

En KZ 7'er krydser



Rocky Mountains

part 1

tekst - Carl-Erik Olsen, Californien (fotos-CEO&Jesper Hansen)

Alle mennesker møder udfordringer på deres vej gennem livet. Når man står ved en af dem, kan man enten vælge at springe ud i blå, forsøge at glide af eller tage hel en anden og tilsyneladende lettere udvej. Der er stor forskel på, hvordan den enkelte reagerer. Der findes endog mennesker, der ligefrem opsøger udfordringer. For alle gælder det, at den enkeltes natur, opvækst og baggrund betinger, hvor stort et spring man tør tage. Nogle tager beslutninger spontant, andre udviser fornøden og moden overvejelse. Der er givetvis mange, der har krydset Rocky Mountains i et relativt lille fly. Imidlertid er der ingen, der har gjort det i en KZ VII. For mig virkede det som en stor udfordring at flyve over Rocky Mountains og gennemføre noget, som hverken min Syver eller jeg selv havde prøvet før.

Tanken om at flyve til Oshkosh begyndte at spire sidste år, men den endelige beslutning blev først truffet her i foråret, da gode venner fra det gamle land, Lise og Jesper Kjær Hansen besøgte os. (Jeg har været kollega med Jesper i 10 år – og han har et PPL). Hvis jeg virkelig ønskede at flyve til Oshkosh i Syveren for at deltage i AirVenture, ville han meget gerne være med. Vi blev begge mere og mere begejstrede for ideen ved at tale om muligheden om at flyve henover de enestående og storslåede landskaber i dette enorme amerikanske land. For mig ville det være dejligt at kunne dele oplevelserne med nogen. Desuden kunne jeg blive aflastet undervejs. Især Aase synes, at det var en god ide, for hun var lidt bekymret over, at jeg ellers ville gennemføre mit forehavende alene. Og hun havde ikke lyst til at tage med og tilbringe flere dage i Oshkosh i mine fodspor. Muligheden for en co-pilot på rejsen blev derfor det ekstra lille skub i beslutningsprocessen, der førte til den endelige afgørelse. Jeg vidste fra min planlægning, at det ville tage henved 2½-3 dage at flyve derover med lidt medvind, og 3-4 dage at komme tilbage. Hver dag ville indeholde op til 7 timers flyvning afbrudt af et fuel-stop undervejs.

Forberedelser

Som medlem af AOPA (Aircraft Owners and Pilots Association) fandt jeg mange storartede artikler om at flyve i bjerge. De handlede om, hvad man skal være forberedt på og tage sig i agt for, og hvad man absolut skal undgå. Læsning af havari-rapporter og beskrivelser af

kedelige slutresultater, som piloter har oplevet, når de ikke i tide har brudt en uheldig hændelseskæde, giver meget stof til eftertanke og øger ens erfaring. Jeg har tidligere fløjet og oplevet konsekvenserne af høj lufttemperatur og altitude, også kaldet density altitude. Under ekstreme forhold svarer den praktiske flyvehøjde ikke til den, som højdemåleren viser. Den kan sagtens være 3-4.000 fod højere på en meget varm dag. Når man skal lande i 6.000 fods højde over Sea Level undervejs, og der skal lægges adskillige tusind fod mere til, er der ikke særligt meget plads til flere udfoldelser. For eksempel kræver det dobbelt så meget plads at gennemføre et 180° drej i 10.000 fod end at gøre det ved Sea Level. Landingshastigheden og –løbet er øget ganske betydeligt i forhold til det, jeg som „flat-lander“ har været vant til. Et startløb virker uendeligt langt og climb-evnen er ufatteligt ringe. Derfor var det planen, at alle flyvninger skulle påbegyndes ved solopgang og afsluttes først på eftermiddagen.

Et andet forhold er, at KZ VII'erens flyvehåndbog ikke har nogen oplysninger om climb-evner ved forskellige altitudes og varierende temperaturer eller andre væsentlige faktorer om landings- og startsløb ved store altitudes. Den fortæller kun, at hendes største højde er 14.300 fod. Og det gælder for en Continental motor med 125 HK. Min Syver har en O-300 på 145 HK – hvad kan den så? Det ville være rart at vide, om højden er „absolut“, eller om det er hendes „service ceiling“ /den flyvehøjde, hvor maskinens stigeevne er faldet til kun 100 ft/min.)

Før turen indkøbte jeg diverse flyvekort, en håndholdt radio til reserve, foretog en omfattende inspektion af flyveapparatet og udskiftede olien. Halehjulet fik nyt dæk, og der blev fremstillet anbefalede „tie downs“ til at banke ned i hård jord.

Med fulde tanke (150 l) og to personer er der kun plads til lidt almindelig bagage. Der skulle vaskes tøj undervejs. I alt var det en 11-12 dages tur. Ikke noget med telt, liggeunderlag og soveposer. Vi var nødt til at indlogere os på hotel/motel undervejs, men jeg havde dog sikret mig senge i gå-afstand fra AirVenture i Oshkosh.

Da vi var klar til at blive kørt til Livermore, hvor Syveren ventede med fyldte tanke, måtte vi begge en tur over badevægten bærende på alt vort grej inklusive værktøj, ekstra halehjulsdæk og vandflasker. Det kunne lige gå an. Den samlede vægt endte på den forkerte side, men ikke så meget, at vi skulle pakke helt om. En time i luften ville hjælpe meget.

Første dag og afrejse, torsdag 21. juli.

Aase kørte os ud til hangaren sidst på eftermiddagen, hvor vi pakkede alt vort grej i Syveren. Jeg ville ikke risikere at blive fanget af morgentåge i Livermore og opleve, at vores første lange dag blev afkortet i begyndelsen. Derfor ville vi tage en kort tur og en overnatning og være klar næste morgen ved solopgang, hvor der ikke ville være vejrmæssige forhindringer. Målet var derfor Truckee Tahoe, der ligger omkring 1 3/4 times flyvning borte i Sierra Foothills, en plads i 5900 fods højde. I forlængelse af at indtelefonere vores flight plan bad jeg om en weather briefing. Den sagde, at vi hellere måtte opgive vores oprindelige plan, for Truckee havde thunderstorms, der ikke ville passere før efter solnedgang. Ergo ville vi gå til Sutter, vest for Sacramento, vores alternativ. Da jeg skulle til at starte op, blev jeg klar over, at jeg havde glemt mine gode headsets med støjreduktion. Dem skulle vi have med. Resultatet blev, at jeg fik fat i Aase, der ville køre dem til Buchanan, hvor vi kunne mellemlande og undervejs bruge de gamle headset, der lå i flyveren.

Alt gik efter planen, og så var vi for alvor på vej. Da vi nærmede os Sacramento, så bjergene tillokkende ud, og vejret lignede ikke tordenvejr, som prognoserne havde spået. Hvorfor ikke stikke næsen derop mod Truckee? Hvis det ikke gik an, ville der højst være 1/2 times flyvning ned til Sutter (der ligger i 58 fod). Derfor gik vi mod øst og kravlede opad. Først op over Nevada Co, der ligger i godt 3100 fod, dernæst 12 minutter senere over Blue Canyon, der ligger i næsten 5300 fod. Aldrig så snart havde vi passeret pladsen med godt 15 minutter til Truckee, før den ellers så trofaste O-300 begyndte at gå dårligere. Ud med håndtaget til karburatorforvarmeren. Icedetectoren havde ikke givet advarsel. Hm – den må jeg finjustere på knappen. Det knøb meget med at stige, når karburatorvarmen var på, og vi skulle op gennem Donner Pass, hvor bunden er 7100 fod. Efter 2 minutter skubbede jeg forvarmeren ind igen, men trak den straks ud igen, for motoren ville ikke acceptere behandlingen. Det var rart at tænke på, at der var en passende plads lige bag os, hvis nu. Efter 4-5 minutter prøvede jeg igen, og så kom motoren atter tilbage til normale omdrejninger og stigeevne, hvorefter vi mere målrettet kunne fortsætte mod Donner Pass og Truckee. Det var lidt ejendommeligt, for vejret lignede ikke noget, der gjorde karburatoris sandsynlig. Men motoren havde en anden opfattelse. Vi så ikke noget til thunderstorms. Langt borte mod øst lå der nogle skyer over bjergene, og de gik samme vej som os. Vejret var behageligt varmt og med meget flot sigt. Solen ville

først gå ned om et par timer, så de mange bjergrygge og dalstrøg trådte frem med pragtfulde skygger. Et vidunderligt sceneri som vi begge nød sammen med den blandede følelse vedrørende drivkraften – noget, som vi ikke talte ret meget om. Det var i sandhed et meget flot sted i bjergene.



Vi landede 18:30, og stående ved siden af Syveren kunne vi først rigtig nyde de skovklædte klippesider, en blå himmel, samt en sol, der snart var ved at være klar til at gå ned over den vestre bjergkam. På bjergsiderne fandtes ryddede spor, der vidnede om mange aktive løjper, når alt var dækket af sne – en naturperle på alle årstider. Jeg glædede mig allerede til at vende tilbage sammen med Aase.

En venlig og nysgerrig pilot stoppede op for at kigge på Syveren, og vi fik billejlighed til et hotel i byen. Aviators er en særlig slags hjælpsomme mennesker, som man let kan komme i snak med.

Anden dag, første ben, fredag 22. juli.

Det var utroligt flot at blive sat af på Truckee flyveplads tidligt næste morgen og se solen stå op over bjergkammen i øst. Vi var atter „bjergtagede“. Desværre måtte vi vente på at blive tanket op, for „selvtanken“ var lukket.





Vi kom altså ikke i luften så tidligt som ønsket, men alligevel før 7. Vejret var lidt køligt - omkring 17-18°. Alligevel var startløbet meeeeet langt, og stigeevnen yderst behersket fra banen, der gik mod vest. Krængerorene virkede meget „slappe“. Vi tog et meget stort og langsomt drej tilbage mod øst og forsøgte at stige lidt mere. Vi fik endnu engang set Truckee og floden, der bruste og snoede sig gennem byen, men jeg var mere optaget af at stige. Det var tanken at gå direkte over bjergkammen, men det ville tage en rum tid, før vi ville komme tilstrækkeligt højt op. Imidlertid havde jeg ikke lyst til at ligge i cirkler i 20-25 minutter og ikke komme nogen steder.



Derfor valgte jeg i stedet at følge Highway 80, der bugter sig pænt op gennem bjergene. Der var et utroligt flot skue. Træbeklædte bjergsider og en lang snoet landingsbane nedenunder (lidt betryggende). Der var dog visse steder forstyrrende køretøjer på „vores“ bane i form af biler og lastvogne, der masede sig opad i roligt tempo. De har jo også problemer med højden og mangel på ilt, men næppe karburatoris.



Vi passerede Reno, Nevada i godt 9000 fod. Reno er hjemstedet for mange spillecasinoer og et air race, hvor fartgale piloter bevæger sig rundt om to piloner i forskellige klasser i september hvert år. Vores indikerede airspeed var ikke særlig stor, men ground speeden på GPS'en var meget fin. Vi bevægede os videre østpå gennem Nevada og passerede Battle Mountain, Elko, gik gennem et par bjergpas og landede i Wendover efter 3 timer.

Wendover ligger på grænsen mellem Nevada og Utah. Statsgrænsen omfatter også et skift fra Pacific Time til Mountain Time. Den meget lille by ligger midtfor og på den vestlige side af den store saltslette (4400 fods højde). Sletten strækker sig henved 100 nm både nord- og sydpå. Mod øst er der næsten 90 nm til Salt Lake City. Bag os havde vi haft en god times flyvning fra Elko uden andet end en ugæstfri højslette under os, ingen bebyggelser og stort set uden veje.



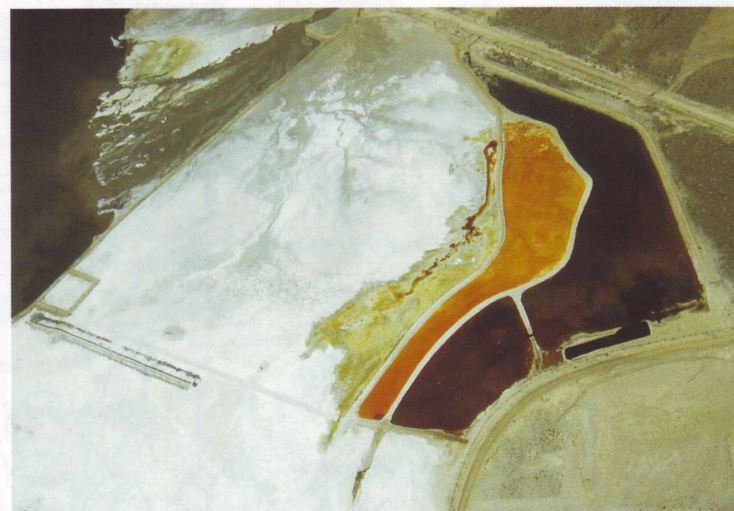
Under 2. verdenskrig var Wendover en meget stor flyvebase for træning af bombebesætninger. Faktisk var det også der, man forberedte og lastede B-29 (Enola Gay) for at gennemføre atombombetogter mod Japan. Se meget mere på www.wendoverairbase.com

Nu er pladsen udelukkende civil. Hangarerne står der fortsat og huser nogle fly og værksteder, men de gamle træbygninger trænger voldsomt til maling. Pilot lounge og kontorer findes i en de gamle barakker, hvor et passende museum fortæller om den fordums store og korte tid om en base med henved 20.000 mand. Billeder, tekster, imponerende modeller og en atombombe fortæller historien. De fleste træbarakker er forlængst revet ned, men fra luften kan man stadig se resterne af anlæggene og vejene. I dag bruges den enorme saltslette stadig til militær træning, og der er kun en smal korridor til almindelig lufttrafik for at krydse sletten. Både mod syd og nord findes store Restricted Areas, der strækker sig fra AGL og op til FL580 uden ophør og tid.

