

En vinter i Californien



af Carl-Erik Olsen

Vinter er ofte synonym med sne og frost, men i Californien betyder det hyppige vandrende lavtryk fra nordvest, der bringer oceaner af vand med sig. Når det sker, regner det tæt, sommetider i stænger, og det står på længe. Aquaplaning er en yndet sport om „vinteren“. Nedbøren begynder så småt i begyndelsen af november og klinger af i løbet af marts. Man kan forvente henved 3 måneder, hvor man sjældent får lejlighed til at weekend-flyve overhovedet. Til gengæld er resten af året til at regne med.

Denne vinter har leveret dobbelt så meget nedbør som normalt med oversvømmelser, mudderskred og trafikproblemer. Værst blev Los Angeles-området ramt, hvor 10 mennesker omkom i en forstad, hvor en lavine af mudder iblandet bygninger, biler og en stor svømmepøl sejlede ned. Andre mudderskred lukkede to ud af tre væsentlige nord/sydgående highways, hvilket kostede 28 mennesker livet. Problemet blev særligt stort, fordi sensommerens mange skovbrande i samme område blotlagde jorden.

Santa Paula Airport mistede en del af runway'en, da en nærliggende flod gravede sig ind i bredden. Corona Airport blev oversvømmet. Det lykkedes dog i tide at trække/skubbe omkring 500 fly op på det tørre. Mange af dem blev flyttet mere end en gang, da vandet fortsatte med at stige. Flåden af fly blev parkeret på veje og gader i byen. Frivillige kæmpede i henved 1½ døgn på vegne af mange flyejere, der ikke selv kunne komme frem. Låse blev klippet og hangarer lukket op. Nogle ganske få fly blev dog vandets bytte samt en masse ting i diverse hangarer.

I den centrale del af Californien, hvor vi bor, har det ikke været helt så slemt. Alligevel er der kommet langt mere nedbør end sidste år. Det tegner godt for sommerens vandforbrug - ingen rationering! Nedbøren bliver for det meste samlet op i enorme inddæmninger, så den senere kan blive fordelt gennem et imponerende kanalsystem, der strækker sig henved 500 km ned gennem staten. Uden vand ville store dele af Californien blive til ørken.

Men nu tilbage til min egen lille verden. Jeg var noget tilbageholdende med at påbegynde vinterens arbejde på KZ VII'eren. Når jeg først gik i gang, ville jeg ikke være i stand til at flyve i en længere periode. Jeg havde besluttet mig for at fremstille nye indvendige motorskærme. Det krævede, at propellen skulle af. Ergo startede jeg et andet sted. Jeg havde længe ønsket mig et rigtigt, udskifteligt oliefilter (F&M oil

filter adapter), der kunne afløse den gamle si. Den skulle gerne kunne fange mere end motorstumper fra den seksbenede Rolls Royce O-300-D. Det førte dog mere med sig, for olietemperatur-føleren, der sad i den gamle si, viste sig ikke at være kompatibel med det nye gevindhul. (Den gamle føler var af „auto“ type med et gevind, der var loddet på sien – sikke en Tysker). Altså en ekstra udskrivning til en ny olietemperaturføler med tilhørende ur.

Når man så begynder at kigge på instrumentpanelet, skulle det gamle amperemeter, der kunne have hørt hjemme i en gammel MG, også udskiftes til et kombineret volt/ampere ur. Det krævede lidt hovedbrud at finde ud af, hvordan det gamle var forbundet, og hvordan det nye, sammen med en shunt, skulle monteres.

I samme omgang trak jeg ledninger til elforsyning for min nye GPS Garmin 196 og skjulte antennen over døren. Håndholdt funktion er lidt besværligt og den kunne fint monteres i rack'en under den faste Garmin GPS/Com 250XL og transponderen.

Alt arbejde under eller bag en flyvers instrumentpanel, der ikke umiddelbart kan vippes eller tillader let adgang på anden måde, kan kun beskrives som radbrækkende, overmåde ubekvem og utroligt besværligt. Det får en til at tænke på, at hvis en pilot ikke længere er i stand til at kravle ind i eller ud af et KZ VII cockpit ved egen kraft, for slet ikke at tale om dens bagsæde, skal man nok overveje at finde en anden hobby.





