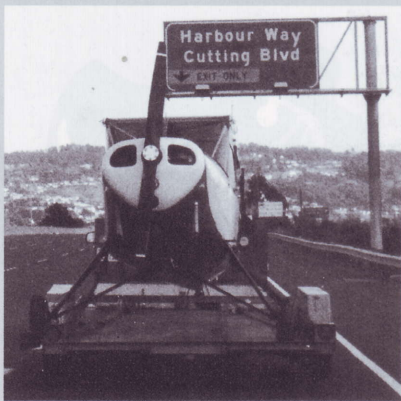




tekst/fotos : Carl-Erik Olsen,
Oscar Yankee's udsendte

Hvor skal Syveren bo?

Californien er et rimeligt behageligt sted at være om vinteren.

Vi har ofte tænkt på og hørt om forholdene i det gamle danske land de sidste mange måneder, og på alle måder nyder vi vores nye tilværelse. Der har været mange udfordringer, og mange flere vil sikkert komme til i fremtiden. Det er spændende.

En af de uventede hændte naturligvis midt i juleferien. 20 ft. containeren med OY-DTY blev forsinket og ankom til Port of Oakland dagen før jul og skulle transporteres og tømmes inden 3 dage.

Og hvad skal man ellers bruge 2. juledag til?

Det er utroligt, hvor meget en familie kan acceptere, når en KZ'er (igen) kommer forrest i rækken.

For øvrigt har vi indrettet os midlertidigt i Orinda, der ligger på den østlige side af Bay Area og omkring ½ times kørsel fra San Francisco. Vi har indenfor en passende bilradius flere flyvepladser, der alle er på størrelse med Roskilde eller større. Desværre er der ingen baner med græs, for det ville kræve et godt vandingsanlæg hele sommeren, og det ville blive temmeligt dyrt. Der falder kun regn en gang i mellem i de 3 "vinter"-måneder – og så til tider ret voldsomt i nogle dage.

De nærmeste flyvepladser fra bopælen er Oakland (20 min), der ligger sydvest for os samt Hayward (30 min), mod nordøst er Concord (15 min) og sydøst for ligger Livermore (35 min). Alle steder er der 4-6 års ventelister på at få hangarplads til priser fra \$225 og op til \$325 om

Syveren i Californien

måneden. Det lykkedes at leje en midlertidig plads til flymontage i en stor hangar i Livermore mod at betale overpris. Det er en meget aktiv plads med passende værkstedsfaciliteter.

Der er flest "almindelige fly" og et par flyveskoler. Men en del ældre fly holder også til, samt adskillige experimental-fly. Specielt er der forholdsvis mange store radials og warbirds. Desuden findes der et lokalt EAA Chapter 663.

Indenfor en 100 miles flyveradius ligger 70 flyvepladser af forskellig størrelse, plus en del private. Det bliver spændende at komme rundt.

Regler

Den første handling for at finde ud af amerikanske flyveforhold var at melde sig ind i AOPA, (Aircraft Owners and Pilots Association). Deres medlemsider og FAA (Federal Aviation Administration) hjemmesider på Internettet var meget informative for at studere, hvordan man får en dansk KZ'er godkendt til at komme i luften.

Desværre passer flyet ikke direkte ned i en af de mange forskellige "kasser" i systemet. Problemstillingen er lidt forskellig, afhængig af udgangspunktet.

OY-DTY må gerne flyve i udlandet, men ingen danske forsikringsselskaber vil dække et fly, der permanent opererer i udlandet - med mindre det har mere end én motor. Så den vej gik ikke.

Og amerikanske selskaber vil kun tegne forsikring for fly med et N-nummer (US-register). Og kun fly-ejere med amerikansk statsborgerskab eller permanent opholdstilladelse må registrere fly.

Så det kan jeg ikke (endnu), men jeg må gerne udøve mine flyvefærdigheder.