Anden dag, andet ben, fredag 22. juli.

Vi fik fyldt tankene op, tømt vore egne og gik i luften igen godt halv elleve lokal tid. Planen var at stige mest muligt i løbet af de første 45 minutter og nå op til 11.000 fod. Salt Lake City har flere store flyvepladser med kontrolzoner, der går op til 10.000 fod. Umiddelbart øst for millionbyen ligger Rocky Mountain med de første bjergkamme i omkring 9.500 fod.

Alternativt kunne vi gå gennem den første høje bjergryg via Ogden Pass nord for Salt Lake City og nøjes med 8.500 fod hele vejen videre til Cheyenne. Ganske vist kun med 1000-1500 fod under vingerne. Det krævede dog, at vi skulle have en clearance for at gå gennem Salt Lake City Class B og Ogden Airspace. Det var lettere at stige, hvis vi kunne.



So far so good. Saltsletten strækker sig meget vidt, og er mest hvid. Det var allerede varmt, så stigeevnen var ikke noget at skrive hjem om. Da vi nåede godt 8.000 fod begyndte temperaturen at falde lidt, hvilket hjalp på bekvemmeligheden og den fortsatte stigeevne. Da vi nærmede os Great Salt Lake, den store saltsø, var vi ude af luftkorridoren og kunne tage en NNØ kurs mod Ogden Pass og have Salt Lake City på vore højre side. Vi nåede 10.500 fod og passerede over Ogden Airspace. Midt over pladsen mistede motoren pusten på grund af karburatoris – igen. Jeg kendte proceduren og havde fået en god „motorfølelse“ forud og kunne reagere, før karburatoris-detektoren udtrykte det klart med en rød lampe og hyletone i mit headset. Omdrejningstallet faldt, og det samme gjorde højden. Efter 5 minutter skubbede jeg karburatorforvarmeren ind igen, men trak den straks ud igen, for motoren ville ikke acceptere forholdene. Efter yderligere 10 minutter var vores højde faldet med 500 fod, men vi klarede os, og kort tid fik vi omdrejningerne tilbage. Al flyvning var hidtil og ville fortsat blive foretaget med konstant max-power. Mixture blev justeret til „rich“ efter EGT måling på cyl.6, bageste til højre. Til tider blev mixturen kontrolleret ved at trække håndtaget lidt mere ud, indtil omdrejningstallet begyndte at falde for derefter at blive skubbet ind med 1 cm. Altsammen for at checke EGT-visningen. Mixture blev også justeret lidt under fuld karburatorvarme, men det gav ikke nogen særlig ændring.



Turen gennem Ogden Pass og dens tilhørende dal var betagende. Det var rart, at motoren ligeledes befandt sig godt. Der var en smule varmedis, men dog en sigt på mere end 10 kilometer. Derefter blev terrænet igen afløst af højslette med ingenting, bortset fra fjerne bjerge rundt om. Efter yderligere 40 nm nåede vi Evanston, hvor vores velkendte og

lange landingsplads, Highway 80, faldt sammen med vores fortsatte kurs mod øst. Den fulgte vi og krydsede flere gange resten af dagen og passerede over Fort Bridger, Rock Springs-Sweetwater og Rawlings for at lande i Laramie efter godt 4 timer.

Over det store åbne stræk lå vi omkring 10.000 fod. Luften var lidt tynd, for selvom gashåndtaget var sat på full power og mixture sat til den optimale Exhaust Gas Temperature (ca. 1425 F°), kom motoren ikke over 2350 rpm. Vi havde nok ikke mere end 90 HK at gøre godt med. Den indikerede airspeed var kun omkring 75 mph. Alligevel klarede vi en ground speed på 100 knob, takket være den lavere modstand og en ukendt rygvind. Det var vi godt tilfredse med. Gad vide hvad vores ground speed ville blive på hjemturen.

Ruten havde stort set fulgt det trail, som de mange nybyggere foretog til fods, nogle til hest og i følge med prærie-skonnerter, trukket af stude eller muldyr under den lange rejse mod vest. Mange omkom undervejs, men drømmen levede. Hvem kunne acceptere endsige overleve sådanne strabadser i dag?! Det ville som dengang være ulideligt varmt og støvet, og alle forsyninger skulle man selv medbringe. Imponerende, skræmmende og ufatteligt.



Undervejs passerede vi adskillige vindmølleparker af dansk fabrikat. Flere af dem havde vi selv været involveret i. Jesper havde en væsentlig andel i aflevering og eftervisning af effektkurver i den relativt tynde luft.

Desværre havde varmen, den tynde luft, de urolige termik-ture og for lidt væske givet mig lettere ubehag iblandet hovedpine. Jeg var bestemt ikke på toppen. Landingen forløb fint, men vi følte os begge to godt brugte. Heldigvis havde pladsen en god sofa i en airconditioneret lounge. En masse vand suppleret med et par aspiriner og en lille time på ryggen gjorde underværker. Jesper klarede at tømme flyet undervejs, hvilket jeg var meget taknemmeligt for. Fejlagtigt havde jeg undgået at drikke tilpas med vand under turen for ikke at fylde blæren. En stor fejl, som jeg ikke gentog fremover. Senere erfarede jeg, at det var meget rart at have en co-pilot med, når presset blev for stort. Det viste sig også, at man kan ikke kan sidde ned og lette trykket. Det er meget lettere på knæ på sædet med ryggen til vindspejlet. Meget kan lade sig gøre i en Syver.



Tilbage til Laramie. Pladsen ligger i næsten 7.300 fod, men kortet viser også, at vi stort set havde passeret Rocky Mountains. Vi var nået til cowboyernes land, Wyoming. Vi forespurgt om muligheder for at få en taxa til byen. Svaret var, at vi bare kunne låne den ene af flyvepladsens to biler. Vi fik en nøgle til et godt brugt mid-size køretøj uden yderligere formaliteter. Vi skulle bare sætte det tilbage, når vi ville tage af sted næste morgen! Hvilken service. Bilen havde kendt bedre dage, men det meste virkede, og den kunne både starte, styres og bremse. Vi fandt et passende logi og en god steak med øl til.

Tredje dag, første ben, lørdag 23. juli.

Vi stod så tidligt op, at vi ikke kunne få morgenmad på motellet. Heldigvis var der en døgnåben McDonalds, der havde udmærket morgen-sandwich og varm kaffe, som vi tog med os. Det kunne vi nyde i flyet. Vi kunne ikke få lys på bilen, men det var ikke helt nat længere, så det gik. Solen nåede at komme op over den kun 1.700 fod højere bjergkam mod øst, før vi blev airborne 06:10. Det var en kølig morgen. Alligevel var stigeevnen behersket fra 7.300 ASL, og bjergryggen var kun 4-5 nm borte. Derfor måtte vi atter gøre en stor 360 graders cirkel rundt over Laramie for at vinde noget mere højde.

Igen var Highway 80 en stor hjælp. Den viste os den letteste vej gennem et lille pas for at kravle over kammen. Vi klarede 9.400 ft og kom over. Motoren gjorde 2400 rpm ved full power. Syveren præsterede 70 mph indicated, og GPS'en bekendtgjorde en ground speed på 110 knob hen over den sidste bjergryg, før den lange tur ned ad bakke til det store landbrugsland, som midtstaterne i USA består af. Det var en rar følelse. Oshkosh, Wisconsin, Here we come! Vi skal bare lige passere Nebraska og Iowa først.

Men blot 25 minutter efter starten - i flot klart vejr og uden rimelig grund - bestemte motoren, at der atter var problemer med åndedrættet. Altså på med karburatorvarmen. Det var vi efterhånden vant til - no big deal. De næste 10 minutter fortsatte rejsen med sølle 2250 rpm og 95 knob ground speed i 10.200 fod. Den indikerede speed svarede til en kort finale. Heldigvis var der ikke flere terrænmæssige forhindringer tilbage, og jeg kunne lade højden falde ganske langsomt.



Vi passerede Cheyenne som den første plads af en lang række landingspladser. De var som trukket på snor med en afstand af gennemsnitligt 15 nm imellem. De fleste non-towered. Efter 1½ times flyvning nåede vi North- og South Platte River, der løber parallelt i 4000 fods højde. Efter yderligere 1 times flyvning nåede vi til det umådeligt store landbrugsområde, der i en højde på kun 2000-2500 fod strækker sig hele vejen til Appalacherne - henved 1500 km mod øst. Nu var der kun menneskeskabte forhindringer tilbage. Jesper mente, at nu kunne han lige så godt lægge sig til at sove, for nu var det bare ensformigt og fladt. Det meste af jorden under os var opdelt i lige store firkanter af snorlige landeveje. De ufatteligt mange vejkryds, hele horisonten rundt og så langt øjet rakte, var henved 2½-3 km fra hinanden. Det må være træls at skulle standse i hvert kryds på grund af 4-way full stop-skilte. Af samme årsag var trafikken sparsom og langsom. De firkantede marker havde hver sin farve i afskygninger af brune, grønne og gule nuancer. Jævnt fordelt i nogle af markernes hjørner lå en eller flere små bygninger, ofte med en lille have og nogle få træer omkring. Hist og her rejste en hvid silo sig. Der var ikke særligt mange levende hegn, men alle el-ledningerne fulgte pænt med vejene. Der var ganske få store snorlige hovedfærdselsårer undervejs.



Efter godt 3 timer krydsede vi Missouri River, der adskiller Nebraska fra Iowa. Det blev til i alt 4:40 i luften, før vi nåede Audubon for at tanke. Det længste stræk nogen sinde for mig og min Syver. Normalt flyver jeg ikke mere end 3½ time, før jeg tanker, men vi havde fortsat 3½ gallon (ca. 12 l) tilbage. Undervejs havde jeg valgt at undersøge, hvor højt jeg kunne komme op.



Det blev til godt 12.000 fod, men så leverede motoren heller ikke mere end 2300 rpm og krævede en høj næsestilling med 60 mph indikeret og 85 knob ground speed. Ved hjælp af lidt termik undervejs nåede vi endda 12.700 fod i henved 20 minutter. Det meste af tiden lå vi dog omkring 8.000 fod, så benzinforbruget havde været lavt.



I Audubon blev pladsen passet af et ægtepar i midten af 80'erne. De klarede sig endnu og havde været der i lidt over 60 år. De havde haft flyskole der og mange minder. Da de blev klar over vores danske baggrund, kendte de mange Petersen, Hansen og Jensen på egnen, men også svenske navne kom med. Det var alle farmere. Omegnen virkede også meget dansk på os, så der var ikke noget at sige til, at skandinaviske landmænd havde slået sig ned der. Ægteparret kendte også til nogle danskere, der havde rejst mange vindmøller i nærheden, men det måtte være nogle tidligere konkurrerende kolleger til os.



Tredje dag, andet ben, lørdag 23. juli.

Nu var der mindre end 3 timers flyvning tilbage til Madison, nærmere bestemt Middleton-Morey, hvor vi ville besøge og overnatte hos Jespers faster, Gerda. Det ville også passe fint at være udhvilet, når vi skulle

flyve ind til Oshkosh - blot 45 minutter derfra. Vi lettede fra Audubon i strålende, klart vejr. Der var ca. 30°C, så vi ville gerne til vejrs og blive kølet ned. Landskaberne var visse steder lidt bakkede omkring mange små creeks, et vidunderligt sceneri. Efter at have krydset Cedar River, syd for Cedar Falls, begyndte sigten at blive mindre, og vi gik længere ned. Det stadigt mere diset, men jeg holdt fuld power for ikke at få karburatoris. 1500 fod over jorden (3.500 ASL), 2600 rpm, 130 mph indicated, og 115 knob ground speed - rigeligt til en sigt på kun 4-5 km. Det var en lettelse, da motoren advarede om begyndende is, for med forvarmeren på ændredes præstationerne til 2400 rpm, 105 mph indicated og 95 knob ground speed. Samtidigt måtte vi gå ned i 2500 fod. Heldigvis var terrænet nu varierende omkring 1500 fod.



Da vi nærmede os Mississippi River kunne vi ikke se ret langt til nogen sider. Lidt trist, for det billede ville have set flot ud i solskin. Karburatorforvarmeren blev på de næste 1½ times flyvning. Da vi nærmede os Middleton-Morey klarede vejret lidt op, og de typiske thunderstorms begyndte at samle sig rundt om. Det var trykkende varmt og fugtigt.



Da vi fløj venstre downwind til Morey, havde vi lidt skråt tilbage til højre en kulsort front med lyn i. Det var kun nogle få kilometer borte. Aldrig så snart var Syveren parkeret og bundet forsvarligt fast, før en del vind og en byge kom fejende hen over forpladsen. En kulsort front på den ene side og aftensol fra den anden side. Heldigvis fik vi kun en snert af uvejret. Et utroligt flot skue, især når man er på jorden, og stormvejret går i en let bue uden om.