Nå, de forskellige nye installationer blev testet og afprøvet i 2. weekend af november, og Syveren var så tilfreds, at den kvitterede med 10 glimrende hujlandinger i Livermore. Den gamle dame er fortsat i sin bedste alder. Da jeg ikke kunne finde på flere undskyldninger, var jeg nødt til at tage propellen af.

Inden starten på motorens lange vinterhi, havde den fået frisk olie. For at beskytte mod kondensdannelse i cylindrene blev de øverste tændrør ombyttet til plastik med vandopsugende små kugler, der farvemæssigt ændrer sig, når de opsuger fugtighed. Hvis den blå farve bliver blegere, kan kuglerne tages ud, tørres i en varm ovn og genanvendes.

Som en yderligere foranstaltning fik Syveren en ny 1500 watt varmeblæser og et godt tæppe, der kunne holde motoren ensartet håndvarm døgnet rundt. Blæseren blev anbragt på en konsol passende under hjulstellet, så den varme luft kunne passere ind under cowlingen og op under motoren. Det er også rart at arbejde på en lun motor. Med nogenlunde konstant temperatur forestiller jeg mig, at kondensering af vand i motorens ædlere dele har vanskelige vilkår. Under alle omstændigheder ændrede kuglernes farve sig ikke.

I den første weekend i februar blev de nye baffler afprøvet og rusten slebet af både motor og pilot. Nok mest det sidste. Nu var jeg klar til at flyve rundt i det nye år startende her og nu. Imidlertid havde den nærmeste familie en anden opfattelse. Vores datter og svigersøn synes, at vi alle skulle have en smule ferie. Og som bedsteforældre til en dejlig 2½ år gammel pige, skulle vi alle absolut 10 dage til Maui, en af øerne i Hawaii, hvor vi kunne låne et stort hus. Presset var stort, og det blev naturligvis en pragtfuld ferie for alle parter. Det er ikke så svært at være barnepige på den måde. Lækkert sommervejr og pragtfulde sandstrande. Efter tur snorklede vi rundt blandt farvestrålende fisk. En dagtur med dykkerbåd til særligt gode snorklesteder rundt om nabøen og sejle rundt mellem majestætiske hvaler med nyfødte unger, kåde delfiner og opdage havskildpadder, var noget helt ude over det sædvanlige.

En smule trods over, at jeg var nødt til at forlade min elskerinde, Syveren, havde jeg medbragt den håndholdte GPS, en masse flyvekort og informationer. Det var tanken at få tid til at begynde planlægningen af en flyvetur til Oshkosh, hvis der blev tid. En enkelt dag med regnvej

gav et passende pusterum til at lege aviator på bordet, mens jeg overvejede og bearbejdede de nye udfordringer. Livet er også at flyve.

Inden udløbet af februar skulle Syveren have det årlige eftersyn. Ellers ville den blive grounded. I Livermore har omkring 500 småfly deres hjemmebase. I Californien findes henvend 70.000 g/a fly. Desuden er der ifl. statistikken næsten 35.000 A&P -flymekanikere (Airframe and Powerplant). Ikke alle arbejder med fly, mange finder vej til auto-verdenen, hvor lønningerne er højere. Derfor er det ikke svært at finde en mekaniker, der vil bruge en del af lørdagen til at gennemgå Syveren sammen med mig og skrive de forskellige dokumenter for bi-annual check af korrekt højdeudlæsning, annual inspection og sign off for de nye installationer. Det koster kun det halve af en tilsvarende dansk omgang. Til gengæld arbejder mekanikeren „out of a truck“. Det betyder, at et veludstyret værksted, som jeg kendte fra Danmark, og som kan det hele, stort set ikke findes herovre. Jeg har i hvert fald ikke hørt om et sådant endnu.

Alt forløb uden overraskelser. Da alle dæksler, motorskærme og inddækninger var genmonterede, havde jeg tænkt mig at lave et par touch'n'goes. På grund af et truende uvejr i nærheden, med øget risiko for stærk sidevind, forblev Syveren på jorden. Jeg måtte nøjes med en motoropvarmning mellem hangarene. Almindelig generel kontrol og check for tæthed forløb tilfredsstillende.