Løsningen blev derfor at lade vores datter, der er blevet US-Citizen, registrere flyet (midlertidigt), efter at jeg havde underskrevet et "Bill of Sale" dokument. Så var det i orden - og helt uden skattekonsekvenser i øvrigt.

Den næste udfordring er at få udstedt et AC (Airworthiness Certificate). KZ-fly er stort set ukendte i USA og har selvsagt ingen FAA-typegodkendelse.

Den eneste brugbare løsning er at registrere flyet i EXPERIMENTAL-kategorien. Det medfører kun nogle få restriktioner. En af dem er, at flyet skal igennem en testperiode af begrænset omfang med tilhørende dokumentation. Noget af en udfordring og interessant at komme igennem.

Umiddelbart lidt overflødigt, når man tænker på, at flyet havde standard LDB i Danmark, men regler er regler.

De bliver også taget i anvendelse for warbirds, for civilt kan de også kun flyve i experimental-klassen. De er dog for længst blevet testet og har bevist deres egenskaber.

Man skal ikke spørge så meget. Det er lettere at anvende reglerne end at prøve at ændre dem. Normalt må experimental-fly ikke komme ind over tæt bebyggede områder. Det gælder ikke herovre i praksis, for mange steder er der så store sammenhængende bydele og forstæder, at man ville blive forhindret i at komme frem til mange af de forskellige flyvepladser. Til gengæld må man ikke flyve udenfor en 600 miles radius fra sin hjemmebase, med mindre man sender en fax til "the Friendly Feds" i forvejen. Men man skal dog ikke vente på at få en flyvetilladelse, før man letter, for man får ikke noget svar!!!

KZ VII i den samme gade som "the warbirds at Livermore Airport"





Nogle siger, at man sender en fax først på året med alle de destinationer og Fly-In arrangementer, som man har tænkt sig at deltage i, og så bare flyver.

Hovedresultatet blev derfor, at OY-DTY blev slettet af det danske register og fik et Export Statement fra SLV.

Efter en masse formularer og en del venlig hjælp fra FAA i Oakland ser det nu ud til at lysne.

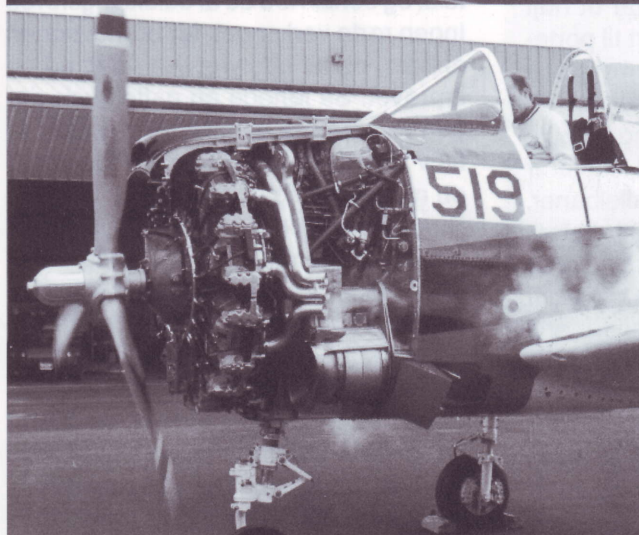
Foreløbigt er flyet samlet og har fået et nyt 100-hour inspection af en god og omhyggelig A&P mekaniker (Airframe & Powerplant).

Samme mekaniker har i sin hangar en AN-2, som venter på igen at komme i luften. Gangtiden er udløbet for olie/benzinrør og ditto slanger. Han arbejder noget af tiden for United Airlines. Ellers bruges fritiden i hangaren. Lige nu arbejder han på at samle to YAK-52 foran Antonov'en. De blev leveret i en 40 ft. container direkte fra en samarbejdspartner i Lithauen. Flyene er begge fuldstændigt som nye indvendigt og udvendigt med nulkastede airframes og motorer, der er up-graded til 400 HK. Det er godt, gennemført og flot arbejde. De sælges til \$65.000 stykket. Det er egentligt billigt i forhold til, hvad man ellers kan få fly for sine penge. Han har gjort det 7-8 gange tidligere og ved meget om papirgangen i import og godkendelser.

