut mot Rand, förbi jättelika berg av krossat grus från stans berömda guldgruvor och efter landning taxade jag fram till flygledartornet där det ligger en restaurang som är välbesökt på helgerna. På en stor gräsyta

På en lunchflygning till Rand flygplats med Piper Arrow ZS-LVH från *Blue Chip flight school* i Wonderboom

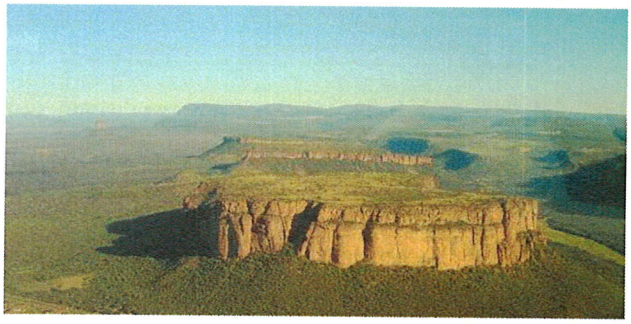
mittemot tornet stod en lång rad kärleksfult renoverade DC3, DC4 och DC6. Lite längre bort två pensionerade Boeing 747 tillhörande South African Airways flygmuseum. Allt detta gav restaurangen en härlig atmosfär. Piloter baserade på Rand flög naturligtvis till Wonderboom för lunch av precis samma anledning som min, vi piloter gillar att ha ett mål och en ursäkt för vår flygning, hur ekonomiskt korkat den än är.

Under mina upptäcktsfärder på helgerna upptäckte jag så småningom Waterberg Mountains ett par timmar flygning norr om Pretoria. Området befolkades under *The Great Trek* i början av 1800 talet av holländsktalande nybyggare på flykt undan Brittisk kontroll och man byggde upp lantbruk här med hjälp av infödda slavarbetare. På senare år har många av lantbruken förvandlats till privata *game reserves* dit det kommer turister från hela världen för att skjuta inhägnade Afrikanska djur.

Min bas i *'The Waterbergs'* blev genom bekanta *Jembisa Lodge*, en vacker egendom ägd av en förmögen engelsk familj. Det stora huset hade konverterats från en bostad i vildmarken till en mycket exklusiv *lodge* komplett med vilda djur och egen *Game Ranger*. Vid Jembisa Lodge fanns två landningsstråk, det närmaste låg precis bredvid service byggnaderna men det var full av vildsvinsgryt och var delvis igenväxt efter flera år utan användning. Hos grannarna två kilometer norrut fanns ett större landningsstråk som ibland använts för att flyga in gäster, här skulle jag kunna jag landa.

Södra änden av det primitiva bushstråket lutade kraftigt nedåt och var full av sten. Den motsatta änden var i bättre skick även om det fanns en hel del termitstackar i sanden här som skulle behöva jämnas ut innan start och landning. Termiterna är otroligt snabba på att bygga upp sina högar igen om man raserar dom, det tar bara en dag och under sandtornen är marken helt ihålig och underminerad. Vid den norra banänden låg en jaktstuga där en hög radiomast hade monterats av en icke-pilot, masten krävde uppsikt och undvikande manöver under inflygningen. I Sverige hade nog Jembisa's landningsstråk dömts ut som otjänligt.

Jag flög ofta upp till Waterbergs på helgerna och en fredagseftermiddag hade jag landat precis innan solnedgången, jag blev upplockad av min vän från Jembisa Lodge och då vi lämnade flygplanet hade det redan börjat mörkna. Då vi hade kört bara en liten stund stod det plötsligt fyra noshörningar på vägen framför oss och blängde i strålkastarljuset.



Waterberg Mountains i Limpopo

Bushstråket vid Jembisa Lodge (23°55'2.12"S 28°24'5.26"E)

Noshörning på vägen, bäst att vänta lite

Parkerad vid Jembisa Lodge airstrip

Vi fick platta till termitstackar och fylla i hål i banan innan start

Tankning med slang från en jeepdunk

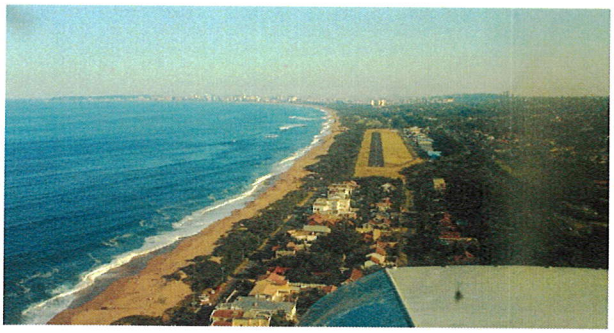
Noshörningarna tillhörde Jembisa och var tydligen ute på en kvällspromenad. Det fanns ingen plats att köra runt, stjärnorna hade kommit fram och det gjorde ett par öl från kylväskan också. På säkert avstånd följde vi noshörningarna som i sakta mak gick i samma riktning som oss.

Då jag kom tillbaka till Wonderboom på måndag morgon fick jag ibland spendera lite tid att tvätta av gräs och lera från flygplanet innan jag lämnade tillbaka det. För att få hyra flygplan var jag nämligen tvungen att skriva på ett papper där jag försäkrade att bara landa på officiella belagda banor, men sådana banor ligger oftast långt ifrån platser där man kan uppleva riktiga Afrikanska äventyr.

- *Privat flygning i Sydafrika verkar ha upplevt sin höjdpunkt på 60 och 70-talet då det var vanligt att bosättare på landet hade egna flygplan som användes nästan dagligen för transporter. I samhället Vaalwater som ligger i Waterbergs hade diverseaffären sin egen airstrip så att folk kunde flyga dit och handla. Den var inte längre i bruk och numera är många privata landningsbanor i Sydafrika helt eller delvis igenväxta..*
- *Vid ett besök på vårt kontor i Johannesburg förra året körde jag bort till Wonderboom för att se hur det såg ut idag. Pretoria Flight School var nerlagt, byggnaden som hade stått som värd för välbesökta 'flight safety meetings' varje onsdag var nu helt öde. I åratal hade flygintresserade besökare varit välkomna att ta en drink i baren medan man lyssnade på veckans talare, jag minns själv en kväll då en före detta stridspilot berättade om när han blev nerskjuten över Angola på 70-talet. Restaurangen vid terminalbyggnaden var fortfarande öppen och pizzan var lika god som förr, Blue Chip fanns kvar men flygplansparken på plattan såg mycket mindre ut än tidigare.*

SYDAFRIKA, KWAZULU-NATAL

Efter ett halvår i norra Sydafrika flyttade jag till Durban i Kwazulu-Natal, det blev återigen dags att hitta ett ställe att hyra flygplan från och att skaffa information om var de mest intressanta platserna att flyga till kunde finnas. Jag blev rekommenderad att besöka Virginia Airfield (FAVG) norr om Durban, beläget precis vid havet och med en landningsbana som ligger parallellt med sandstranden. Flygfältet ligger nära Umhlanga Rocks med sitt kända fyrtorn och det anrika Oyster Box Hotel vars terrass är en perfekt plats för *sundowners*. I en *Special Rules Area* placerad över en jättelik sockerrörsodling fick jag ännu en gång bevisa att jag kunde flyga, denna gång för en ung instruktör från Virginia Flight School där jag också kom att hyra flygplan de kommande månaderna.