Det passede sig således, at den næste lørdag var den første i måneden (marts). Det betyder Antique Aircraft Fly-In i Frazier Lake. Da jeg satte mig ind i Syveren og drejede nøglen, skete der ingenting. For en uge siden havde alt været i orden. Besynderligt. Nå, jeg havde travlt, og jeg var ikke i humør til at opgive mit forehavende. Hvis jeg landede i Frazier Lake senere end 11:30, ville jeg ikke nå med til byen for den traditionelle tri-tip-steak sammen med det øvrige slæng. Heldigvis havde jeg et jump-starter-kabel med ditto installation. Af med sidedækslet, i med pluggen og Audien blev kørt i stilling under vingen, så kablerne kunne nå. Motoren slog omgående i gang. Ud af cockpittet igen, køre bilen ind i hangaren, fjerne stopklodserne, rulle ud til taxibanen, lytte til ATIS, snakke taxi med Ground, udføre motorprøve og fik clearance fra Tower. Heldigvis undgik jeg at vente i kø og kom hurtigt i luften. Motoren spandt, olietemperaturen kravlede op på 95 C° og blev der. Fint. Motoren var sat til 2550 rpm, og jeg havde 10 knob medvind. Alt gik godt, voltmeteret så rimeligt ud og amperemeteret sagde, at der blev hældt 1-2 ampere på. Ikke meget, når batteriet lige havde demonstreret, at det havde været fladt! Nå, det kommer nok i orden. Alligevel troede jeg ikke helt på, at alt var vel på den front.

Da jeg afgav en positionsmelding 4 mile nord for Frazier Lake (non-towered airport), fik jeg en reaktion fra en anden flyver på frekvensen om, at banen var lukket. Og ganske rigtigt, et stort hvidt kors var spændt ud på baneenden ved 23. Græsbanen var meget våd, og der var pæne pytter hist og her. Jeg overvejede at lande på parallel-taxi-vejen, som de lokale benytter. Den har asfalt, men er kun 4,5 m bred. Vindposen





skønnedes at melde om 4-8 knob tværvind. Det var OK på en almindelig bred bane, men jeg havde ikke lyst til at forsøge mig. Jeg kunne se, at en god ven kørte rundt mellem hangarerne dernede. Jeg cirklede, og han steg ud, vinkede, og pegede på taxivejen, men hans fagter viste også, at han kunne køre bil, og direkte sydpå ligger Hollister, blot 2 minutter derfra. Altså gik jeg rundt, tværs over banen og viste klart, at jeg gik til Hollister.

Der var ikke behov for at stige særligt meget, for 1 minut senere kunne jeg gå på downwind til bane 31. Banen er henved 2 km lang. Jeg kundgjorde mit ærinde på frekvensen, først på downwind, dernæst ind på left base. I Livermore har Tower bedt mig om at benytte designation „High Wing Experimental“ på radioen for ingen ved, hvordan en „KZ VII“ ser ud i landingsrunden. Men på alle udepladser benytter jeg „KZ VII“ med stor fornøjelse. Det giver ofte anledning til spørgsmål fra et Tower. Men i dette tilfælde var der ingen Tower. Alligevel lød det nogenlunde således på finalen: „Er det dig, Carl-Erik, med din KZ VII'er?“. Det var Jørgen Skovbjerg, der var landet umiddelbart før mig i Cozy. Han holder til i Hollister, og jeg traf ham forrige år i Copperstate, Arizona. Han havde iøvrigt en meget fin artikel i Oscar Yankee sidste år. Vi aftalte over radioen, hvor vi skulle mødes

på forpladsen. Det var meget hyggeligt, og kort efter kom min chauffør fra Frazier Lake. Vi blev hurtigt enige om, at Jørgen skulle med til lunch med alle de andre flyvetosser, selvom han ikke var specielt sulten.

Under frokosten blev jeg naturligvis opfordret til at vende tilbage og lande på taxivejen i Frazier Lake. En anden god bekendt fra Frazier Lake, John, der også er en meget behagelig og dygtig halehjulsinstruktør, tilbød at flyve med (til daglig flyver han business-jets). Sådan blev det, men Syveren var stadig død. Altså hand-prop. John var erfaren, turnede to gange for at suge ind, bad derefter om magneter HOT, og motoren slog i gang i første forsøg. Det nød jeg meget, men mon ikke John var mest tilfreds. På en seksbenet motor, stiller propellen sig ikke altid lige bekvemt til hand-prop stilling. John overtog grejerne fra højre side efter start. Landingen forløb fint, men Syveren blev sat med en noget større landingshastighed end nødvendig. Jeg havde ellers forklaret, at med 2 personer og kun 30 liter i tankene, skulle hun først sættes ved 35-40 mph. Det kunne han ikke få sig selv til. Resultat: Fin hjullanding, men med en noget høj fart. Kort tid efter satte han halen ned, hvor jeg altid holdt den oppe længst muligt. Det betød at halehjulet begyndte at shimme helt vildt. Det både belaster og slider meget, også på dækket. Resolut, nærmest