Morey var en historisk flyveplads, som havde haft en del indenrigsflyvning og et selskab, der senere blev en del af et af de store nuværende flyveselskaber. Imidlertid var bane, taxibaner, hangarer og flyvepladsbygningen helt nye. Der var fortsat hangarbyggeri i gang, og bemalingerne på banerne og forpladsen manglede endnu. I forhallen var der billeder af store begivenheder i fortiden. Blandt andet havde Charles Lindbergh gæstet pladsen en gang i tyverne. Der var også et kæmpestort flyvekort over USA, ca. 10 gange 3 meter. Stående der, med god afstand, blev vi først nu rigtig klar over, at vi havde tilbagelagt ¾ af vejen tværs over det store kontinent fra Stillehavet. Atlanterhavet lå blot en dags flyvning borte. Vi havde været 15½ timer i luften og klaret en strækning på foreløbig 1600 nm. Imponerende. Vi var næsten fremme, der var kun 70 nm til Oshkosh. Foreløbig havde vi brugt 127 gallon svarende til 480 liter benzin. Forbruget i timen havde været 8 gallon eller 30 liter i gennemsnit.

Vi fik fat i en taxi og tilbragte en dejlig eftermiddag og aften sammen med en pragtfuld og livsglad pige, Jespers faster Gerda. En stor oplevelse, der bekræftede, at selvom man har passeret de firs, kan man fortsat have mange år foran sig. Livet er herligt.



Fjerde dag, next stop Oshkosh, søndag 24. juli.

Der hang stadig en smule varmedis over landskabet. Det var et meget smukt, grønt bølgende landskab med små søer og hyggelige gårde. Det kunne lige så godt have været Danmark eller Skåne. Efter de første 20-25 minutter i luften krævede karburatoren igen forvarmning. Vi var først kommet af sted sidst på formiddagen. Det var dagen før åbningsdagen i Oshkosh, og alligevel var der ingen fly at se. Vi havde forberedt os grundigt på indflyvningen. Via internettet havde vi fået udskrevet en 32 siders NOTAM, der indeholdt gode billeder af kendemærker, hovedveje, vejkryds og en jernbane undervejs. Al indflyvning skulle foregå i 1800 ft og med 90 knob. I Oshkosh var der to hovedbaner. For at komme dertil skulle man benytte en af tre væsentlige indfaldveje og holde styr på adskillige frekvenser undervejs, afhængigt af hvor man befandt sig. Vi vidste ikke på forhånd, hvilke baneretninger der ville komme i anvendelse, men det afklaredes, da vi kom nærmere os og lyttede til en ATIS-information. Vi besluttede os da for at lande på bane 27 i den nordre side af festlighederne. Det ville betyde mindst mulig tværvind - egentlig ligegyldigt, for vindhastigheden var ringe, men nu var bestutningen taget. Ret hurtigt fandt vi den meget (fra luften) benyttede jernbane, der tydeligt var mærket med store pile på svellerne. Nu var der pludselig masser af fly på samme kurs. Alle rettede sig ind som perler på en snor. Vi kunne se ligefrem, til siderne, over os, men ikke under os. Var der nogen lige bag os eller under os? Ved at kigge ud til siden og skråt ned kunne jeg fint se vores egen skygge. Der var ingen tæt på os bagfra, for der var ingen skygge. Det var betryggende, når man ligger og kører lidt op og ned. Jeg var lidt for tidligt ude med at skifte frekvens, så vi fik ikke besked om, hvilken indflyvningsrute vi burde have taget. Man taler ikke på frekvensen, men rokker med vingerne, når en anvisning er modtaget. Systemet er også indrettet på at modtage fly uden radio, så de fly, der har en (og lytter på den pågældende frekvens) bliver til tider bedt om at forlade perlerækken og lande på en anden bane for at gennemføre en passende separering af flyene. Der var observatører på jorden med radio, der sikrede spredning af indflyvningen og fordelte landingsbaner. Vi fortsatte nordpå på vestsiden af Oshkosh og fløj højre downwind til bane 27. Vi fik en fin højre base over søen og blev bedt om at fortsætte hen ad banen for at lande langt. Der var tre „landingstærskler“ på den 1850 m lange bane. „On the numbers“, orange dot 1500 feet down the runway, og green dot 3000 feet lige før mid field. På den måde kunne tre fly faktisk lande samtidigt. Så snart landingsløbet var afsluttet, skulle man omgående dreje ud i sikkerhedszonen. Derefter satte man sit eget store skilt op i forruden for det område, man gerne ville parkere i. Så blev man vinket videre af sted på en lang taxi-tur. Alt afvikledes perfekt, smidigt og utroligt hurtigt. De mange frivillige var både venlige, effektive, kommunikerede godt, og sikrede, at man blev venligt og godt modtaget. Der var også tid til en imødekomende velkomst, da motoren blev standset. Syveren blev bundet fast og tømt for bagage. Vi var i Oshkosh!!!

En KZ 7'er krydser Rocky Mountains part 2



Af Carl-Erik Olsen, Californien

Oshkosh - søndag 24. juli - torsdag 28. juli 2005.

Vores kvarter lå blot 20 minutters gang fra „flyveren“, men det var meget varmt her først på eftermiddagen, hvor vi stod med al bagagen ved siden af Syveren. Ved hjælp af en af de mange AirVenture-trampbus, lidt gang, et lille hvil i EAA's air conditionerede store butik for at køle af, lidt mere gang, og til slut med hjælp af en meget venlig bilist, slap vi for at smelte helt. Værterne, Dorothy og Robert „Bob“ har et hus med kælder og en stor garage lige ved EAA's museumsindgang. Meget bekvemt. De husede mere end 20 mennesker hele ugen. Alene den store dobbelte garage havde vel 12 senge, og dér opholdt vi os kun for at sove. Ellers var beboelsen til fri afbenyttelse. Det var helt fint. Opholdet dér var en hel oplevelse i sig selv. Man kommer helt anderledes i snak med andre crazy aviators på den måde. Jeg havde været der alene i 1994, og jeg gæster dem gerne igen.

Jesper havde aldrig været i Oshkosh. Han var mere end overvældet. Det var svært for ham at få smilebåndet til at slappe af. Alt omkring os var som et slaraffenland for en pilot med teknisk snilde og lyst til at

skruer, bygge, opgradere, reparere eller blot vedligeholde fly. Det er umuligt at beskrive, det skal opleves. Det samme gælder fly-show'et om eftermiddagen. Et fantastisk skue krydret med masser af lyd-creme til øregangene. Show'et er helt i særklasse, meget varierende, selv fra dag til dag. Opvisningerne er utroligt flotte, gennemførte, imponerende, underholdende, til tider hæsblæsende og overvældende. Showdeltagerne hører afgjort til blandt de bedste performers i verden.

Undervejs faldt vi over adskillige bekendte fra Californien, blandt andet Jørgen Skovbjerg og hans søn, Jesper. Naturligvis fandt vi også sammen med det danske hold fra KZ & V Klubben. Det var alt sammen meget fornøjeligt og hyggeligt. Nogle af de specielle oplevelser var at se en forsamling af 1930'ernes tre-motors fly, Ford, Stinson, Dornier Do-24 flyvebåd og Kreutzer Air Coach, men også det helt nye med landing af White Knight med Space Ship One under maven og Global Flyer fra Scaled Composites.

Vi kunne fint få tiden til at gå hele ugen og begge weekender med. Men jeg skulle også flyve tilbage og havde kun begrænset med ferie. Det var også et must, at Jesper skulle sidde i et bestemt monkey sæde den følgende uge. Vejrudsigterne blev studeret hver dag. De



vandrende vejfronter, der altid løber fra vest mod øst, har hele tiden varierende udstrækninger, baner og tidsintervaller. Vi ville også gerne besøge Gerda igen og starte på det første lange ben mod vest, før solen stod op. Og pludseligt faldt det hele i hak både vej- og tidsmæssigt. Vejrprofeterne var os specielt imødekomende for en gunstig rejse mod vest fredag-lørdag-søndag. Ergo skulle vi forlade Oshkosh torsdag eftermiddag umiddelbart efter afslutning af dagens airshow. Det ville have været rart med en dag eller to mere, men hellere nå frem i tide end for sent. Måske ville vi få brug for en liggedag eller to undervejs, who knows. Vi valgte at spille med sikre kort.

Torsdag 28. juli - første ben på hjemvejen

Syveren blev pakket og gjort klar under den sidste del af airshow'et. Når det var ovre, skulle vi blot trække „flyveren“ frem til afspærringen og sikkerhedszonen. En EAA observatør ville pege os ud for at starte motoren og vinke os videre på vores taxi-vej mod runway'en. Det gik meget glat og hurtigt. Hele tiden blev to fly linet op ved siden af hinanden på startbanen og sendt af sted ét ad gangen, så snart de forrige fly var airborne.

Efter 45 minutter landede vi i Middleton-Morey. Syveren blev tanket op, og vi fik koder for adgang til sikkerhedshegn og lounge til næste morgen. Vi havde planlagt at gå i luften, så snart det blev lyst - tidligere end nogen ansatte havde tænkt sig at møde op. Endnu en gang havde vi en uforglemmelig aften i Gerdas selskab. Hun sørgede godt for os.



Mississippi-dalen

Fredag 29. juli - første ben

Vi kom i luften 06:05. En herlig morgen hvor vi kunne nyde det grønne, pakkede landskab under os. Denne gang med solen i ryggen. Det var helt anderledes og heldigvis uden generende tåge eller karburatornykker. Der lå små tåge-tunger mellem nogle af bakkerne, meget nydeligt arrangeret. Efter 3 kvarter dukkede Mississippi River op. Det var et enestående landskab.

Vores modvind varierede en smule og ground speed'en svingede 5-6 knob til begge sider af de 80. Jeg havde regnet med at nå frem til Fremont for at tanke, en strækning på omkring 330 nm. Da vi passerede Audubon, som vi kendte fra udturen, var der næsten 75 nm tilbage og en lille times flyvning. Med den tilsyneladende brændstofbeholdning så det rimeligt ud, dog med en smule nagende tvivl. Som tiden gik, voksede usikkerheden med en stadig hyppigere kontrol af benzinuren. Jeg var længe om at erkende, at der var for langt til Fremont efter forholdene. Jesper kiggede efter alternative pladser. Vi havde Missouri Valley lige foran, men den store bog fortalte os, at der ikke fandtes fuel på pladsen. Så vi måtte se os om. Umiddelbart var der mange på kortet, og vi havde passeret nogle muligheder siden Audubon, men ikke direkte på ruten. Det var ved at blive kritisk. Heldigvis var der én plads tilbage med fuel, som forhåbentligt var indenfor rækkevidde. Pladsen, North Omaha, lå 10 nm syd for os (15 nm NNV for millionbyen Omaha, Nebraska). Kursen blev omgående lagt om, og en ny ladning „skubbevand“ blev hældt på.

Jeg var gået lidt for tæt til grænsen. Nej, helt ærligt, alt for langt. Jesper brød sig bestemt ikke om den sidste del af forløbet. Det udtrykte han

klart bagefter, og med rette. Han respekterede min afgørelse, jeg var PIC undervejs, men ikke på jorden.



Gerdas frokostpakke

Fredag 29. juli - andet ben

Vi fortsatte vores rejse mod vest kvart over ti. Næste planlagte stop Ogallala, stadig Nebraska. Staten er stor, med masser af flyvepladser, men kun to af dem har et bemannet tårn. Gerda havde pakket os en dejlig kombineret formiddagsfrokost. Jesper arrangerede den meget indbydende over instrumentpanelet. Sandwich, æg, tomater, frugt og hjemmelavede specialiteter. Der var mere, end vi kunne spise resten af dagen og langt bedre end business class over Atlanten.

I Ogallala hjalp andenpiloten til med landingen. Skipper havde glemt at trække 1-2 klik på håndbremsen, så hjulene kunne hjælpe sideroret med at styre ordentlig under landingsløbet. Resten er op til piloten. Efter 45 minutter var vi atter i luften.



Nebraska

Fredag 29. juli - tredje ben

Dagens sidste flyvning til vores overnatningssted gjaldt Cheyenne ved foden af Rocky Mountains. North Omaha lå i 1320 feet og Ogallala i 3278 feet. Nebraska hælder meget mod øst. Nu skulle Syveren på godt en time nå Cheyenne i 6230 fod i en jævn stigning. Vi kravlede langsomt op til næsten 8000, hvor vi havde lidt mindre modvind. Sigten var fin, og det var blevet lidt køligere. Karburatorisen viste sig efter henvend ½ times flyvning. Almindelig flyvning med maximal gasgivning og passende mixture setting resulterer i en EGT på 1425-1435 F°. Når forvarmeren blev sat på, faldt EGT oftest med 150-200 F°. Det krævede som regel mindst 5-10 minutters forvarmning, før jeg atter kunne fortsætte med normale omdrejninger. Det skete dog også, at EGT først faldt en smule, når forvarmerkappen blev trukket ud, for derefter at stige til underkanten af 1500 F°. Måske havde det at gøre med omfanget af is-dannelsen og dens smeltning. Det var ubehageligt ikke at vide nok om emnet. Det blev ikke bedre af, at motoren havde en grov - nærmest stønnende - gang undervejs og ikke trak særligt godt, for at sige det pænt. De få gange, vi oplevede denne særlige version af karburatoris, faldt EGT'en pludseligt igen efter 4-5 minutter til den „normale“ med forvarmer på - og efter yderligere 5-10 minutter kunne jeg atter få normale driftforhold - indtil den næste „oplevelse“. Det kunne tage alt lige fra 10 minutter til ½ eller en hel time, før festen startede forfra. I 8000 fod med karburatorvarmer på var den indikerede airspeed kun 85 mph og motoromdrejninger 2350 ved fuld power. Den eneste trøst var, at benzinforbruget var noget lavere end ved Sea Level. Alligevel - der var lang vej hjem... Det var besynderligt med al den karburatoris. Det var ret varmt i højden, vel 27-28 C°, og sigten var meget fin. Der var ingen dis eller skyer, bortset fra flotte cumulus højt oppe hen på dagen. Vi fornemmede ikke nogen høj luftfugtighed, men karburatoren havde åbenbart en anden opfattelse.