På final till Bana 23, Virginia Airfield (FAVG) i Durban

Virginia Airfield. Klubbens terrass med en populär bar

- *2018 läggs Virgina flygfält ner efter en 55 årig existens, då kommer det idag mycket lilla Scottburgh fältet söder om Durban at ta över som skolflygfält för Durban området. Det här är inte utan kontroverser, Virginia är ett mycket älskat flygfält, de årliga flygshowerna är välbesökta och har hög profil. Flygskolorna har ett högt flöde av internationella elever och klubbhuset som har en swimmingpool och en restaurang med bar på ett soldäck är alltid fullt av folk. Banan är lång nog att ta emot både turbopropflygplan och mindre privat jet, all sådan charter verksamhet kommer nu att flyttas till den nya internationella flygplatsen*

I *South Africa Airfields Directory* som jag hade köpt på Wonderboom flygplatsen fanns det flera intressanta flygfält runt Durban. Efter att ha pratat med diverse väderbitna och rödnästa piloter i flygklubbens bar fick jag snart ett begrepp om vilka flygfält som var värda ett besök, var det fanns

bränsle (nästan ingenstans), var man kunde får en bra frukost eller lunch (på flera flygfält) och vilka landningsbanor som var livsfarliga att försöka landa på (många).

Sodwana Bay ligger ett par timmars flygning norr om Durban, nära gränsen till Mozambique. Det är en känd dykplats jag läst mycket om och jag bestämde mig för att det kunde vara ett intressant mål att flyga till. Flygningen dit följer kusten och man kan landa efter halva sträckan för att tanka på Richards Bay flygplats (FARB) innan man fortsätter norrut. Tankstationen stängde kl 11 på lördagar så det gällde att komma iväg i tid. Kusten norr om Durban består av jättelika sanddyner så långt ögat kan nå och norr om Richards Bay ligger ett stort och vackert skeppsvrak uppspolat på stranden. Efter start från Richards Bay kommer man snart in över *St Lucia Wetlands* som är ett stort skyddat våtmarksområde med rikt djurliv. Flodhästar betar efter stränderna och hoppar i vattnet med ett jätteplask om man skrämmer dom, pelikaner och flamingo flyger i jättelika v-formationer över de grunda sjöarna. Landningsbanan i St Lucia såg för dålig ut att landa på så jag fortsatte till Sodwana Bay en halvtimme norrut, dykplatsen ligger i en vik och från luften såg jag aktivitet på dykcentret och flera båtar ute vid korallreven. Det såg trevligt ut och jag ville vara därnere, jag hittade landningsstråket bakom en jättelik sanddyn och flög över det flera gånger men det såg för farligt ut, den knöliga banan såg ut att vara gjord för att förstöra landande flygplan. Jag fick ge upp tanken på att landa där och istället fortsätta inåt landet till mitt landningsalternativ Mbazwana (FAMX) som hade en oklippt gräsbana men där jag i alla fall kunde landa. Efter tankning från medhavda jeepdunkar samt fika åtföljt av en tupplur på en filt i skuggan av flygplanet så var det dags att återvända till Virgina. Flygningen tillbaka till Durban längst kusten tog två timmar i en Piper Arrow över spännande och vacker natur.

Vraket av 'Jolly Rubino' vid Cape St Lucia

Sodwana Bay airstrip var i för dåligt skick för landning

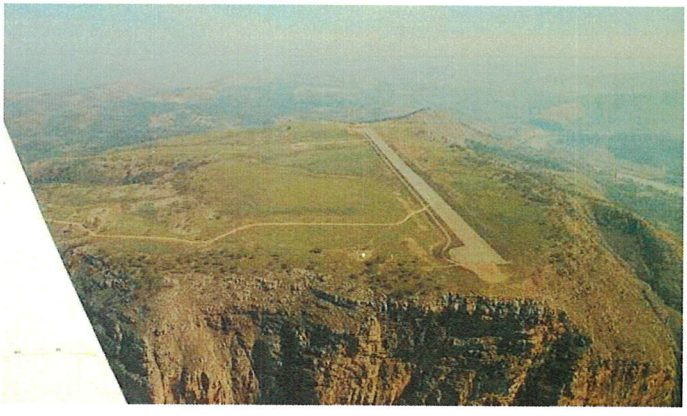
Mbazwaba *airstrip*. Tankning före retur till Durban

- *Det finns nästan aldrig bränsle att fylla på med ute i bushen i Afrika, speciellt inte AVGAS 100LL, så om man ska flyga en längre sträcka får man ta med extra bränsle i jeepdunkar. Det bidrar naturligtvis till ökad startvikt och en lukt i flygplanet som gör eventuella passagerare lätt illamående.*

Även söder om Durban fanns trevliga flygfält för dagsutflykter, Margate (FAMG) ligger bara en halvtimme söderut och flygningen efter kusten var väldigt vacker. För tio år sedan låg den internationella flygplatsen söder om Durban och för att flyga VFR söderut var man tvungen att hålla 500ft höjd längst hela Durbans *beachfront,* sedan passera det jättelika hamnområdet på samma låga höjd för att undvika inflygningen till Durban International Airport. Numera har man flyttat den internationella flygplatsen till norr om stan och döpt den till King Shaka International Airport (FALE).

Durban *beachfront* på 500 fot vid flygning säderut i en Piper Arrow

I tornet på Margate flygplatsen fick jag ofta en kopp kaffe av den trevliga flygledaren medan jag betalade landningsavgiften. Om man fortsätter söderut från Margate blev kusten mer obefolkad och efter cirka en halvtimmes flygning kommer man in över vad som kallas *The Wild Coast*. Här finns inga asfalterade vägar eller plana ytor för eventuell nödlandning. Dramatiska klippor och flodmynningar kantas av ogenomtränglig skog, vågorna som slår mot klipporna är jättelika. Mitt favoritmål söder om Margate var Port St Johns (FAPJ) som ligger på toppen av en 1200 fot hög klippa nära havet och har en landningsbana som



Port St Johns landningsbana på toppen av en klippa

sträcker över hela berget. Det var en speciell plats att landa på och väldigt spännande att starta ifrån, direkt då jag lättat och passerat klippkanten kunde jag trycka ner nosen på flygplanet i dalgången och får en riktig berg-och-dalbana känsla i magen, det var lika skoj varje gång. Om det blåste mycket var turbulensen vid Port St Johns för farlig, då brukade jag landa vid Magwa Tea Estate istället, en vacker teplantage med ett långt stråk att landa på och ett bra ställe att ta en fikapaus med medhavd massäck.