En YAK-18T er på vej (4 sædet aerobatic). Desuden har han 4 Fairchild-24-fly liggende adskilte rundt omkring, halvdelen med 6-in-line Ranger-motorer på 200 HK og halvdelen Warner Scarab-radials på 165 HK, magen til Peter Zier's.

Krav og forhold

Et krav er blandt andet, at man skal medbringe en ELT (Emergency Locator Transmitter) i flyet. En god idé, når man



First start-up of
T28 TROJAN
Engine : Wright R-1820
Cyclone
1425 HP 9-cyl.

ser på et flyvekort vest for Rocky Mountain med de mange isolerede øde egne og lave bjergkæder, der adskiller de frugtbare dale fra hinanden.

Og man skal have en Mode C transponder for at kunne flyve i Class C Airspace. Desuden ligger der en 30 miles radius Mode C klassificeret zone omkring San Francisco (som Livermore ligger under). En tilsvarende cirkel ligger omkring Los Angeles.

Heldigvis har jeg allerede en transponder, men den tilhørende encoder skal sammen med højdemåleren og variometeret kontrolleres og kalibreres hvert andet år. Det skal gennemføres, før flyet kan få sit amerikanske AC udstedt af FAA. Så vil det være gældende, så længe en A&P og/eller IA mekaniker (Inspector Authority) udfører en

100 timers inspektion løbende. FAA kommer ikke for at kontrollere papirerne med mellemrum som SLV i DK. Det er lidt billigere at flyve herovre. Der er tilsyneladende ingen udgifter til FAA eller start- og landingsafgifter. I stedet betales der ekstra for flybenzinen.

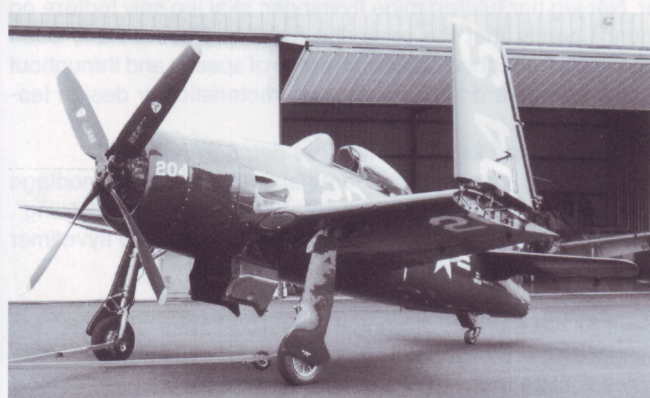
Til sammenligning koster bilbenzin i Californien for tiden ca. \$2.25/gallon. (1 gallon = ca. 3,8 l / 1\$ = ca. 7 DKK). Flybenzin (100LL) koster mere, og den varierer for tiden \$2.40-3.10/gallon afhængig af pladsen.

Forsikring ser ud til at være noget dyrere. Kaskoforsikring koster 3,3% af flyets værdi med en selvrisiko på \$2.500. Ansvar koster mellem \$600-700 for max. \$1 mill. kombineret dækning og max. \$100.000 pr. passager. Tankevækkende, når man til tider i DK hører om, at det er meget billigere at få et certifikat i USA.

For øvrigt er det ret vanskeligt, at sammenligne priser med Danmark. For selvom skatten er lille herovre, bilerne er billige, og sales-tax'en er noget lavere end moms'en, er husudgifterne astronomiske. Men flytter man "langt ud på landet", kan man leve fornuftigt og godt af kun én indtægt. Det er ikke muligt i Danmark.