Cheyenne Airport

Vi landede i Cheyenne midt på eftermiddagen. Det er en stor plads med både regional og military flights. Det betød, at pladsen havde en omfattende afspærring. Vi ville gerne være klar til at gå i luften næste dag senest 05:30. Det kunne vi ikke, for intet personale ville ankomme før kl 06:00, og vi måtte ikke få en adgangskode. Men hvis vi ville betale \$50 ekstra, ville man gerne komme og lukke os ind klokken 05:00. Det ville vi dog ikke... Hvis vi havde valgt det, ville resten af vores hjemrejse sikkert have fået et ganske andet og noget bedre forløb.



Cheyenne Rodeo

Cheyenne var på den anden ende og klædt ud til fest. Man afholdt de årlige Frontier Days hele ugen. Det betød ridende cowboys på tyre, heste og indfangning af alt muligt, både med lasso og uden. Derfor var det lidt svært at finde et hotelværelse, men lufthavnspersonalet var meget hjælpsomme. De skaffede også en taxa.

Det var en gammel, meget træt og mere end udtjent 7-8 sædet van-taxa med en frisk pige ved rattet, der hentede os sammen med 4 andre herrer, alle med bagage. Det blev en oplevelse. Der var ikke ret

meget, der virkede. Ikke engang taxameteret, så vi aftalte en passende pris på forhånd. Koblingen skulle files flittigt, især ved start, for ikke alle cylindrene var aktive. Gearstangen ville gerne hoppe ud af gear, og bremserne huggede. Støddæmperne havde ingen funktion, og ledningerne under instrumentbrædtet hang i laser. Men vores kære chauffør erklærede, at bilen bare skulle repareres lidt en gang imellem, og at køretøjet ellers kørte godt og trofast. Og hele tiden snakkede hun som et vandfald. Trods oddsene nåede vi frem til hotellet. Da vi havde checket ind, været oppe på værelset, og gik ud foran for at gå i byen, stod hun fortsat dér og kæmpede med køretøjet. Motoren var ikke meget for at starte, og apparatet skulle have vand på. Motoren bruger meget vand, forklarede hun, men det var normalt. Derfor havde hun altid en masse dunke med. Hun skulle nok klare problemet, sagde hun. Så vi gik på bar blandt cowgirls og -boys. Vi manglede både støvler, hatte, jeans og brede bæltter. Men selv om vi klædte os rigtigt ud, ville vores gang, sprog og adfærd øjeblikkeligt afsløre os som fremmede. Det var en oplevelse at drikke øl og kigge på hestefolk.



Lørdag 30. juli - første ben

Vi ankom til flyvepladsen i god tid før 0600. Alligevel kom vi ikke i luften før 0630. Igen var sceneriet under os ganske betagende med den opgående sol i ryggen, denne gang over Cheyenne. Ruten gik hen over rodeo-pladsen, en stor oval arena med masser af siddepladser. Stigeevnen var behersket, og inden de næste 25 nm på rejsen mod vest skulle Syveren havde lagt yderligere 3500 fod mere under vingerne. Vi skulle over den første større bjergryg, hvor Laramie ligger på den anden side.

Atter var den vestgående Highway 80 med til at finde den laveste rute over bjergkammen. I 8700 ft og full power klarede vi ikke mere end 53 knob ground speed og vi climbbede mellem 100 og 150 fod per minut med høj næsestilling. Efter 1000 fod mere kunne jeg flade ud med 65 knob og 2450 RPM. Vejret var lunt, og Syveren var fuldt lastet, men vi havde klaret at nå op på højsletten med de enkeltstående bjergtinder og -kamme rundt om, samt de kendte vejrmøller. Vi var egentlig godt tilfredse med rytmen. Planen var at nå frem til Elko, Nevada om eftermiddagen. Om alt gik vel, ville vi være tilbage i Californien dagen efter. Vejret var fint og med os.

0915 blev hjulene sat i Rock Springs, Nevada, en grusørken i 6600 ft over havet. Man måtte undre sig over, at der boede folk dér.



Flyvepladslederen sagde, at der faktisk var omkring 35.000 sjæle deroppe. Der var en masse byggeri i gang, og alt skulle køres op enten fra Cheyenne fra øst eller Salt Lake City fra vest. Alle var der for at hente gas og olie op fra undergrunden. Der var penge i luften.

Lørdag 30. juli - andet ben

10:15 var vi airborne igen og spændte på, om vi kunne kravle tilstrækkeligt op undervejs - med tanke på motorens samarbejdsvilje. Om 1½ times flyvning skulle Syveren gerne være klar til at gå over Ogden Airspace i mindst 10.500 fod, nord for Salt Lake City. Vi var igen fuldt lastede, og temperaturen var noget over 25 C°. Strækket de første 60 nm er en højslette i godt 7000 fod, hvorefter terrænet afløses af højere bjerge og bjergpas, som Highway 80 løber igennem. Den ville vi følge - just in case, you know.

Langsomt kravlede vi op og fik mere og mere luft under vingerne. Da vi nåede 1600-1700 fod over terrænet, og turen var 25-30 minutter gammel, fik Rolls Roycen åndenød - igen. Jeg var over den omgående for at give kunstigt åndedræt. Denne gang ville EGT ikke falde men valgte at stige på behandlingen. Hvad værre var, med vores vægt og den herskende density altitude, som var forværret med lufttemperaturen, kunne de begrænsede motoromdrejninger ikke levere tilstrækkeligt mange ponyer. Syveren sank ganske stille og konsekvent. Hvad f..... skyldes karburatoris denne gang? Det var højt og flot solskinsvejr, ingen skyer, bortset fra lammeskyer langt, langt oppe. Nå, vi kunne vælge mellem pest eller kolera og nødløse enten på Highway 80 mellem den spredte trafik eller på grussletten under os med dens knastørre buske, udtørrede regnvejrsgrøfter alt sammen iblandet med jævnt spredte klippestykker. Valget var ikke akut - endnu. Minutterne gik, og EGT'en ville ikke falde. Jeg har nok aldrig før kontrolleret de væsentlige instrumenter, den faldende højde og terrænet så intenst nogen sinde.

Jesper studerede flyvekortet og fandt en lille flyveplads, Ft. Bridger, stort set på ruten. Den mulige sikkerhedslanding lå henved 15 minutter forude. Syveren sank støt og sikkert, omend langsomt. Ft. Bridger lå 3-4 miles nord for Highway 80. Jeg forsøgte at spille på begge heste i begyndelsen. Det var spændende minutter, men uden bange forventninger for os selv i den meget nære fremtid. Som minutterne slæbte sig af sted, så det ud til, at det var muligt at nå frem til den frelsende asfaltstribe. Det krævede desværre, at jeg måtte forlade den anden måske sikrere lange landingsbane, Highway 80. Der var kun få hundrede fod ned til sletten, og den var ikke specielt jævn eller indbydende. En landing kunne måske blive så heldig, at flyveapparatet kunne genanvendes, men kunne vi komme i luften igen? Syveren skulle have mindst 1000 m startløb i den herskende density altitude, også selvom den blev lettet mest muligt... Det var en lettelse, da jeg med sikkerhed kunne se, at vi kunne klare den. Der var iøvrigt fortsat ingen antydning af, at motoren havde fået isen fri endnu, hvis det ellers var årsagen til, at EGT-temperaturen fortsat var for høj. Vi kunne ikke have klaret en mil mere uden at sætte hjulene i et eller andet, så det var dejligt, at der lige lå en lille plads præcist der, hvor vi manglede en.



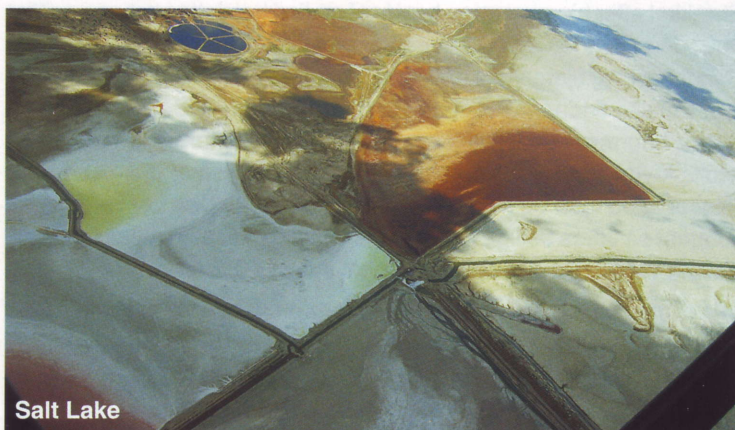
FtBridger

Hvor heldig kan man være? Jo, faktisk meget mere, for det viste sig også, at der var et lille 3-mands flyveværksted på pladsen, da vi rullede op til en hangar med et par fly både udenfor og indenfor. Og ejeren var tillige motormekaniker. Men han så meget vantro ud på min melding om, at vi var landet på grund af karburatoris. Selv ikke en O-300 motor kunne være så udsat. I hvert fald ikke med dette strålende vejr - og han slog ud med armene og vi kiggede alle op i den blå CAVOK-himmel.

Jesper og jeg afmonterede cowlingen, kontrollerede benzinsien, samt funktioner for mixture, gas og forvarmerspjæld. Alt var OK, intet mistænkeligt, ikke nogen forklaring. Jeg havde håbet på en umiddelbar årsag, men fandt ingen. Derefter gennemgik mekanikeren min dejlige Syver på samme måde. Desuden undersøgte han alle rør, lige fra forvarmerkassen til udstødningsrørene, og med fingre, øje og lygte kontrollerede han alle funktioner, drejede på propellen og mærkede kompressionen efter. Til slut erklærede han, at alt fungerede perfekt. Motoren sprang omgående i gang og gik lydefrit, også under fuld power. Den reagerede helt normalt på forvarmer- og magnetcheck. Mekanikeren troede ikke på karburatoris, men der var ingen andre forklaringer for mig. - Og han så lidt undrende på os. Vi genmonterede cowlingen og diskuterede, hvad vi nu skulle gøre. Mekanikeren ville ikke have noget for ulejligheden, og jeg takkede ham meget. Konklusionen blev, at der var langt til alting, og vi havde en "flyver". Syverens motor var erklæret uden fejl. Hvordan og hvor kunne vi få en anden dom eller forklaring? Det letteste var at fortsætte, så det gjorde vi.

Lørdag 30. juli - tredje ben

Vi startede igen fra den 7000 ft høje bane. Følelserne var lidt blandede, og vi lyttede til hvert eneste lille put. Men motoren gik fint. Vi vandt højde og fulgte Highway 80 over sletten og ind i bjergdalene. Vi nærmede os den store bjergkam øst for Salt Lake City. Valget var enten at følge highway'en syd om og gå gennem Salt Lake City airspace, eller vælge en nordgående Highway 84, der førte til Ogden Pass. Derfra ville turen fortsætte ud over Salt Lake og saltsletten mod Wendover på den anden side. Hvis vi gik nordover, kunne vi måske også forsøge at vinde mere højde og kravle over Ogden B luftrum, der gik op til 10.000 fod. Vi fik karburatoris undervejs et par gange, men uden generende EGT-stigning eller uerstatteligt tab af højde.



Salt Lake



Ogden Pass

I de isfrie perioder steg vi fortsat, omend langsomt, og blev enige om at tage den nordlige rute, hvor bjergdalene var lidt bredere - hvis vi nu alligevel var nødt til at gøre noget, som vi ikke havde lyst til . . . Men

vores håb bar os igennem og det lykkedes at nå 11.000 fod før Ogden lufttrum. Det var iøvrigt et meget flot sceneri. Vi ville have nydt det mere, hvis vi ikke skulle tænke på og lytte efter uønskede motornykker hele tiden. Rejsen over saltsøen og saltsletten forløb uden yderligere problemer, og hjulene blev sat i Wendover 15:10.



Vi havde mindre end 65 nm tilbage til Elko, men tankede skulle have et passende tilskud gallons. Jeg havde ikke set Enola Gay og basens historie nærmere på udturen, og jeg misbrugte muligvis min tid på det i forhold til, at vi stadig havde et lille ben tilbage, og klokken havde passeret midt på eftermiddagen. Jesper skyndede på mig et par gange, og jeg burde nok have løsrevet mig omgående første gang.