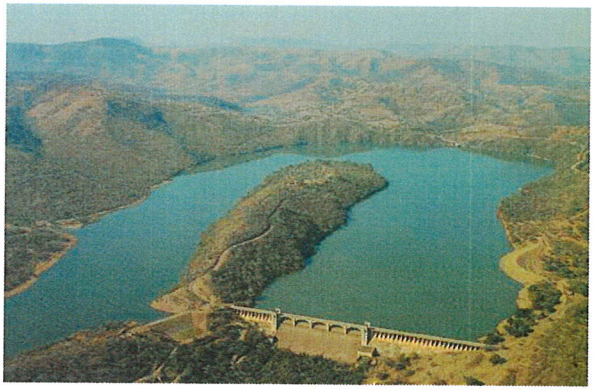
Midlands är ett område på den högplatå som ligger direkt väster om Durban och gränsar till Drakensberg, en vacker bergskedja som har snö på topparna på vintern. Midlands är känt för natursköna områden, fina *Bed and Breakfast*, restauranger och konstgallerier. Hit kan man naturligtvis köra bil från Durban, eller så kan man flyga dit med flygplan som är mycket dyrare men roligare. Howick flygfält (FAHC) i Midlands är känt för sin lördagsfrukost som dukas upp av klubbmedlemmar varje lördagsmorgon klockan åtta. Jag försökte vid flera tillfällen komma dit i tid men lyckades aldrig, det närmaste jag kom var en kopp kaffe medan det sista av frukosten packades in i bakluckan på en bil. Det var ett vackert beläget flygfält beläget på 3600 fots höjd med två långa grässtråk. Vid det sista misslyckade försöket att komma i tid till frukost i Howick blev jag tipsat att fortsätta mot Cato Ridge nära Pietermaritzburg. Fältet var lätt att hitta då det låg precis bredvid en hög radiomast och på flygklubben fanns en restaurang som hade öppet hela dagen, naturligtvis fanns också en bar som säkert var full med folk på kvällarna. Jag kom under min tid i Durban att göra flera frukoststopp på Cato Ridge för att sedan fortsätta vidare mot Midlands över sockerrörsodlingar, vackra gårdar, jättelika dammar och den dramatiska naturen i området. Det fanns alltid något nytt att se.

Att fotografera valar från luften över ett blänkande hav är inte lätt, dom rör på sig hela tiden och verkar inte tycka om flygplan. Flera arter följer den Sydafrikanska kusten på sina årliga vandringar och en dag i mitten av juli stack jag från jobbet vid lunchtid då jag hört på radion att en stor grupp valar siktats söder om Durban tidigare på morgonen. På Virgina Airfield tog jag en ledig Piper Cherokee 140 och flög söderut efter kusten mot Umkomaas där jag styrde sydost mot Aliwal Shoal, ett undervattensrev populärt bland dykare och känt för sina *Ragged Tooth Sharks*. Jag fortsatte ut över havet en stund och helt plötsligt såg jag flera pelare av vattenrök från valarnas utandning, då jag kom nära såg jag att dom var stora som bussar och förvånande snabba.

Det var en overklig känsla att se valarna från luften, som att vara med i en naturfilm på TV, men att ta bilder var en utmaning. Autofocus på min kamera hittade fokus på sidrutan, på vingen och på allt annat utom på valarna. När jag stack ut linsen genom den lilla ventilationsluckan hittade kameran ingen fokus alls på grund av det blänkande havet. Jag ställde om till manuell fokus men flera gånger då jag manövrerat flyplanet i rätt läge dök valarna just precis då under vattnet. Jag flög runt i kanske 30 minuter och fick fyra eller fem hyfsade bilder från flera hundra exponeringar. Men jag var glad ändå, vilken upplevelse. På vägen tillbaka till land såg jag en stor grupp delfiner bestående av hundratals individer. Jag tog flera bilder på delfinerna och även på en jättestor sköldpadda som låg vid ytan och hämtade luft, samtliga bilder saknade fokus.

Howick airstrip (FAHC) i Midlands, jag kom aldrig i tid för frukost

Sockerrörsodlingar i Midlands, Kwa-Zuly Natal



Nagl dammen öster om Pietermarizburg

Cato Ridge airstrip. Restaurangen var öppen hela dagen

Valar fotograferade utanför Aliwal Shoal söder om Durban

BOTSWANA

I slutet av september 2007 tog jag några dagar ledigt från projektet i Sydafrika och bokade en resa till Okavango deltat i Botswana. Maun flygplats (FBMN) ligger i nordvästra Botswana, två timmars flygning från Johannesburg i ett tvåmotorigt turbopropflygplan. Genom en resebyrå hade jag bokat en Cessna 206 för att ta mig från Maun till *Oddballs Camp* i Moremi Wildlife Reserve där jag skulle spendera tre dagar i bushen med en privat guide.

En sydafrikansk pilot väntade på mig vid terminalbyggnaden i Maun och vi promenerade tillsammans direkt till flygplanet, en Cessna 206 som stod parkerat vid en lång rad av andra bushflygplan. Jag hade hoppats att vi skulle vara själva men bak i planet satt redan fyra vuxna och ett litet barn som också skulle med, det var personal från Oddballs Camp. Vägen till deltat var delvis översvämmad så det enda sättet att ta sig ut till *campen* var med flyg. En bagagevagn dök upp från terminalbyggnaden och i *lastpodden* under flygplanet trycktes det nu in både bagage, matvaror och byggmaterial i stora mängder. Jag frågade den sydafrikanska piloten hur det var med *vikt och balans beräkning* för all den last vi tog ombord, samt för passagerna. "Inga problem" sa han "det här flygplanet är som en buss, det är bara att lasta in allt som får plats".

Jag hade ingen tidigare erfarenhet av Cessna 206 men då jag fick ta över kontrollen efter start kändes den tung och trög vilket kanske inte var så konstigt med tanke på all last vi hade ombord. Jag hade gjort upp om en timmes sightseeing-flygning runt deltat i förväg och det var verkligen en fantastisk upplevelse, att sydafrikanen lät mig flyga från högersätet var en extra bonus. Efter en vacker flygning över de otroliga våtmarkerna i *Moremi Wildlife Reserve* landade vi så småningom på en kombinerad grusväg och *airstrip* vid Oddballs Camp. Fem dagar senare efter fantastiska upplevelser ute i vildmarken blev jag upplockad av en Cessna 210 och äventyret var över för den här gången. Jag svor på att komma tillbaka.