Carl-Erik Olsen



Grumman Bearcat 8F8
P&W R-2800-30W engine
twin-row 2250 HP
Rate of climb - 6.300 ft/min
Max. speed - 455 mph/
28.000 feet

Status

KZ VII'eren har fået et nyt kaldenavn: N159KZ. Nummeret er dens bygge-nr. Registreringen er kun 3 tommer høj og står på halefinnen.

Meget tyder på, at jeg kan bevare den "gamle bemaling" med OY-DTY på kroppen og vingen.

Formentligt bliver det muligt at få den første KZ VII nogen sinde i luften i USA ved udgangen af marts 2003.

Livermore

Hele pladsen er omgivet af et højt stålhegn med adgangskort til portene. Der er store sammenbyggede hangarer på rækker med glat og ren cement indenfor. Bygningerne er omgivet af en perfekt asfalt, der fører ud til taxiveje og to parallelbaner, hvoraf den længste er 1560 meter.

Alt er indbydende og rent.

Alle er imødekomende og langt mere åbne overfor fremmede, end man normalt oplever som dansker. Fly-interesserede kommer forbi for at kigge på den fremmede fugl.

Som udgangspunkt er KZ ukendt. Bortset fra en enkelt mekaniker, der havde arbejdet i Tyskland og havde repareret på en KZ VII'er for år tilbage. Han vidste, at der var to i landet, men jeg kunne fortælle, at vores fly havde været det ene, og at det andet sidste år blev hentet hjem til Danmark.

Mange har anerkendende bemærkninger om flyets kvaliteter og detaljer i forhold til amerikanske klassikere. Nogle hæfter sig ved, at flyet må kunne flyve meget langsomt med de lange forkant-slats og sammenligner den med Fiseler Storck. Så må jeg fortælle om Viggo Krammes tvungne ophold i Tyskland under krigen, hvor han netop studerede dette specielle fly på nærmeste hold.

Andre siger, at de aldrig har hørt om, at Danmark har bygget fly. Og når man tænker nærmere over det, må man også sige, at det var meget enestående med danske General Aviation-fly i forhold til mange andre europæiske lande fra midten af 30'erne og til slutningen af 50'erne, lige bortset fra engelske fly og Auster i særdeleshed.

Hver weekend letter 3 Harvards i formation og træner. Det er utroligt forstyrrende i det arbejde, man har gang i, når det hele foregår lige udenfor. Af samme årsag trækker jeg flyet ud i solen. Det er jo også rart.

Der er hele tiden aktivitet. En af dagene kom en næsten ny Micco SP 26 ud af nabohangaren (aerobatic, side-by-side, optrækkeligt understel med halehjul, og en 3-bladet constant-speed propel).

Efter motorstart kørte den 4-5 meter, mens det ene ben foldede sig pænt sammen i leddene. Den stakkels pilot nåede ikke at stoppe motoren før alle tre propelspidser var blevet krøllet pænt mod asfalten, og den ene vingspids bar vægten. Gear-warning'en nåede at reagere, men for sent. Vingetanken var helt fuld, og benzin løb ud af udluftningsrøret. Ingen rørte ved noget, før brandvognen ankom, og alt udstyret var rullet ud og afprøvet. Så løftede en gaffeltruck vingen varsomt, så benet kom på plads og blev forsvarligt låst. Det blev i sandhed en meget dyr og ultra-kort tur.

Senere kom en T28 Trojan ud for at afprøve motoren for første gang. Flyet havde ikke været i luften siden begyndelsen af 1970'erne, og "hjemmebyggeren" havde købt det hele som et komplet adskilt projekt for ca. 5 år siden.

Nu var alt blevet omhyggeligt renoveret og samlet. Flyet fremstod som bedre end nyt i en perfekt og flot, original NAVY bemaling. Nye fittings, rør, samlinger, instrumenter, selv motor og propel var spritny. En Wright Cyclone R-1820 på 1425 HK fra 9 cylindre! Det er det største brøl jeg har hørt indtil videre.