Lørdag 30. juli - fjerde ben

Vi gik i luften et kvarter i fire og cirklede flere gange over banen for at stige tilstrækkeligt. Wendover ligger i 4235 fod. Blot 5 nm mod vest skulle vi op i 9.000 fod for at komme over en bjergryg med mindst 500 fod luft under vingerne. Under vores mange cirkelture kunne vi tydeligt se de gamle barakfundamenter og udstrækningen af den store Wendover WWII base.

Endelig nåede Syveren helt op, og vi kom over kammen. Det tog lidt tid, for det var også nødvendigt undervejs igen at tage en lille karburatorøvelse, som sædvanligt efter 20-25 minutters flyvning. Strækket efter bjergkammen består af en flad højslette i gennemsnitligt 6000 fod. Bunden er grus med spredte tørre buske og større sten. Rundt om steg bjergrygge op fra bunden med toppe fra 8.000 til 10.000 fod. Enkelte tinder på ryggene var over 11.000 fod. De havde alle en relativ begrænset udstrækning og gik alle i en nord-syd retning. Vi skulle krydse undervejs og finde „Secret Pass“ i en af bjergkæderne. Passet lå på skrå og kunne ikke ses på afstand. Den vej var vi også kommet på vores østlige kurs 6 dage tidligere. Nu stod solen foran os. Passet var tydelig på kortet og plottet ind på GPS'en.

På vej mod passet fik vi atter karburatoris – over en tør højslette i klart



vejr med en udetemperatur i slutningen af 20'erne !!? Heldigvis var der omkring 2.500 fod ned til ørkenbunden, men der var næsten ingen veje og slet ingen bebyggelse. Ét var at nødlande, men hvad ville konsekvensen blive? Jeg var mest optaget af, hvordan vi kunne komme videre, i fald vi blev tvunget ned. Jeg tænkte slet ikke på vores eget ve og vel. Mere vigtigt for mig var, om vi kunne starte igen, hvis Syveren ikke havde taget skade? Hvis hun ikke kunne fortsætte, ville der være langt til alting til fods. Nok bedst at blive ved flyveren og forsøge med nødfrekvensen. Det var svært at nyde sceneriet, for der var en konstant nagende tvivl om, hvorvidt Syveren kunne fortsætte, som piloten ønskede, eller om motoren pludselig ville blive helt sur. Indtil videre kunne jeg næsten holde højden med forvarmeren på. Det var godt, at jeg ikke havde fyldt tankene helt op i Wendover.

Det var en lettelse, da det lykkedes at få fuld power tilbage efter mere end 10 minutters langsom nedstigning. „Secret Pass“ blev passeret og nu var der kun 25 nm tilbage til Elko. Kort tid efter kunne vi se byen. Banen lå på den anden side af byen. Men i det fjerne, bag Elko, lurede et tordenvejr. En meget mørk front uden stor udstrækning, der så ud til at give regn. Hvem ville komme først, uvejret eller os?



Indflyvningen til Elko, Nevada

På vej ind mod banen lyttede vi til ATIS'en. Den fortalte blandt andet, at bane 23 var i brug, og tværbane 12 var lukket. Som jeg husker det, var vinden 170°, 16 knob med stød op til 25. Det var ikke særligt gunstigt. Jeg skiftede til Tower og fik ikke noget svar (forkert frekvens blev jeg langt senere klar over - mere om denne detalje senere). Alligevel fortsatte jeg med lang finale fra øst til bane 23. Det begyndte at regne. Det mørke af tordenskyen lå stadig 4-5 mil vest for banen. Jeg var opsat på at gøre et landingsforsøg. Et nyt opkald gav et svar om, at jeg skulle skifte til en anden frekvens. Undervejs checkede Jesper og fandt den rigtige frekvens, mens jeg fløj ind i Elko Class D lufttrum uden clearance. Med den rette frekvens fik jeg clearance til landing på bane 23. Nu regnede det noget mere, men sigten var udmærket. Jeg fik fladet passende ud over banen og brugte både krænger og sideror flittigt. Det så ud til lige at kunne gå an. Den venstre vinge var meget langt nede, men retningen var OK omend med en masse sideror. Da venstre hjul var få tommer over banen kom der et ordentligt vindstød, der blæste Syveren til højre. Selv med mere krænger og fuldt sideror drev vi tværs over banen. Syveren fik besked om fuld power omgående. Venstre vingetip var så langt nede, at jeg uvægerligt rettede flyet op og endte med at dreje tværs ind over højre sikkerhedsområde. Det kneb meget med at stige, for farten var lav. Det så ud til, at vi ville lande op ad en bakke mod nord. Ved at dreje til venstre mod vest klarede vi det lige og efterhånden vandt Syveren noget mere højde. Det var meget tæt på. Undervejs nåede jeg ganske kort at sige „missed approach-go around“ ud i æteren. Tårnuglerne fulgte os uden tvivl med øjnene. Efterhånden vandt vi mere højde og cirklede over pladsen. Da jeg forhørte mig om bane 12, fortalte tårnet mig, at banen var lukket, men at man havde sendt en truck ud på banen for at checke den. Fra luften så det ud som om, banen havde fået en ny omgang asfalt, og et køretøj bevægede sig hen over den. Regnen tog lidt til, og scenen var lidt mørkere. Tårnet fortalte os nu, at

Jeg havde fået valgfrihed mht. baner. Jeg var efterhånden nået 1500 fod op over banerne, mens vi cirkledede og kiggede ned. Jeg gjorde klar til at flyve medvind til bane 12. Et øjeblik senere oplyste tårnet os om, at vinden var skiftet til 200-210°, og vi havde stadig frit banevalg. Det var en god melding. Vindretningen var fin til landing på bane 23, så jeg kvitterede og gjorde klar til at dreje ind på venstre medvind. Med den gældende vind, stort set i baneretningen, gjorde jeg ikke medvindsbøjen længere end strengt nødvendigt, for jeg vidste ikke, hvor længe den fordelagtige vindretning ville vare. Der var en tordenvej i nærheden. Det ville hele tiden flytte sig østpå og passere over Elko eller lidt udenom. Ergo, på med forvarmeren, motoren i tomgang og finde en passende glidevinkel ned fra ca. 1200 fod. Da farten kom under 70 mph, satte jeg det første hak flaps. Et øjeblik senere satte jeg fulde flaps, hvorefter næsen dykkede lidt mere, som sædvanligt. Jeg bruger ellers ikke særligt tit fulde flaps, med mindre jeg ønsker et kort landingsløb, og det var gældende her. Alt forløb meget fint og tilfredsstillende, helt passende til at lande på tærsklen.

Vi var omkring et minut fra banen og lå i omkring 500 fod, da motoren begyndte at gå meget ujævnt og falde til under normal tomgang. Jeg prøvede omgående at give lidt gas, skiftede tank (selvom jeg vidste, at der stadig var mange gallons i begge tanke) og checkede karburatorforvarmeren. Resultatet blev dog kun, at motoren stoppede helt. Jeg sad nu pludseligt med en stort set „dead stick“. Syverens højderor har meget ringe kontrol, når den glider med fulde flaps, for de giver meget læ omkring haleplanet. Samtidigt går flyet meget på næsen, og man skal benytte en del motorstøtte for at flade ud. I løbet af ingen tid var det klart, at vi ikke kunne nå banen, ikke engang pladsens sikkerhedsområde – og byen lå lige under os og helt ud omkring flyvepladsen. I brøkdelen af ingen tid måtte jeg finde en udvej og holde fast i beslutningen.

Med den herskende glidevinkel, eller rettere „fald“ mod bebyggelsen under os, var rækkevidden nogenlunde givet på forhånd. Pindens bevægelse frem og tilbage kunne ikke ændre på næsestillingen.

Jeg turde ikke lægge flapsene delvist eller helt ned, for det ville resultere i et pænt fald i højden. Det var en ukendt faktor, hvor udfaldet meget vel kunne blive at crashe i et hus eller på taget af et indkøbscenter. Ikke nogen god udsigt. En gade duede heller ikke, for mange parkerer ved fortovene, og der kunne være bilister. Med til det typiske billede herovre hører, at alle ledninger, det være sig telefon-, kabel- og elledninger hænger på master ned gennem gaderne, og hyppigt krydser ledningerne tværs over til genbohusene. Der var begyndende tussmørke på grund af regnskyen, der lå over byen. De fleste biler havde lys på, og alle fodgængere skyndte sig i ly på grund af regnen.

Der var helt stille, og en forunderlig ro over al ting. Jeg tænkte på, at nu ville Syveren blive skadet, og uden tvivl så meget, at vi ikke kunne fortsætte bagefter. Det måtte jeg tænke på bagefter. Flyet var min eneste bekymring. Jeg spekulerede slet ikke over, at vi selv kunne komme slemt til skade. Jeg ved ikke, hvad Jesper følte. Vi talte ikke om det. Der var heller ikke tid til ret meget. Jeg følte mig helt rolig og ventede på skæbnen.

Landingen

Lidt til venstre for os og indenfor vores rækkevidde lå en trekantet parkeringsplads. På dens 90° hjørne, modsat indkøbscenteret, var der stort set ingen biler parkeret. Hjørnet omkransedes af en mindre vej, der løb ud til en større og mere befærdet hovedgade. Jesper pegede den også ud, og jeg drejede snuden 12-14 grader og direkte i vinden mod parkeringspladsens nærmeste udkant. Det var den eneste løsning og udvej. På parkeringshjørnet stod en stor busk. Den ville passende virke som en stor bremse, og den blev mit mål. Få sekunder senere så jeg, at der stod en lysmast i vejen til venstre for os. Jeg drejede lidt til højre, men drejede straks tilbage, for jeg ville ind i den busk. Hvad pokker, stålmaster ville ramme venstre vinge, og med et let slag blev vingen en lille meter kortere.

Vores retning var 45° i forhold til sidevejen. Næsen var fortsat meget nedad, og højderoret kunne ikke levere nogen udfladning over hovedet. Syveren ramte midt på sidevejen og understellet blev slået ud til siden og krøllet op. Det var et meget hårdt slag, men vores sæder er en del af stålørskroppen og forsynet med overordentligt gode og stramme fjedre samt faste hynder. Desuden har forsæderne nogle enestående gode H-seler med en meget bred sikkerhedsflade over lænden, strammet lodret ned i stellet. Over skuldrene går selerne ikke skråt bagover, men er fastgjort i et tværgående tværrør under taget, lige bag vores hoveder. Derfor ingen personskader – endnu.

Syveren kurede videre skråt over vejen på maven, med næsen godt nedad, på vej mod busken. Vi skurede hen og op over en høj kantsten til et bredt fortov, dernæst over endnu en høj kantsten, der omkransede parkeringspladsen. Næsens retning var fortsat mod busken, omkring mindre end 20 meter fra nedslaget. Flyets snude styrtede lige ind i busken, og vi modtog et umådeligt hårdt slag, hvorefter kureturen stoppede brat med et sving omkring 90° til højre med bagkroppen, sikkert på grund af slaget fra lysmasten. Vi blev begge kastet voldsomt frem mod instrumentbordet, mens forruden splintrede, og panelet blev trykket ind i kabinen og lidt nedad. Motoren blev samtidigt rykket ud af sine beslag og gik gennem brandskottet bagude. Umiddelbart var der helt stille, mens jeg prøvede at finde mig til rette med det nye billede. – Senere fik vi forklaringen på den voldsomme standsning: Busken skjulte en 1 meter høj og meget tyk betonpille, og den havde ikke røkket sig.



Efter landingen

Jeg havde skrammer på hænderne og på hagen af at ramme instrumentbordet. Det samme havde Jesper. Desværre havde han været så uheldig at ramme instrumentlampen med hånden, så kødet mellem tomme- og pegefingrene var revet voldsomt op. Jeg lukkede selerne op for at komme ud. Begge døre var allerede revet af ved slaget. Mit højre ben sad voldsomt i klemme. Min højre fod var låst inde mellem højre fodpedal, bundpladens midterkonsol og brandskottet, der var trykket bagud. Samtidigt blev mit lår, et lille stykke over knæet, klemt hårdt ned af instrumentbrættets underkant, der var trykket nedad. Jeg kunne ikke komme fri. Min krop, via det låste ben, blev presset voldsomt ned i sædet og bagud mod ryglænet. Ud skulle jeg, NU, for benzindampe havde allerede nået mine næsebor. Jesper var ude. En tilfældig prøvede at hjælpe mig, men han kunne ikke række ind eller gøre en forskel. Jeg prøvede flere gange at skubbe benet til



siden under instrumentkanten – men forgæves. Der var ingen hjælp eller løsning. Benet skulle presses til siden, for at komme fri – og med en umådelig anstrengelse lykkedes det.

Vi gik begge, hver for sig, rundt om det nedslående syn i regnen. Der var flere tilskuere, der spurgte om antallet af passagerer, og om vi var kommet tilskade. Jeg mærkede, at jeg trængte til at ligge ned, for ikke at risikere at besvime. En kendt reaktion hos mig selv. Jeg lagde mig under den ene vinge. En eller anden sagde, at det ikke var så godt, hvis flyet eksploderede. God pointe, Hollywood. Jeg gik over og lagde mig i nærheden af en bil, og et øjeblik senere, hørte jeg sirener tæt ved.