Cessnan jag flög från Maun till *Moremi Wildlife Reserve* i Okavango deltat

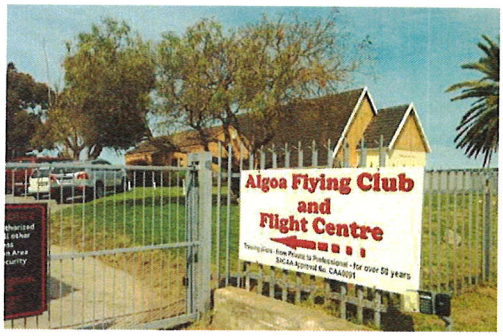
Personal från Oddbals Camp följde med oss i baksätet

Över Okavango deltat i nordvästra Botswana

En Cessna 210 väntar inför returflygningen till Maun

Efter landning vid Oddballs Camp

SYDAFIKA, EASTERN CAPE



Hög säkerhet för att hindra inbrott och rån

Flygskolans C150 och C172

Algoa Flying Club en måndagskväll i oktober

Det tog några år innan jag hade möjlighet att komma tillbaka till Sydafrika men 2012 hade jag återigen ett uppdrag i landet, den här gången i Port Elisabeth i Eastern Cape. Port Elisabeth är en bra startpunkt om man vill köra den vackra *Garden Route* till George eller vidare till Kapstaden men det är ingen särskilt intressant stad att stanna i. Det blåser nästan alltid, jag har var tillbaka många gånger senare och har sällan varit med om en dag i Port Elisabeth då det inte blåst. På den positiva sidan så har flygfältet (FAPE) en aktiv flygklubb med ett mycket fint klubbhus, en aktiv bar med *Happy Hour* varje kväll och internationella flygelever från hela världen. Flygplansflottan är den gamla vanliga och mest bestående av gamla Cessnor. På grund av den låga växelkursen på Sydafrikas valuta har flygklubbarna svårt att finansiera köp av nya flygplan. Man ser en del fina flygplan i hangarerna här och där men dom är alltid privata, det byggs även en hel del experimentklassade flygplan i landet. Min Sydafrikanska validering hade gått ut så klubben fick hjälpa mig att skaffa en ny, jag fick sitta igenom ett nytt *Air Law Exam* med provvakt och göra ännu en uppflygning. Den här gången gick jag inte personligen in på SACAA kontoret i Johannesburg utan dokumenten skickades dit av flygklubben och det tog nära en månad innan jag till sist fick min validering med posten. Under tiden jag väntade var jag ute och flög en del som passagerare med ordföranden i klubben och jag var med vid klubbens årliga *Wings Dinner* som är en formell fest med tal och prisutdelning. Då min validering äntligen var klar deltog jag i den årliga *Poker Run* flygningen, ett tiotal flygplan deltog och efter den obligatoriska landningen vid närliggande träningsfältet Uitenhage (FAUH) fortsatte vi till några privata grässtråk i Addo Elephant National Park. Vid varje landning fick samtliga i besättningen dra ett slumpvis spelkort från en kortlek, efter fyra flygfält delades det sista spelkortet ut vid klubbhuset i Port Elisabeth då vi kommit tillbaka, så samtliga deltagare hade nu fem spelkort. Den deltagare som hade högst hand vann dagens pott från den symboliska avgiften. Om jag inte minns fel så spenderades hela vinsten i flygklubbens bar av den generösa vinnaren. Flygningen i Port Elisabeth området var annars inte särskilt intressant utan det var den sociala gemenskapen som var behållningen från min tid där.

SYDAFIKA, WESTERN CAPE

I den här Cessnan flög jag första gången runt Cape Point

På lördag morgon är det kö vi tankstationen i Stellenbosch

På ett uppdrag i Kapstaden i december 2015 såg jag till att bli jag medlem i Stellenbosch Flying Club i Western Cape av den enkla anledningen att jag ville hyra någon av klubbens Cessna 172 och flyga runt Godahoppsudden *(Cape Point)*. Stellenbosch flygfält (FASH) ligger mitt i Sydafrikas kända vindistrikt, landskapet är kuperat och grönt, vingårdar och vinodlingar täcker kullarna i området och som bakgrund till alltihop ligger imponerande höga berg. Stellenbosch ligger nära Kapstaden och när man sitter i terminalbyggnaden på Cape Town International Airport och tar en kopp kaffe kan man se flygplanen som ligger i varvet på Stellenbosch flygfält en bit bort.

Min sydafrikanska validering som jag förnyade i Port Elisabeth gäller till juni 2017 men det satt hårt inne för flygklubben att låta mig få flyga själv, reglerna är strikta. Jag behövde bli medlem på ett år, köpa försäkring och man ringde upp flygklubben i Port Elisabeth för att försäkra sig om att jag inte var en kriminell typ som hade förfalskat mina dokument. Naturligtvis begärdes kopior på mitt certifikat, min *medical*, mitt pass, mitt körkort och alla sidor i loggboken som var ganska ny och inte hade

många sidor inskrivna vilket jag märkte att dom inte gillade. Efter uppflygning med instruktör och förskottsbetalning till mitt medlemskonto släppte man så småningom upp mig med noggranna instruktioner hur jag skulle flyga runt *Cape Point,* vilka frekvenser och höjder jag skulle använda och hur jag skulle lämna varvet och komma tillbaka in i varvet igen vid min eventuella återkomst.

- En månad tidigare hade SAS piloten Johan Wiklund landat sin Tiger Moth (SE-AMO) på Stellenbosch flygfält efter att ha ensamt flygigt det 84 åriga flygplanet hela vägen från Nordkap i Norge. 'Cape to Cape', en fantastisk bedrift.

Jag var ivrig att komma iväg och det blev en vacker flygning medurs runt Cape Peninsula. Flygledaren i tornet vid Cape Town Airport (FACT) gav mig klart att korsa kontrollzonen på 500 fot längst hela stranden av False Bay för att passera under inflygningslinjen till den internationella flygplatsen. Det tar en stund att flyga längst kusten hela vägen från Strand till Muizenberg så under tiden kan man njuta av utsikten över Table Mountain som ligger nästan rakt fram. Vid Fish Hoek fick jag lämna *Cape Town* frekvensen och stiga till 1500 fot för att passera flottbasen i Simonstown, strax efteråt steg jag till 2000 fot och höll den höjden då jag rundade *Cape Point*. Det var en fantastisk känsla att vara där, liknande den då jag först såg elefanter från flygplanet i Kenya, valar utanför Durbans kust eller då jag såg ner på Hagia Sofia och Topkapi Palatset i Istanbul. Känslan av att vara med om någonting väldigt speciellt.

Det var blåsigt och turbulent där ute vid udden och jag kände mig rätt exponerad i det lilla flygplanet, stora vågor slår mot klipporna och under vågorna låg det väl hungriga jättehajar och väntade på mig om jag skulle behöva nödlanda i vattnet.