automatisk, trak jeg i håndbremsen, der sidder i min side. To piloter til at manøvrere et fly samtidigt, er én for meget. Når Syverens håndbremse anvendes delvis, har man en udmærket differentieret bremsning ved hjælp af fodpedalerne, der samtidigt bevæger sideroret. Men jeg trak og bremsede maksimalt, hvilket låste sideroret. Resultat: Vi kørte af banen og ud i græsset, selv om John gjorde sit bedste anarbejde. Ikke noget større problem, men John havde det ikke godt med eftermælet. Som han sagde, han havde aldrig nogen sinde kørt af banen. . . Selv ikke fra taxi-vejen. Det var min fejl at intervenere, når hans hensigt blot var at køre farten af.

Umiddelbart blev batteriet sat til opladning. Dommen var, at skoene var lidt korroderede, og opladningen så rimelig ud efter 3 timer. Det var en herlig eftermiddag blandt gode flyvenner og deres magnificent flying machines af ældre dato. Da batteriet blev genmonteret, kvitterede startnøglen med at klikke startrelæet hurtigt, men ingen starter. Heldigvis havde jeg medbragt jump-start-kablerne, så ved hjælp af et reservebatteri blev motoren omgående bragt til live.

Under turen hjem, der tager små 40 minutter, valgte jeg ikke at tænde strobe og nav-lys. Jeg scannede alle ure hyppigt. Det meste af tiden stod uret på 13.5 V og omkring 2 ampere plus. Fra tid til anden hoppede opladningen op til 5-6 amp uden forståelig årsag. 5 mile fra Livermore tændte jeg strobe og navigationslysene, da jeg meddelte, at jeg var på vej ind og fik tilladelse til at fortsætte mod deres 4 mile store radius (radio og transponder havde været tændt hele tiden). Så kom der aktivitet på viserne, og de viste noget, der næsten så normalt ud. Både ampere og volt pumpede i takt med strobe-udladningerne. Alligevel var jeg ikke helt overbevist. Voltmeteret svingede lidt for meget. Jeg spekulerede allerede over, at såfremt systemet gik ned, kunne jeg ikke tale med Livermore. Jeg måtte ikke komme ind i deres Class D airspace uden radio. Alternativet ville være at fortsætte til

Byron på den anden side af Altamont Pass, som er non-tower. Det ville blive noget bøvl med transport og meget andet. Ganske kort tid senere, 3 mile fra LVK, hvor jeg lå 45° til downwind 25L tændte jeg landingslyset, så tårnet kunne se min plads i deres verden. Det resulterede i noget mere bevægelse på viserne, men det var forventet. Pludselig så jeg i øjenkrogen, at begge viserne gik bananas, og jeg slukkede omgående for alt undtagen radioen. Samtidigt fik jeg clearance til at lande. Da jeg fik snakket færdigt med Ground for at taxie, gik radioen ud, mens voltmeteret faldt til 1-2 volt. Det var godt timet.

Generator, laderelæ, batteri og meget andet kunne være skurken. Måske havde piloten ikke tilstrækkeligt med el-erfaring og for meget vovemod. Min mekaniker forsikrede mig om, at en eller to celler i batteriet var stået af. Jamen, det er kun 3½ år gammelt, og det virkede da fint for en uge siden. „Du skal bare have et nyt, og så starter vi derfra“.

Aircraft Spruce leverede et nyt batteri med syre i løbet af 3 dage med UPS. Det var næsten halv pris af, hvad et tilsvarende kostede på en nabo-flyveplads samme dag. Tankevækkende er det også, at batteriet ikke koster mere end hvad Syverens fyldte tanke er værd på disse breddegrader. Da ombytningen var gennemført, var alt i skønneste orden, og piloten var blevet en erfaring rigere.

Så meget, at han kunne fortælle sin kone, at inden den lange tur til Oshkosh 2005, vil han købe et batteriladet, håndholdt, nav/comm radio til \$300 fra Sporty's.

Svarbilledet var ikke specielt imødekommande, men der blev ikke sagt nej.

Keep 'em flying . . .