Jeg skulle lige hvile mig lidt mere, og så skulle jeg hen og kigge mere på min stakkels Syver. Men inden da blev jeg omgivet af paramedics, der snakkede og spurgte løs. Ja, jeg er pilot, nej, jeg fejler ikke noget, men de blev ved. Jeg ville op, men de holdt mig nede. En medic undersøgte mig, og for at understrege, at jeg var i orden, svingede jeg med arme, hænder og cyklede med benene. De undersøgte min nakke, og jeg løftede hovedet og rystede med det. JEG ER I ORDEN. Jeg var så overbevisende, at jeg i stedet fik at vide, at jeg sikkert var i chock. Det var jeg bestemt ikke, jeg skulle over til flyveren. Nu var en brandbil også ankommet, og de ville sprøjte Syveren med skum, sagde en brandmand til mig. Jeg sagde bestemt nej. Men han blev ved, og jeg sagde nej. Bare lidt rundtom som en sikkerhedsforanstaltning. Ok, jeg gav mig, og de over-ivrige brandmænd sprøjtede overalt ude og inde.

Samtidigt ville ambulancefolkene have mig på sygehuset for at blive set efter. Ok, jeg gav op. De kom med en bære, gav mig nakkekrave på og jeg blev spændt fast over ben, arme, mave, bryst og hoved på en flad bære uden støtte. Jeg bad om at få Jesper med mig, og afsted gik det til hospitalet med fuld udrykning.

Det var en meget ubehagelig tur. En meget stiv vogn, og jeg kunne ikke tage fra i svingene. Som jeg senere sagde til lægen, var det meget værre at blive kørt rundt i en truck, fastspændt på en stiv bære uden sidestøtte end at crashlande. Han forstod ikke min form for humor.

Northeast Nevada Regional Hospital i Elko

Jeg fejlede ikke noget, men en sygeplejer ville absolut sy to sting i min hage. Det var noget pjat. Jesper skulle have langt flere sting og burde være blevet behandlet først. Derefter måtte vi i gang med papirgangen, for alt skal betales, lige fra ambulancen til hospitalbesøget inklusive den specificerede behandling.

Pludselig fik alle meget travlt omkring os, og vi blev ladet lidt alene. Undervejs kom sheriffen forbi og tog rapport. Senere ville FAA (Federal Aviation Agency) og NTSB (National Transportation Safety Board) også tale med mig, sagde han. Heldigvis var ingen på jorden blevet ramt, heller ikke biler eller bygninger, og ingen krav om skader var blevet stillet. Vi var meget heldige, sagde han, for samtidigt med vores nedslag, havde der været et større harmonika sammenstød under uvejret på highway'en, med adskillige tilskadekommande og fire dræbte. En stor 18 hjuls lastbil havde også været indblandet. Med hensyn til retsag og krav for mig ville der nok ikke komme nogen, da man havde allerede vurderet området og forholdene. Jeg var på alle måder mere end meget heldig. Jeg var efterfølgende også taknemmelig for, at flyet eftertrykkeligt var blevet standset på parkeringspladsen og ikke var kørt videre ud i trafikken på hovedgaden.

Jeg ringede til Aase og sagde lige ud, at vi var i Elko og ikke kunne komme videre med Syveren. Den kunne ikke flyve mere foreløbigt. Hun var lidt rystet, men det, at jeg kunne ringe, hjalp en del. Jeg havde udtrykkeligt bedt sheriffen om ikke om at ringe til min familie, det ville jeg gøre selv.

3. og sidste del bringes i næste nummer

En kommentar

Af Carl-Erik Olsen, Californien

I årtier har Cessna været den største sællert blandt *single engine aircraft* i USA. Men i næsten 3 år i træk har selskabet været henvist til 2. pladsen. Cessna har for nylig kundgjort, at man vil gøre noget ved det og sikre, at selskabet vender tilbage til førstepladsen. Der er rygter om en hel ny model, men indtil videre er der ikke udgivet informationer om, hvordan flyet skal se ud, eller hvad det skal bygges af. Den formastelige opkomling er Cirrus, hvis fly som bekendt har 4-sæder, fast understel, er lavninget og bygget af composite. Alle modeller er udstyret med en faldskærm, der med succes har „landsat“ nogle maskiner, hvor piloten har valgt at trække i håndtaget fremfor at forsøge en nødlanding. Det sidste er et forståeligt valg, når man tænker på, at terrænets beskaffenhed mange steder herovre er komplet uegnet til landingsafløb. Hver gang har de ombordværende været i stand til at gå fra nedslagsstedet, og flyet kunne genanvendes efter et besøg hos Cirrus – når højden har været tilstækkelig.

Siden 1999, hvor Cirrus SR20 blev introduceret (og senere model SR22), har der været 15 rapporterede ulykker, hvoraf omkring halvdelen har været med dødelig udgang. En påfaldende stor andel er sket under forhold, hvor en VFR-pilot har fortsat en flyvning ind i IFR vejr uden passende *certificering*. De nedslående resultater er efterfølgende blevet rapporteret af *National Transportation Safety Board* (NTBS) og klassificeret som at flyve „ind i terrænet“. Cirrus-ejere oplever at blive afkrævet meget store forsikringspræmier, faktisk dobbelt så høje som for pris-tilsvarende Cessna-fly. Forskellen skyldes tilsyneladende, at forsikringsstatistikker bliver udregnet på baggrund af antallet af uheld i forhold til antallet af det samlede antal flyvende modeller omregnet til flyvetimer. For Cirrus har man for nylig leveret fly nr. 2000, hvorimod Cessna har produceret mere end 30.000 over samme læst gennem næsten en hel generation. Cirrus har fra 2002 arrangeret *University of North Dakota* (der udover uddannelse af piloter bl.a. også omfatter *aviation business* og *aircraft engineers*), at sammensætte og afvikle programmer, som alle nye Cirrus-købere skal gennemgå (andre fly-udbydere, eksempelvis Columbia, gør det samme). Det har påvirket forsikringspræmierne nedadgående.

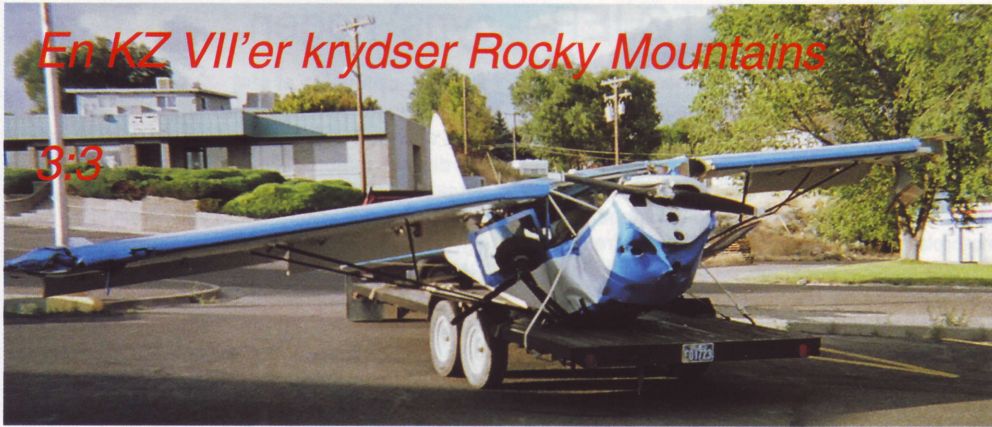
Cirrus har været den første til at levere certificerede fly med *glass-cockpit*. Displayet har en utrolig fin GPS skærm og kan blandt andet levere terrænoplysninger. Måske så godt, at en VFR-pilot åbenbart kan føle sig fristet til at fortsætte flyvning i marginalt vejr og videre ind i noget, der er værre. Cirrus har vist vejen til bedre salgstal, hvilket har fået „de gamle“ flyproducenter til at opgradere og certificere versioner af deres modeller med *glass-cockpit*. Cessna har tillige arbejdet med fly-faldskærm og tilbyder det som en option. Under alle omstændigheder går det godt for alle, og der er en pæn salgsfremskud for alle flyudbydere – men nu har Cirrus pludselig fået en kedelig joker i hånden:

En nybagt Cirrus SR22 ejer gennemførte den påkrævede træning hos *University of North Dakota* i forbindelse med overtagelse af flyet i 2002. Piloten fik 5,3 timers teori og 12,5 flyvning med instruktør fordelt over 4 flyvninger. Alt var lagt tilrette på VFR instruktion, hvilket også svarede til pilotens *certificering* (flyet var IFR udstyret). Ifølge en NTSB rapport startede den *ikke-instrument certificerede pilot* i januar 2003 på en flyvning i marginalt VFR vejr. Da vejrforholdene forværredes, fortsatte flyvningen ind i nat-IFR forhold. Piloten og en passager, begge fra Michigan, blev dræbt, da flyet gik i jorden.

Her i efteråret, 2005, har pilotens efterladte sagsøgt Cirrus for a *wrongful death*. Det samme har passagerens efterladte gjort.

En KZ VII'er krydser Rocky Mountains

3:3



Af Carl-Erik Olsen, Californien

1. del blev bragt i OY 3-2005 og 2. del i OY 4-2005

(desværre har jeg fået kludder i dagene – afrejsen fra Oshkosh startede faktisk en dag tidligere end rapporteret i OY 3-2005)

En aften i Elko, Nevada, fredag d. 29. juli 2005

Under mit interview på sygehuset med Elko Police Detective Larry Kidd fik denne et opkald fra en FAA-agent. Agenten præsenterede sig som Gordon Kraus (Gordy). Han bad mig meget venligt og bestemt om ikke at forlade Elko, før han havde talt med mig på „gerningsstedet“ den følgende dag. Larry Kidd tilbød at arrangere en shuttlebus fra Casino Stockman til at hente os. Ikke fordi han ville anbefale os at fortsætte med at udforske vores utrolige held, men Stockman havde bare de billigste værelser i byen. Prisen for et dobbeltværelse viste sig at være under det halve af, hvad jeg havde forventet, og standarden var udmærket. Spillehallen kunne dog ikke friste et par danske piloter, der var møtte af oplevelser, især den sidste. Imidlertid havde vi ingen bagage med os, for alt lå fortsat i flyet. Efter indcheckning arrangerede hotellet, at dets bus kunne køre os ud til flyvepladsen for at leje en bil.

Da vi havde fået 'wheels' gik turen tilbage til Syveren for at hente bagagen. Flyet var indhegnet med gule politi-bånd, og en betjent holdt vagt. Nogle tilskuere stod udenfor. Jeg krydsede det gule bånd og kiggede lidt nærmere på min stakkels „flyver“ med ejermine. Jesper valgte at blive udenfor og spekulerede sikkert på, hvad der nu ville ske. Betjenten kom straks farende og kommanderede mig omgående ud af indhegningen. Jamen, det er mit fly, og jeg skal bare lige hente vores bagage. Det måtte jeg ikke, og jeg skulle ud omgående. Jamen jeg er piloten, det er mit fly, og min co-pilot går stadig rundt i våde strømpesokker. For at understrege situationen forklarede jeg, at Jesper ikke kun manglede sko, han havde tillige voldsomt brug for specielt tilpasset fodtøj. Intet gjorde indtryk på ordensmagten. Deputy-sheriffen var venlig men meget bestemt. Han erklærede, at han nu var nødt til at skrive i politirapporten, at jeg havde overskredet grænsen uden tilladelse. Jeg skulle skrive under på, at jeg havde modtaget en advarsel. Jeg kunne eventuelt ringe til sheriffen, som efter aftale med FAA via dispatch og hele kommandovejen tilbage, kunne give os en dispensation. Så vi kørte tilbage til hotellet med uforrettet sag. Jeg fandt en telefon og ringede om vores nød til Detective Kidd, som heldigvis havde givet mig sit kort. Sheriffen kunne ikke love noget, men han ville kigge på sagen. Vi blev anbefalet at køre ud til flyet igen senere på aftenen.

Der var sket en masse på kort tid. Både Jesper og jeg havde lidt svært ved at forholde os til den nye situation. Vi var lidt chokerede over det hændte. Alt var fuldstændigt uvirkeligt. Filmen var både mareridtsagtig, dårlig, uvedkommende og uden sammenhæng. Hvornår ville den få ende?

Under middagen diskuterede vi de næste skridt og forsøgte at bearbejde hændelsen. Jeg blev afbrudt af en opringning fra en NTSB-agent (National Transportation Safety Board), der bad mig redegøre for min gøren og laden tidligere på dagen. Desuden ville han sende nogle papirer med spørgsmål, som jeg skulle besvare. Jeg kunne ikke få hoved og hale i hans ærinde og spørgsmål, der kredsede meget omkring radiokommunikationen med sært søgende og kryptiske vinkler under samtalen. Jeg var selv mest optaget af selve uheldet og forløbet. Sammenhængen blev først rigtig klar for mig dagen efter, da Gordy dukkede op.