Efter att ha rundat Cape Point kom vackra vyer av fantastiska hus vid klipporna runt Misty Cliffs, Kommetjie och Noordhoek och då man kommer nära Hout Bay syns Chapmans Peak med sin slingrande smala väg karvad ur den lodräta bergssidan ut mot havet, *Chapmans Peak Drive* byggdes av krigsfångar under åren1915 till 1922. Från alla håll syns Table Mountain i bakgrunden.

Strax närmade jag mig Sea Point och Cape Town Waterfront där det svärmar av turisthelikoptrar under dagar med vackert väder. För att undvika helikoptrarna valde jag att flyga ut mot Robben Island, då jag passerat ön vände jag österut mot kusten igen och flög via Morningstar och Fisantekraal flygfält tillbaka mot Stellenbosch.

- *I maj 2016 kom jag tillbaka till Stellenbosch och kunde göra om flygningen runt Cape Point. Nu kunde jag ta bättre bilder, den första gången blev nästan alla bilder utan fokus.*
- *Morningstar flygfält norr om Cape Town är livligt på helgerna och har en restaurang som serverar bra frukost och lunch. Flygplatsen är kanske lite mera "cool" än Stellenbosch som nog uppfattas som överreglerat och tråkigt. Jag gillar bägge två men jag kan bara hyra flygplan i Stellenbosch.*

På höger sida Cape Point, på vänster sida Antarktis (3800 km bort)

En glad men smått nervös pilot rundar Godahoppsudden, det känns lite otäckt att vara därute i ett enmotorigt flygplan.

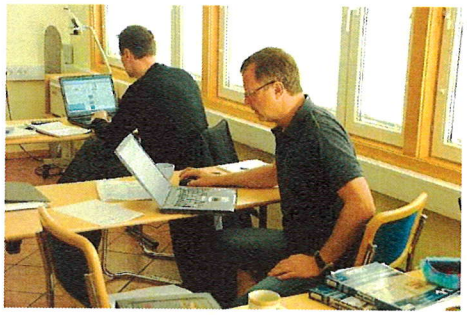
Hout Bay och Chapmans Peak med Table Mountain I bakgrunden

Sea Point och Cape Town Waterfront

ATPL

Flygningen jag gjorde i den Afrikanska bushen för tio år sedan inspirerade mig till att ta ett kommersiellt flygcertifikat, det här var någonting jag hade funderat på länge och nu kändes tiden mogen. Det fanns en tanke att jobba med bushflyg eller liknande verksamhet och jag hade en del uppslag och kontakter efter min tid i Afrika, men som vanligt visade sig resan vara intressantare än själva målet. Jag valde att ta min ATPL teori hos Flyguppdraget AB vid Backamo flygfält på Västkusten. Backamo gjorde sig känt under Baltutlämningarna på 40-talet efter andra världskriget då militärförläggningen där användes som interneringsläger. Numera är de nedslita lokalerna ett sunkigt vandrarhem som användes som bostad under den lärarledda delen av APTL utbildningen. Teorilektionerna utfördes av gästande teorilärare från den svenska flygbranschen i Flyguppdragets fina lokaler på flygfältet. Allt översågs av flygskolans ägare *Obersturmbannführer* Jerry Nerstrand som inte backade för att skälla ut oss elever för diverse förseelser han tyckte vi hade begått. Jerry var egentligen en trevlig typ som chefade över en proffsig flygskola med hög standard, så efter jag klarat av ATPL utbildningen beslutade jag mig därför att ta min CPL licens vid samma flygskola. Vi var runt 20 elever inklusive ett par killar från Danmark som började utbildningen samtidigt i början av 2008 men jag tror att det var bara en handfull som avslutade den. ATPL kursen tog mig ett år att genomföra och under det året tog jag bara på mig ett par kortare konsultuppdrag för att kunna avsluta så snabbt som möjligt. Stora delar av det året pluggade jag på Malmö Stadsbibliotek dit jag oftast tog med kaffetermos och hemmagjorda mackor för att slippa ta lunchpaus. DHL levererade de 22 kilo tunga ATPL böckerna till min lägenhet i Malmö på min födelsedag januari 2008 och på min födelsedag ett år senare gjorde jag de sista ATPL proven *Flight Performance & Planning* och *Air Law* hos Flyguppdraget i Backamo

Före detta militärförläggning, numera vandrarhem



Flyguppdragets kurslokaler på Backamo flygfält 2008

CPL

Till skillnad mot den tuffa ATPL teorin som tog nästan all min tid och energi under ett helt år så var CPL kursen en enbart trevlig upplevelse. Formell planering och utförande var målet för flygpassen men annars var det bara rolig och lärorik flygning som gällde. Under utbildningen på Backamo kom vi att flyga kors och tvärs runt Bohuslän och Västergötland där vi landade på flygfält jag bara sett i *Svenska Flygfält* pärmen under alla år av manuella handrättningar. Hantering av flygplanet i onormala lägen var lärorikt precis som en långnavigering där hela flygningen gjordes på låg höjd strax över trädtopparna, rutten tog oss från Vänerns kust till långt upp i norra Värmland. Efter tio intensiva dagar med totalt 15 timmar flygning var det dags för uppflygning.

CPL skolflygningen i maj 2009 var ett rent nöje

- *Flyguppdraget AB är numera uppköpt av Prokitor Flight Training AB i Jönköping.*

IFR CERTIFIKAT

Strax efter det jag avslutat min CPL utbildning knackade jag på dörren hos Sturup IFR Center för att ta mitt IFR bevis. Sturup IFR Center hade ett väldigt gott rykte, deras flyglärare var aktiva piloter på flygbolag och skolchefen hade flugit taxiflyg under många år innan sin pension. Innan instrumentskolningen i flygplan kunde ske fick jag först sätta mig i en simulator ihop med en flygkapten från Malmö Aviation. Simulatordelen av instrumentkursen var mycket svårare än jag hade trott och tog lång tid men som bonus hade jag turen att få ett par flygningar i *jump seat* till Bromma tur och retur i Malmö Aviations Avro RJ100 tillsammans med min simulatorinstruktör.

Efter en månads simulatorflygning blev jag till sist klar för instrumentflygning i riktigt flygplan och som instruktör jag blev tilldelad en SAS kapten som flög Airbus 340 till vardags. Det var en gedigen utbildning jag fick och skolpassen var tuffa, kapten Tunstig hade varit stridsflygare och hade höga krav på precision i utförandet av flygningen. Precis som med simulatorpassen tidigare så släppte det så småningom och flygningen blev mer naturlig (jag är inte så säker på att kapten Tunstig hade samma åsikt). Förutom procedurinflygningar på Sturup så körde vi många av våra instrumentflygpass vid flygplatser i Danmark.

Jump seat på Malmö Aviation

Under skolpassen flög vi till Rönne, Roskilde och Odense där vi tränade olika *IFR Approaches*, goda smörrebröd i kafeterian blev belöningen då vi ibland gjorde ett välkommet *pit stop*. Efter två månader tuff träning i både simulator och flygplan blev det till slut dags för uppflygning, jag fick till min glädje göra instrument-uppflygningen med flyglegenden Bertil Gerhard.