Og som om ikke det var nok, kom også en Grumman Wildcat XF4F-8 warbird ud for at afprøve sin motor, samme motor-type og tilsvarende ny. Maskinen var

dog stadig i primet aluminium.

Ved siden af hilste den pænt på en Bearcat F8F med foldede vinger. Den har dog en P&W Double Wasp R-2800 (18 cyl) på 2.100 HK. De ligner begge store tønder, der bliver smallere bagud. På hver side er anbragt en vinge (midtfor på Wildcat), og på toppen et vindspejl med canopy, hvor piloten kan kravle op og sætte sig.

Siden har jeg set T28 Trojan komme forbi flere gange for at tage ud på testflyvninger (det er jo et Experimental-fly).

Af andre herlige oplevelser har hidtil været at se og høre P-40 Warhawk og P-51 Mustang med slanke linier og de kendte V-12 profiler.

Den næste skelsættende dag bliver at få Syveren i luften – igen. Den har ikke fløjet siden midt i oktober 2002. Motoren er dog blevet motioneret med jævne mellemrum.

Derefter skal jeg i gang med at lære om flyvning og radiokommunikation herovre, samt om density altitude (høje temperaturer og indflydelsen af tynd luft på højtliggende flyvepladser).

Et af målene er også Frazier Lake tæt ved Hollister 50 miles sydpå. Der afholdes den første lørdag i hver måned gennem sommeren et Antique Aircraft Display. Et større antal taildraggere holder til der, og man har efter sigende en velplejet græsbane, måske den eneste i Californien ...

OPDATERING fra Carl-Erik lige før deadline :

Netop i dag, den 12. marts 2003, har OY-DTY fået sit amerikanske AC.

Den er blevet til N159KZ og registeret i Experimental Exhibition Category.

Det betyder, at hun må flyves rundt og blive præsenteret på diverse flyvepladser, mens jeg gennemfører de krævede proficiency/practice flyvninger. En "sandkasse" til formålet må være op til 300 miles, og flyvning over tætbefolkede områder skal undgås. Desuden må man ikke komme ind i Airspace Class A og B. Class A er fra 18.000 ft. og op til FL 600, så det er bestemt ikke relevant for mig. Class B gælder for "paddehatte" omkring San Francisco og visse steder omkring Los Angeles og San Diego, og der har jeg ikke behov for at flyve til, hverken nu eller senere. Jeg har selv valgt et område, der strækker sig 150 miles fra Livermore og sydpå.

Og nu kan jeg ikke lade være med at begynde at grine. Mine proficiency/practice flyvninger kræver kun 2 start og landinger. Når jeg har fuldført mine flyvninger, skal jeg selv indføre og underskrive følgende i logbogen: I certify that the prescribe flight test hours have been completed and the aircraft is controllable throughout its normal range of speeds and throughout all manouvers to be executed, has no hazardous operating characteristics or design features, and is safe for operation.

Og hvor mange timer har jeg til min rådighed for at gennemføre det: 5 flyvetimer!!!

Det er meget svært at bruge 5 timer til det, men jeg får da fornøjelsen. Jeg må kun medtage personer i flyet, der er krævet for at udføre flyvningerne, eller som skal med på en "udstilling". De påtænkte Fly-Ins har jeg selv valgt og fået godkendt. Når restriktionerne på 5 flyvetimer er gennemført, er der ingen specifikke flyvebegrænsninger, what-so-ever.

Hvor svært kan det være!!!

Nåh-jo, jeg skal selvfølgelig hvert år have udført et annual eller 100-timers eftersyn, dog uden FAA inspection. De ønsker blot at få et brev om det kommende års fly-in arrangementer, hvor jeg har tænkt mig at "ekspressioniste" mig selv og den herlige KZ VII'er...