Havaristen

Først på aftenen gik turen atter ud til flyet, og undervejs købte vi nogle engangskameraer. Syveren var et trist syn. Denne gang fik vi lov til at passere indhegningen og samle vores grej sammen. Dispatch havde specificeret for betjenten, hvad vi måtte hente i Syveren. Det blev faktisk alt, hvad vi ønskede os. Deputy-betjenten hed forresten Dan Larsen og var rejst til USA for mere end 50 år siden som teenager. Nu var han pensioneret, men påtog sig fortsat mindre opgaver for Sheriffen i Elko for at supplere pensionen og fylde sin tid ud. Han kunne fint forstå dansk, når vi talte passende langsomt. Dan skulle holde vagt ved Syveren hele natten. Ingen måtte røre noget, før FAA gav lov til det. Hans amerikanske kone ville arrangere kaffe og doughnuts (en slags boller med diverse former for glasur) og hjælpe ham gennem natten.

Vi tømte Syveren og fik ved samme lejlighed mulighed for at kigge lidt nærmere på vraget og forholdene. Busken havde skjult en 1 meter høj og massiv betonsøjle, som propelnavet havde ramt. Den havde effektivt sat stop for vores kuretur. Motorfundamentet og hele fronten var løftet op i en ca. 40 graders vinkel. Hjørnestolpene foran dørene var revet over. Alt fra dørene og fremad var bukket til ukendelighed. Det samme var understellet. Der var absolut ingen mulighed for genopretning, kun udskiftning. Umiddelbart så bagkroppen og haleplanet ud til at være i orden. Det samme var side- og tagruder, stole og bageste beklædning. Mit nye videokamera lå udenfor, og det forblev dødt. Efterfølgende kunne jeg hverken oplade det eller få båndet ud. Jespers GPS og kamera var ligeledes kaput. Alt indvendigt og udenfor var blevet jasket til med „sæbevand“. Heldigvis var Jespers computer i orden. På hotellet lykkedes det at få liv i min beskadigede håndholdte GPS, hvorefter Jesper med et kabel kunne overføre data og genskabe „nedslaget“ på computerskærmen. Vores ground speed hele vejen ned med stoppet motor havde været konstant 37 knob. Det var godt, at der havde været en god headwind på 16-22 knob.

Aftermath (efterslæt; red.)

Jeg vågnede op til en ny dag, der fortsat forekom meget uvirkelig og trist. Det var stadigvæk vanskeligt at acceptere den nye fremtid og de herskende fakta fra dagen før. Jeg tror, at min co-pilot havde det på

samme måde. Efter morgenmåltidet arbejdede Jesper videre med computeren og fik lagt Syverens bevægelser over Elko ind på et kort. Det gav uvurderlige informationer og fjernede en masse gætterier om, hvad vi egentlig havde foretaget os omkring landingsbanen. I fællesskab lykkedes det også at få lidt mere klarhed over, hvordan de mange løsrevne billeder, der kørte rundt i hovedet på mig, hang sammen. Det var som om, hændelsen kun fandtes i hukommelsen i form af glimt uden nogen fornuftig orden. Selvom vi havde været sammen om oplevelsen, var billedstrimlerne på nethinderne og indtrykkene lidt forskellige. Computer-grafikken beskrev sammenhængende højder, hastighed og kurser, både under første landingforsøg og lige til det sidste. Da FAA-agenten ankom til hotellet hen på formiddagen, blev computer-plottene gransket i fællesskab. De støttede os kraftigt i at genskabe, forklare og redegøre for omstændighederne. Især til at beskrive årsagerne til mine beslutninger og handlinger under forløbet. Agenten, Gordy, var meget venlig og imødekommende. Men han gjorde det også klart, at jeg havde begået en alvorlig forseelse i at flyve ind i Class D airspace uden en clearance på forhånd. Det forhold havde jeg helt glemt. Noget andet var at „lande“ på en parkeringsplads i byen. Derfor var han taget af sted for at undersøge omstændighederne nærmere denne lørdag, selvom han havde fri i weekenden. Normalt rykker FAA-agenter kun ud for at efterforske fly-ulykker, hvor der er meget specielle omstændigheder, herunder omkomne.

Vi lagde alle kortene på bordet åbent og ærligt. Det, at jeg havde forsøgt at kalde op på forhånd, omend på en forkert frekvens, var lidt formildende. Jeg fik en belæring om, at indtil jeg fik en tilladelse, måtte jeg pænt blive udenfor Class D airspace. Han havde forståelse for vores situation og den truende thunderstorm, men det var ingen undskyldning. Vi talte meget om forløbet, og alle sten blev vendt undervejs. Han ville forsøge at afslutte sagen om min Class D brøde med en skriftlig reprimande. Forseelsen ville i givet fald blive stående i min file i 2 år. Derefter ville tavlen blive visket ren. I værste fald ville FAA inddrage mit PPL for en periode. Han kunne ikke love noget, men han ville hjælpe til med, at jeg slap med en advarsel (hvilket lykkedes).

Om eftermiddagen hjalp vi Gordy med at indsamle data og opmåle vores landing. Hans umiddelbare reaktion ved at se Syveren var højlydt forundring over, at vi begge havde kunnet gå fra vraget uden alvorlige skader. Det måtte være en meget stærk flykonstruktion, sagde han. Da jeg viste ham sædearrangementet, flystellet omkring det og monteringen af sikkerhedsselerne, var han imponeret og havde mange anerkendende bemærkninger.

Jeg havde tidligere på dagen været i gang med at finde ud af, hvordan flyet kunne blive bjærget. Maskinen kunne ikke flyttes, før Gordy havde afsluttet alle undersøgelser og ophævet politiets belejring.

Undervejs på „vores“ parkeringsplads bemærkede jeg, at Gordy havde en diskussion med politivagten og en person, der viste sig at repræsentere et bjærgningsfirma på Elko flyveplads. Jeg nærmede mig og blandede mig, for jeg kunne høre, at de talte om at flytte Syveren: „Jeg er piloten, det er mit fly, og juridisk ejer jeg det, indtil forsikrings-selskabet udbetaler mig forsikringssummen! Ingen skal flytte flyet uden at tale med mig først!“ Gordy vendte sig om mod mig og gav mig en venlig undskyldning. Han tilføjede, at „det er første gang nogen sinde, jeg under en diskussion om bjærgning af et flyvrage har haft piloten til stede. Hvis du var kommet ned i en Cessna på den måde, havde du enten ligget på sygehuset i en meget alvorlig tilstand - eller allerede været lagt på et koldt sted“.

Sidst på dagen blev Syveren frigivet. Med en

gummiged blev vraget trukket fri af buskadset, løftet op og lagt til hvile på en stor trailer. Derefter, med politi-ekskorte, fik hun en kort rejse til en hangar på Elko Flyveplads.

Hvad nu?

Jesper og jeg blev enige om at begive os afsted mod Orinda samme aften. Denne gang sad Jesper ved rattet. Undervejs syntes jeg, at det var passende at sætte cruise control på og ville hjælpe chaufføren med at trykke på knapperne på rattet. Måske også for at drille lidt; kørslen var lidt ensformig. Pludselig bremsede Jesper kraftigt op med en hård bemærkning om, at jeg vist havde lavet ulykker nok. Måske var Jesper mere berørt af vores fælles oplevelse tidligere end mig, men reaktionen lige nu var fair nok. Jeg følte mig bare levende og uvirksom. Men det var ikke mig, der var PIC i fartøjet. Et øjeblik senere fik jeg at vide med et smil, at jeg gerne måtte lege med radioen, hvis jeg absolut ville pille. Så var luften renset, og vi var atter på linie.

Vores mål var Reno, Nevada. Vi var lidt trætte efter køreturen, men alligevel kørte vi længe rundt i byen for at finde et godt og billigt natlogi. Til slut gav vi op og kørte ind på et casino hotel lidt før midnat. Det var bestemt ikke så billigt som Stockman, men meget flottere og mindst 20 gange større.

Sulten drev os ind i en af de mange restauranter, som de hellige haller også havde, og vi fik et godt måltid længe efter midnat. Derefter gik vi rundt og kiggede nysgerrigt på kortspil, de mange rouletter, black jack borde og crabs. Desuden var der haller med utallige spillemaskiner, hvor vi ikke fattede de mennesker, der med et tomt udtryk i øjnene, uafsladligt trak i de „en-armede“, kun afbrudt af et nyt indkast med den anden hånd. Der var en ubeskrivelig larm af maskiner, muzak og mange mennesker.

Næste dag var vi vidne til de sidste „mildt overisled“ gæster med glas i den ene hånd og „dame“ i den anden. Det lignede en Hollywood-farce. Vi fandt vores lejede bil og forlod Reno. Denne gang var Jesper passager. På turen hjem tilsmilede lykken os atter. Vi var på vej ned ad Sierra Foothills Highway 80, da bagspejlet pludselig afslørede en CHP-bil med fuld udrykning (California Highway Police). Da bakspejlet var mere end fuldt af blink og politibil, blev jeg klar over, at det gjaldt os, og kørte ud i rabatten til standsning. Jeg blev anklaget for at speed'e af betjenten, der kiggede ind gennem Jespers åbne vindue og bad om mit kørekort. „Jamen, jeg fulgte blot trafikrytmen“. Hastighedsbegrænsningen var 65 mph (miles i timen), og små 10 mph ekstra er som regel accepteret, men jeg kørte faktisk 80 mph og måske et par streger mere på vejen ned ad bjerget. Betjenten sagde, at han ikke kunne standse alle. Det var blot mit uheld, at valget var faldet på mig. Så fik han øje på mine benskrammer, knæ, min hage, samt Jespers store armforbinding og snitsår. „Hvad har i lavet?“ Han fik en kort forklaring, hvorefter han bekendtgjorde, at vi havde været meget heldige, og det rakte også til i dag: „I må gerne køre videre, men ta' det lidt mere roligt – og kom godt hjem“. Vi takkede meget og fortsatte.

Aases velkomst i Orinda til en sen søndagsfrukost var speciel og med særlige knus til os begge.

Min egen debriefing

1. Hvad var rigtigt?
2. Hvad var forkert?
3. Hvordan kunne crash'et have været undgået?
4. Hvad kan jeg lære af det?

Mange faktorer blev vendt og drejet i de næste dage, og det bliver de stadig fra tid til anden. Det vigtigste i forbindelse med et crash må være, at man er i stand til at bearbejde det og lære af det. Og så skal man huske, at livet ikke er tilstrækkeligt langt til, at man kan gennemleve og erfare alt selv. Det meste

må man læse om og tage til sig for at udvide sin erfaring. Den skal ligge i baghovedet og graves frem, så de rigtige beslutninger kan træffes i tide, når omstændighederne kræver det.

1. Det rigtige var

at gennemføre en så god nødlanding, at de ombordværende om muligt kan gå derfra. Det er også vigtigt at holde fast i den valgte udvej. Ikke noget med at springe febrilsk rundt fra den ene plan til den næste, mens kostbare sekunder mistes. Dernæst, og ikke mindst, skal man forsøge ikke at påføre andre personer skade på jorden eller ramme bygninger, hvis sådanne valgmuligheder ellers til stede. Mit store uheld endte utroligt heldigt. Når det endelig går galt, skal flyet helst også besidde en meget stor passiv sikkerhed. Jeg er overbevist om, at en lændesele ville have været helt utilstrækkelig til at undgå en alvorlig hovedlæsion eller det, der er værre. En supplerende skråsele ville hjælpe, men nok ikke tilstrækkeligt, for kroppen ville uden tvivl blive vredet delvis fri, hvorefter hovedet garanteret kan komme i kontakt med instrumentbordet. H-selerne reddede os begge, og det udstyr vil være et ufravigeligt krav for mig fremover. Dernæst må der ikke være fremstående kanter i cockpitet, hverken på instrumentpanelets overkant, underkant eller i form af håndtag umiddelbart foran besætningen; heller ikke under instrumentbordet, hvor knæ, skinneben, eller fødder kan blive beskadiget.

2. Det var forkert

at forsøge en landing med en nærliggende thunderstorm i anmarch. Det forhold påvirkede min dømmekraft betydeligt mere, end jeg egentlig forestillede mig. Jeg havde tilstrækkeligt med brændstof til at kredse og omgå den isolerede celle. Alternativt kunne jeg have vendt om og fulgt Highway 80 på en østnordøst kurs til Wells/Harriet blot 45 nm borte. Begge muligheder er en eftertænkning, for jeg overvejede slet ikke de muligheder. Jeg var alt for optaget af at ville lande, uden tvivl under pres fra de underbevidste faktorer, karburatoris og en uvelkommen stenslette. Det var også forkert at tage en kort, hurtig nedstigning til banen og sigte efter tærsklen. Banen var rigelig lang, også selvom jeg landede på den sidste halvdel. Hvis jeg i stedet havde valgt 1700 rpm på motoren med en lang finale i stedet for tomgang, ville der være kommet mere varme ind i karburatoren, og karburatorisen havde ikke kvalt motoren – men måske alligevel? Der må have været dannet en del is allerede i venturi'en. Med en længere finale fra mit udgangspunkt ville jeg i det mindste have ligget højere og kunnet glide til tærsklen, selv uden motorstøtte. Hvis jeg tillige havde undladt at sætte det sidste hak flaps, havde jeg kunnet glide længere og haft mere eller måske fuld manøvreedygtighed

med højderoret. Men jeg ville hurtigt ned, mens vindretningen var fordelagtig.

Hvis jeg havde fulgt min oprindelige plan om ikke at flyve om eftermiddagen på grund af thunderstorms... Eller hvis jeg havde betalt \$50 for at starte tidligere fra Cheyenne ...

Eller havde undladt at bruge for lang tid i Wendover til et museumsbesøg...