Med kapten Mats Tunstig (tv) och Bertil Gerhard (th) efter min IFR uppflygning maj 2009. *(Bertil Gerhard omkom i augusti 2010 vid en landning i Norska Tynset med en Spitfire ägd av Biltema)*

Medlemskap i Sturup Flygklubb var nödvändigt för IFR kursen eftersom flygklubben ägde den Piper Arrow (SE-LLP) i vilken jag gjorde all skolning. Jag fortsatte att vara medlem i klubben efter kursen, delvis för att Sturup flygplats är öppet 24/7 och är idealiskt för instrumentflygning men också för att kunna fortsätta flyga SE-LLP. Tyvärr sålde klubben flygplanet på grund av höga kostnader så nu är jag tveksam var jag ska flyga då jag är hemma i Skåne. Medlemsavgiften i Sturup Flygklubb är hög på grund av den höga hyran för lokalerna och flygplatsen ligger långt ifrån Malmö, men det gör ju de Skånska alternativen Eslöv, Landskrona och Ljungbyhed också. Jag har helt enkelt blivit bortskämd i Västerås där jag har tillgång till både Johannisberg och Hässlö flygfält som bägge ligger centralt. I Västerås har jag varit medlem i Västerås Flygklubb oavbrutet sedan 1980 och i Hässlö Flygförening sedan några år tillbaka.

- *Sturup IFR Center som tidigare delade lokaler med Sturup Flygklubb är numera uppköpt av Nordic Flight Training i Ängelholm.*

IFR FLYGNING

Under instrumentskolningen blir man expert på att göra inflygningar på de flygplatser man besöker under träningspassen. Jag kunde de olika *SID, STAR* och *Approaches* för Sturup utantill men jag kände samtidigt att det fanns ett behov av att bygga upp erfarenhet av IRF flygning utanför skolflygsmiljön. Instrumentflygning utförd av en ensam pilot är väldigt krävande, om man på detta lägger till ett lite mer avancerat flygplan, dåligt väder, mörker och frågvisa passagerare under kritiska moment av flygningen så blir det otroligt viktigt att vara väl förtrogen med planering och genomförande samt att se till att man har rutin och koll på det man gör. Instrumentflygning är en färskvara som kräver att man övar hela tiden, efter ett par månader utan träning känns det nästan som att börja om igen. En av danskarna från min ATPL kurs har numera blivit både IFR instruktör och en god vän och jag har haft den fantastiska turen att få ta del av Lars Mathissons kunskaper som IFR pilot. Tillsammans har vi gjort IFR flygningar i Sturup flygklubbs Piper Arrow SE-LLP både i södra Sverige och i Danmark. Att göra flygningen Sturup – Roskilde tur och retur en molnig dag är en spännande flygning i instrumentmiljö, speciellt under vår och höst då molnen ligger lågt men ofta har en ovansida på ungefär 4000 fot. Sträckan är ganska kort, runt 40 minuter åt varje håll och det händer mycket på vägen, många frekvensbyten och *handovers* mellan *Sweden Control* och *Copenhagen Control*.

ILS inflygning till bana 17 på Sturup med SE-LLP

Instrumentflygning i SE-LLP med Lars Mathisson

En oktoberkväll för ett par år sedan, under en flygning från Roskilde tillbaka till Sturup i SE-LLP hade vi just kommit upp på marschhöjd, 4000 fot, då motorn plötsligt började gå ojämnt. Solen höll precis på att gå ner snett bakom oss och vi befann oss ovanför ett tjockt molntäcke. Lars ropade upp *Copenhagen Control* som genast gav oss klart att vända tillbaka mot Roskilde och sjunka till 3000 fot, motorn fortsatte att gå upp och ner i varvtal. Efter *handover* tillbaka till Roskilde fick vi klart att gå ner till 2000 fot vilken var den lägsta säkra IFR höjd vi kunde få. Jag kom plötsligt ihåg att vi hade en passagerare med oss i baksätet, jag gav henne en snabb summering av vad som pågick. Under tiden drog Roskilde tornet på banljusen till 100% så att vi hade större chans att se flygfältet genom undersidan av molnen. Avsikten var att göra en visuell inflygning på Roskilde

IFR över Danmark en kväll i oktober

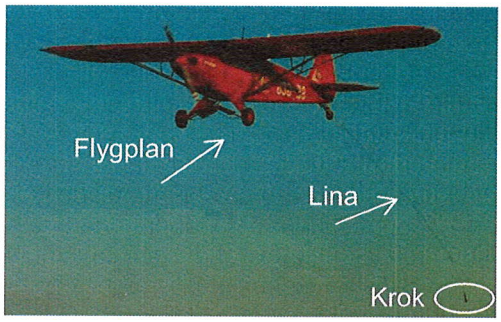
fältet om det var möjligt, för att slippa den långa instrument proceduren som annars hade varit det normala förfarandet. Vi ville landa innan motorn eventuellt stannade. Efter en stund dök flygplatsen upp likt ett upplyst nöjesfält under oss och vi kunde snabbt sjunka ur molnen och landa utan vidare dramatik. Jag taxade in till plattan, stannade motorn med blandningsreglaget och slog av magneterna med nyckeln. Innan jag slog av huvudströmmen drog jag ut nyckeln och då hoppade plötsligt startmotorn igång, märkligt. Lars som var halvägs ute ur flyplanet trodde jag blivit galen som försökte starta motorn igen, men jag hade ju precis dragit ur startnyckeln. Nu luktade det dessutom bränt i flygplanet. Jag slog av huvudströmmen för att få stopp på startmotorn och hoppade ut på plattan. Den kvällen tog jag och vår passagerare Öresundståget över bron tillbaka till Malmö.

Roskilde – Sturup innan flygplanet började krångla

- *En kortslutning i startreläet hade fått startmotorn att slå till och från under flygning. Det hade i sin tur fått motorvarvet att sjunka och stiga. Startmotorn hade blivit överhettad vilket förklarade varför det luktade bränt.*

VÄSTMANNAFLYG

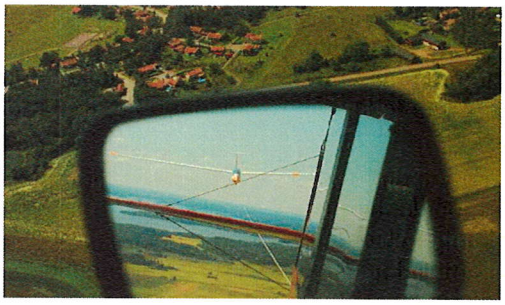
Jag hade spenderat över ett år med att ta min ATPL teori och CPL certifikat så jag tyckte det skulle vara skoj att flyga något som krävde kommersiellt tillstånd. Eftersom inga företag i bushflygbranschen bultade på min dörr eller ringde ner min telefon så tänkte jag pröva på att göra några reklamflyguppdrag för Västmannaflyg. Björn Rosenqvist och Adrian Ström som jag pratade med var mycket välkomnande så det var bara att sätta igång med att skaffa den behörighet och träning som behövdes. För att få bogsera reklamsläp var det nödvändigt att skaffa ett *TOG* tillstånd, *'Towing of Glider'*, vilket fixades med hjälp av Örebro Segelflygklubb. I Örebro hade man en Super Cub tillgänglig som användes för bogsering och en segelflyglärare som var villig att hjälpa till, så efter tre bogseringar över Örebrofältet var jag godkänd *TOG* pilot. När detta var gjort, passade tiden precis in med Västmannaflygs sommarträning inför säsongen. Vi fick lära oss hur man förbereder släpet med montering av bokstäver och hur man lägger ut det på marken på bästa sätt för upplockning. Släpets bogserlina spänns upp mellan två bambukäppar och så gäller det för piloten att plocka upp linan med en krok som är kopplad till flygplanet. Det var en skoj utmaning att plocka upp släpet och inte helt lätt att kordinera, man får inte flyga för fort för då finns det risk att släpet rycks sönder, man får inte gå in för lågt för då kan kroken studsa i marken eller så kan släpets bogserlina hamna mellan framhjulen på flygplanet. Kommer man in för högt så missar man helt, det krävdes en hel del försök att få till det. Flera piloter står i kö för de uppdrag som kommer in men efter ett tag fick jag chansen att bogsera ett reklamsläp över Örebro några timmar och det gick mycket bra trots att det blåste rätt mycket den dagen.



Med kroken ute för att plocka up reklamsläpet

Reklamsläpet plockas upp vid en övningsflygning

Samma sommar hade segelflygklubben i Västerås ett träningsläger där det under några dagar var många segelflygplan som behövde bogseras upp samtidigt, det gjorde att jag fick möjlighet att hjälpa till med SE-GCG. Segelpiloterna var bortskämda med motorstarka bogserflygplan och var först tveksamma om Cub'en skulle klara av att bogsera tvåsitsiga segelkärror med både elev och lärare ombord, men det gick hur fint som helst, bara vi startade från asfaltbanan.



Ett segelflygplan från Västerås Segelflygklubb som jag fotograferade i Cub'ens backspegel under en bogsering

- *Uppdragen som Västmannaflyg får för reklamflyg är få, flygningarna är väderberoende och ibland finns inga piloter tillgängliga just då ett uppdrag kommer in. Samtidigt är administrationen som krävs avskräckande, den ideella ekonomiska föreningen förväntas producera dokument till Transportstyrelsen i likhet med ett flygbolag. Jag beundrar tålamodet och nitiskheten hos styrelsen i Västmannaflyg som klarar av den administration som krävs för att hålla verksamheten igång.*

SUPER CUB

Super Cub är idag min absoluta favorit för VFR flygning. Motorn bullrar, det skramlar, luktar olja och man blir ibland omkörd av bilar när man flyger parallellt med en motorväg, men Cub'en flyger man inte om man har bråttom.

Jag blev influgen på VFKs Super Cub (SE-FAZ) i maj 1982 av Olle Norling som var en fantastig flyglärare. Olle hade en bakgrund från flygvapnet och hade flera viktiga roller på flygklubben genom åren, ibland hörde man även hans röst från Hässlö tornet när han jobbade som AFIS flygledare där. Under flera år passade jag på att göra mina årliga *Proficiency Checks* med Olle vilket alltid var en trevlig och positiv upplevelse

Att jag valde att flyga in mig på Super Cub var nog mest av nyfikenhet och det var väl kanske inte direkt kärlek vid första ögonkastet, det har fått växa fram genom åren. Bästa flygupplevelsen med Cub'en får jag då jag flyger med den under tidiga morgnar eller på sena sommarkvällar då det inte finns ett spår av turbulens i luften. På sommarsemestern kliver jag gärna upp klockan fyra på morgonen för att vara i luften klockan fem. Hangaren för SE-GCG ligger precis bredvid fallskärmsklubben där flera medlemmar sover i tält eller campingbilar på sommaren, jag misstänker att dom inte blir så glada då jag drar upp de gnisslande hangardörrarna och startar upp motorn bara några meter från där dom sover.

En typisk flygning på sommaren kan vara en rutt ut över Stockholms skärgård via Stockholm City innan stan riktigt vaknat. Lördag morgon i juli och Bromma är stängt, ett anrop till *Arlanda Approach* ger klart att passera city, ute vid Sandhamn har bara folk med kissnödig hund vaknat och längre norrut vid Möja ser man inte ett liv. Jag styr västerut igen och passerar norr om Arlanda kontrollzon, ett lätt sommarregn ligger över Uppsala och när jag kommer nära Hässlö ringer jag upp mina föräldrar som just vaknat och ber dom sätta på frukostkaffet.

Det transparenta taket på Cub'en gör att solen lyckas träffa piloten i ansiktet från nästan alla vinklar, under soliga sommardagar hjälper baseballmössa och solglasögon för att inte bli både bländad och överhettad, men mössan gör samtidigt att hörlurarna passar sämre. Det krävs en del justering innan man lyckas få bort det mesta av motorbullret. Ett *Active Noise Reduction* headset är nästan ett krav för att stå ut med oljudet och framför allt för att kunna höra vad den eventuella passageraren i baksätet säger genom flygplanets *intercom*.

Att flyga en längre sträcka med Cub'en är en utmaning då det inte finns någon autopilot och flygplanet är ju inte precis ett mirakel av stabilitet, om man släpper styrspaken tar det inte lång tid innan flygplanet börjar luta åt något håll. Men ett par timmar klarar man och ett favoritmål under senare år har blivit Siljansnäs i Dalarna. Inom ett par timmars flygradie från Siljansnäs finns mycket att upptäcka och naturen man får uppleva under flygningen är otroligt vacker. Om man följer Österdalälven upp mot Idre, förbi kraftverket i Trängslet, känns det som att flyga över vildmarken i Kanada eller Alaska.

På långfredagen 2016 råkade jag tyvärr ha sönder vår fina Super Cub då jag skulle taxa ut för start. Flygplanet stod på nosen med böjd propeller och skamsen pilot som följd, en klassiker med sporrhjulsförsedda flygplan när hjulen sitter fast i marken och man ger fullt motorpådrag utan att hålla spaken i magen. Inte så kul, men tack vare målmedvetet arbete av Västmannaflygs ordförande Björn Rosenkvist samt finansiellt stöd från VFK och försäkringsbolaget reparerades Cub'en snabbt igen och vi fick en nyrenoverad motor på köpet.

Packat och klart för en flygsemester i Dalarna

Över Siljan sommaren 2014

Älvdalens vackra flygfält vid Österdalälven, 2015

SE-GCG över Siljansnäs en sommarkväll 2014. Bilden är tagen från mina vänners Piper Aztek OY-RPO

Efter en timmes ödmjuk flygning med vår trevlige flyginstruktör Stefan Lindh blev jag godkänd att flyga vår fina Super Cub på egen hand igen

PIPER LANCE

Afrikapiloten Sigvard Eriksson som bland mycket annat har en historia som ordförande i Västerås Flygklubb bjöd ut mig till Hässlö Flygförening för några år sedan för att introducera mig till en 40 år gammal Piper Lance. Sigvard är numera ordförande i Västerås General Aviation som har ägt SE-GRZ i dryga 30 år. Det här var väl ungefär samtidigt som en flygverkstad i Sydafrika var i bästa fart med att räta ut några bucklor på ett flygplan som Sigvard hade haft en spännande start med från en sandstrand vid Lake Malawi. Flygplanet (även det en Piper Lance från Västerås) hade efteråt tagits på lastbilsflak från Malawi till en verkstad på Wonderboom flygplatsen i Pretoria för lite ompyssling och kom senare att vara med om fler äventyr tillsammans med Sigvard.

Så småningom köpte jag in mig som delägare i SE-GRZ och precis som Super Cub numera är mitt favoritflygplan för VFR flygning har den slitna gamla *Lancen* blivit min absoluta favorit för IFR flygning. Det finns såklart tjusigare flygplan med högre komfort, med modernare instrumentering och flygplan med inredning som inte påminner om en gammal Chevrolet Impala inuti. Medan Chevan lätt klarar tio flak starköl i bakluckan och ett apberg brölande raggare i kupe'n, begränsas passagerare och besättning på resa i en fulltankad Piper Lance till att endast ta med kreditkort och tandborste för att inte överlasta flygplanet. Med sex vuxna ombord är stighastigheten knappt märkbar och lukten av överhettad hårtork i kabinen från den tappert kämpande motorn som klöser flygplanet upp mot Flygnivå 100 påminner om aromen i brorsans folkvagn från 1964 när man körde över 80 km/h. Men flygplanet är rymligt även om det inte kan ta mycket last och det flyger som en liten *airliner* när man väl har kommit upp på höjd, alltså en långsammare typ av *airliner*, helt utan lyx men med *free seating* och väldigt trevlig flykapten om han har fått sitt morgonkaffe. Vissa dagar vibrerar motorn knappt alls och nästan inga varningslampor blinkar.

Sträckan Hässlö-Visby tar en timme med *Lancen* och är en trevlig sommarutflykt. Man kan låna cyklar på flygklubben för att enkelt ta sig till stan. Favorit ställe för lunch är restaurant Rosengården som ligger vid Sankta Karins kyrkoruin vid Stora torget. En sightseeingpromenad innanför ringmuren efter kaffet och en glass i vacker miljö är ett måste innan hemresan.

I början juli 2016 fick jag möjlighet at återbesöka Norge med flygplan för att närvara vid ett bröllop i Fjällnäs nära Funäsdalen. Närmsta flygfält är Röros och med släkt och vänner i *Lancen* fick vi tillsamman njuta av en vacker fjällnatur då den ibland dök up mellan molnen under den 90 minuter långa flygningen.

En motorrenovering, omlackering och allmän uppfräschning av SE-GRZ är under planering. Jag ser fram emot att se resultatet.

Med Piper Lance *en-route* till Röros för sommarbröllop

Fika med mamma och pappa efter ankomst i Visby

SE-GRZ parkerad vid 'Röda hangarerna' på Hässlö

Mellan två molnlager under sträckflygning med SE-GRZ

Ankomst vid Hässlö Bana19 med min Go Pro kamera fäst med sugkopp under SE-GRZ, juli 2016

VARDAGSFLYGNING

I min loggbok finns hundratals timmar flygningar loggade där jag tagit ett flygplan från klubben på en kort flygtur nära flygfältet bara för att få komma upp i luften en stund, kanske för att avrosta lite efter några månader utan flygning eller för att rensa huvudet från vanlig vardagsstress. Ibland har jag kommit tillbaka till Sverige från tjänsteresor till platser som jag upplevt som helvetet på jorden och vad är bättre än att ta Västmannaflygs Super Cub på en flygning i okontrollerad luft och glädja mig över att jag är född i det bästa landet i världen?

Varje gång jag kör ut till Västerås Flygklubb och öppnar dörren som jag satt nyckeln i sedan 1980 grips jag av nostalgi men också av en glädje att jag fortfarande kan komma hit och flyga. Jag lärde mig att flyga här på 80-talet och min pappa tog segelflygcertifikat på Johannisbergs flygfält i mitten av 40-talet. Pappa hade kommit hit från Östersund som 15 årig lärling på Flygförvaltningens Verkstadsskola och skolans elever bodde på herrgården öster om flygfältet, på andra sidan vägen. När vi var barn brukade vi bada i Mälaren vid Johannisbergs camping och titta på segelflygplanen som snurrade runt över fältet varenda sommardag, här finns mycket historia genom åren, även vår familjs historia.

På Johannisbergs flygfält och vid liknande klubbflygfält runt om i landet finns inga staket, inga grindar, inga vakter, ingen som frågar efter ID kort, inte ännu. Efter en lång karriär där jag har fått uppleva flera av världens mest korrupta och förstörda länder på nära håll tar jag inte längre någonting för givet. Få människor på planeten har möjlighet att kunna göra sådant vi anser som helt normalt i Sverige, procentuellt sett är vi nog ett av få undantag. Privatflyg i flygklubbsmiljö på det sätt vi kan utöva vår fantastiska hobby som piloter i Sverige måste vara den ultimata manifestationen av individens frihet under ansvar i en demokrati.

Jag kollar flygplanets loggbok och ser att det inte finns några nya anmärkningar för flygplanet jag bokat, om det är vinterkväll står bilen fortfarande utanför med motorn igång i mörkret. Jag kör bort till hangaren, lyset från bilen hjälper mig hitta rätt med nyckeln i hangardörren. Det är kvällen före julafton och jag har precis kommit hem till Västerås, till mina föräldrar efter många månader borta i tjottahejti. Det är iskallt i hangaren då lysrören hoppar igång och jag drar ut SE-KML på plattan efter att ha dragit ut kabeln till motorvärmaren och gjort *pre-flight* i det kalla dunklet. Tornet på Hässlö är stängt och efter start flyger jag västerut en stund i mörkret under total tystnad förutom motorns surr. Jag har mössa och vantar på och min andning bildar imma på sidorutan, sakta blir flygplanet varmt och jag kan knäppa upp jackan och ta av mig vantarna. Efter en stund vänder jag tillbaka, ljuset över Västerås och röken från kraftvärmeverkets skorsten leder mig hemåt.

Per Sundström
Dubai, december 2016

"Det går inte att leva passionerat utan att till slut riskera att framstå som en dåre"
Horace Engdahl