Eller hvis jeg ikke var blevet tvunget ned i Ft. Bridger på grund af karburatoris...

Eller hvis jeg var ankommet til Elko blot 5 minutter senere, ville vinden fra 230 grader, 16 knob og med stød op til 22 have været glimrende til at lande på bane 21 i første forsøg.

Man kan ikke basere hele sin tilværelse og flyvning på held. Det hele kredser omkring karburatoris og pilotfejl. Umiddelbart ser jeg ikke nogen isoleret beslutning eller årsag, der førte til crash-landingen, bortset fra karburatoris. Nogen ville sige, at det hele var én lang række pilotfejl. I hvert fald flere små hændelser, der hver især ikke var særligt truende. De må bare ikke komme for tæt på hinanden.

I mit tilfælde endte omstændigheder med at udspille mig fuldstændigt og melde skakmat til sidst.

3. Hvordan kunne crash'et have været undgået?

Det er meget svært at svare på. Jeg havde allerede fået en slags advarsel i forbindelse med at sikkerhedslande i Ft. Bridger. Der var ingen forklaring dér, og alt mekanisk var blevet erklæret i orden. Jeg vidste selvfølgelig godt, at problemet dermed ikke var blevet løst. Vi ville uden tvivl få karburatoris igen. Vi vidste bare ikke hvornår, men vi søgte efter og håbede på et svar. På den anden side er karburatoris blot et teknisk problem, der kan opstå, når forskellen mellem lufttemperaturen og dugpunktstemperaturen kommer tættere på hinanden. Motorens karburator er udstyret til at undgå/afvikle eventuel isdannelse ved hjælp af en forvarmerkasse med spjæld. Hvis bare piloten trækker i kablet i tide, og systemet ellers fungerer ordentligt.

Det største spørgsmål plager mig: Hvorfor var motoren så udsat for at få karburatoris i første omgang, langt mere nu end nogen sinde før? Måske skyldes det den lille probe/føler til ice-detektoren, der er sat ind under karburatorens spjæld. Gør den det lettere for isen at bygge op? Det spørgsmål får jeg nok aldrig besvaret.

Jeg har aldrig haft karburatoris i Danmark eller på mine mange ture til udlandet med Syveren. Heller ikke med den Cessna 172 (OY-DCW), som jeg lejede førhen i Viborg. Den har samme motor, O-300-D. Den eneste tilsyneladende forskel i Europa er, at jeg altid holdt mig under 5.000 fod. I Californien har jeg oplevet karburatoris nogle få gange før denne tur, som regel i relativt lav højde og i nærheden af tjavsede skyer. Desuden et par gange

Carl-Erik Olsen og deputy sheriff Dan Larsen foran vraget





i 7000 ft over Mojave ørkenen i varmedis. Den sidste del af rejsen mod Middleton, hvor vejret VAR meget fugtigt, er det måske rimeligt med konstant forvarme på for at undgå karburatoris, dog alligevel ikke under full power og cruise. Langt de fleste og utallige tilfælde af karburatoris på Oshkosh-turen skete i højder mellem 5.-12.000 fod og uden tilsyneladende høj luftfugtighed.

Hvordan forklares turen mod Ft.Bridger, hvor vi havde alvorlig karburatoris over en varm, knastør højslette med højt solskin sidst på formiddagen? Skete det udelukkende, fordi vi fløj i en højde, der er langt større, end man normalt flyver med små maskiner i Danmark eller Nordeuropa. Og hvorfor da? Skyldes det, at tyndere luft kan indeholde relativt mere fugtighed og bringer mindre varme ind gennem forvarmeren fra varmeskjoldet?

Jeg husker ikke nogen flyveinstruktør, der nogen sinde forklarede den dybere sammenhæng. Hvis motoren går lidt ned i omdrejninger eller hoster, har du sikkert fået karburatoris. Du skal bare trække den blå knap helt ud - og skubbe den ind igen lidt senere. Hvis det sker igen, gentager du bare øvelsen eller holder forvarme på i lidt længere tid. I mit tilfælde var det tilsyneladende ekstremt svært at få isen bort, når knappen var ude. Desuden var alle funktioner blevet kontrolleret og erklæret i orden umiddelbart efter en nervepirrende flyvning.

Jeg har spekuleret lidt over, hvorfor det var så svært at komme af med karburatorisen. Jeg ved ikke, om det følgende har nogen betydning: Oprindeligt blev KZ VII udstyret med en Continental C-125 motor (125 HK). Så vidt jeg ved, benyttede Skandinavisk Aero Industri en type karburatorforvarmerkasse til motoren, som også anvendes til Continental O-200 på 100 HK. Da C-125 motoren blev erstattet med C-145 (samme ydre mål som O-300), fortsatte man med samme karburatorforvarmerkasse. Den har en 2" (51 mm) tilgangsslange fra varmeskjoldet. Cessna 170, og de tidlige 172 modeller, er monteret med den samme O-300 (145 HK) motor som mange KZ VII'ere har. Til forskel fra Syveren har Cessna'en en betydeligt større karburatorforvarmerkasse og en 3" tilgangsslange, som giver mere end det dobbelte tværsnit. Det betyder en relativt mindre lufthastighed men sandsynligvis mere volumen varm indsuptionsluft til eventuel issmeltning. Min KZ VII havde under sit ejerskab i Tyskland fået monteret Cessna udstødningssystem og forvarmerkasse. Det var ikke godkendt, og kassen blev udskiftet til en Continental O-200 version. Har Cessna vidst mere om, at det er vanskeligere at fjerne karburatoris ved større højder, fordi luften er tyndere? Måske er der nogen, der kan forklare det. I hvert fald fik jeg den sidste og fældende karburatoris i Elko, hvor man rapporterede en lufttemperatur på 22°C og dugpunkt 13°C. Det er absolut i risikoområdet for dannelse af karburatoris under descent power, men hvorfor i løbet af få sekunder med forvarmer på?

4. Hvad har jeg lært?

Det er vigtigt at holde fast i de forudsætninger og krav for flyvningen, som man på forhånd selv har valgt. Da turen til dagens rejsedestination, Elko, tog længere tid på grund af en ekstra, uplanlagt, mellemlanding, burde jeg kraftigt have overvejet et andet og tidligere bestemmelsessted for overnatning. I stedet ville jeg forsøge at nå så langt, at vi kunne nå hjem til Livermore dagen efter. Det ønske blev vægtet alt for højt.

Det truende tordenvejr; bekymringen om risiko for karburatoris; det ikke at udnytte hele landingsbanens længde og ikke lande langt inde, når man kunne; det ikke at nøjes med 15 graders flaps; det at vælge tomgang under descent og dermed mindske forvarmningen af karburatoren - alle disse faktorer medvirkede til et skæbnesvangert resultat.

Det er udmærket at øve sig på kortbane-landinger og være i stand til at håndtere disse, hvis der er brug for det - også i tilfælde af nødlanding. Men på de lange landingsbaner vil jeg fremover vælge et punkt betydeligt længere inde på banen som en imaginær tærskel og sætte hjulene dér. Det er lige meget, hvor lang taxi-turen bliver bagefter, eller hvad eventuelle tilskuere vil mene om mine landinger. De ligger sikkert ikke inde med noget, der ligner min dyrekøbte erfaring.

Skulle jeg have undladt at flyve videre efter Ft. Bridger eller have stoppet endnu tidligere, når motoren så hyppigt kunne få karburatoris? Tja, måske. At opgive videre flyvning ville ikke give nogen efterfølgende forklaring eller løse problemet, når der ikke var nogen tydelig årsag. På den anden side er karburatoris „kun“ et kendt teknisk problem, der „bare“ skal klares i tide...

Syverens videre skæbne

I begyndelsen bearbejdede jeg tanker om alle de nye muligheder, som jeg pludselig havde fået - under forudsætning af, at forsikringselskabet ville udbetale min kaskoforsikring. Det spændte lige fra at fortsætte flyvning og til at køre rundt i en campingbus i stedet. Og hvilken hobby kunne jeg starte på - restaurere/ombygge biler, måske motorcykler? Muligheder er enorme i dette bilernes land. Nej, statistisk set er persontransport på jorden langt farligere end at være *lidt* over den. Der er mange flere idioter på vejene end i luften. Vinger giver frihed og helt anderledes oplevelser. Jeg kunne købe et andet fly for forsikringssummen eller købe vraget og genopbygge det så hurtigt som muligt. Det måtte jeg diskutere med Aase. Men inden jeg nåede hjem, havde jeg allerede taget beslutningen. Syveren havde reddet os, og nu var det tid til at redde hende. Jeg kunne ikke få en anden „flyver“ med de samme fortrinlige flyveegenskaber, ekstrem lav stalhastighed og rimelig cruise speed. For ikke at tale om en utrolig god crash-protection,

når uheldet er ude. Det var allerede bevist.

Jeg var noget usikker på forsikringen. Jeg havde ikke oplyst noget om, at jeg tidligere havde splittet OY-DTY ad. Måske ville de finde ud af det og sige, at de havde forsikret mig på et fejlagtigt grundlag. Et var, at et blad i Elko havde bragt en historie med billede, og lokalradioen havde lavet et par rapporter, samt et interview med mig. Noget andet var, at der dagen efter ulykken dukkede en artikel op i Orinda Tidende, hvor journalisten forud havde forsøgt at få oplysninger ud af Aase, men forgæves. Og han kunne ikke få fat i mig. I stedet havde han støvet rundt på internettet og havde fundet oplysninger om min fortid og kunne skrive lidt om: „Orinda-man in crash“. Han syntes sikkert, at det var en god historie, når piloten havde smadret samme fly to gange. Heldigvis var bladet meget lokalt.

Jeg startede på forsikringsanmeldelsen og udarbejdede en rapport. En agent i Reno, som repræsenterede skadesafdelingen i Texas, var meget hjælpsom og havde besigtiget vraget i Elko. Jeg blev beroliget lidt, da agenten udtalte, at selskabet kun interesserede sig for hændelser i USA. Det lykkedes at handle købsprisen rimeligt ned på vraget, og det var en lettelse, da checken endelig kom. Alt sammen hurtigt, effektivt, professionelt og imødekommende. Alle andre udgifter til ambulance, behandling på skadestuen og bjergning af Syveren blev betalt udenom og direkte, jeg skulle blot faxe regningerne. Desuden betalte selskabet en guldkrone på pilotens kindtand. Min hage måtte have ramt instrumentbordet rimeligt hårdt. Men det „løse grej“ var ikke dækket.

Det tog mig næsten en dag at ombygge et lad på en stor Ford truck samt en autotrailer. Selv om alle flydele var beskadigede, skulle de ikke lide yderligere, og de skulle surres forsvarligt. Bedding til haleplan, fastgørelse af krænger og flaps under „rælingen“, dernæst en opbygning til at bære to vinger ovenpå. Ladet var kun godt tre meter langt. Kroppen skulle anbringes så langt tilbage på traileren, at vingerne kunne gå fri af forkroppen bagved. Syverens halehjul blev spændt fast på en udragende u-skinne, boltet på trailerladet. Aase tog med på turen for at holde mig ved selskab, for der er mere end 6 timers kørsel derop. Med en overnatning i Elko klarede vi det hele på en weekend inklusive aflæsning i hangaren i Livermore.

Projekt Syver - igen

Jeg fik kigget lidt nærmere på Syveren i slutningen af august. Propellen, forcowlingen samt top- og bundcowlingen blev taget af. Kun lemme i topcowlingen, der giver adgang til oliepipinden, kan genbruges. Slaget på propelnavet havde revet motoren ud af fundamentet. Som en del af „sammenfoldningen“ var motorfundamentets langsgående rør blevet brudt og havde Z-lignende faconer. Jeg er forbavset over, at vi selv kunne holde til belastningen. Jeg tror ikke, af Kramme & Zeuthen egentlig tænkte på passiv sikkerhed og overlevelse i forbindelse med konstruktionen, men det virkede. I højre side af motoren var den bageste cylinders køleribber ødelagt ved slaget mod batterikassen. Af samme årsag blev højre sides udstødningsrør og indsuptionsmanifold rykket i stykker. Startmotoren lå løst og godset omkring den i stumper. Det ene magnetus var flækket. Karburatorens benzinstuds var revet ud og godset ødelagt. (Det var sikkert benzindampe derfra, der fik mig til at gøre en ekstra anstrengelse for at komme ud af cockpittet). Umiddelbart betragtet kan 5 komplette cylindre og det 6. stempel, 12 stødstænger og hydrauliske løftere, samt knastakslen genbruges fra den herlige Rolls Royce O-300-D. Måske også plejlstængerne. Det langsgående slag på navet må formodentligt have beskadiget både krumtap og hus. Motoren var let at tage ud, da den lå løst på

fundamentet. Jeg afmonterede forvarmerkabet, 2 stilledninger, olietryk- og olietemperaturføleren, samt CHT- og icedetectorledninger. Gafflen på gashåndtagets stang var allerede knækket ved dens montering på karburatorspjældet.

Den venstre vingetip var blevet ¾ meter kortere ved mødet med lysmasten. Stræberen havde z-knæk. Der var revner i krydsfineren flere steder. Den højre vingetip var også kraftigt beskadiget ved at ramme og kure rundt på asfalten i forbindelse med, at flyet blev stoppet af cementsøjlen og lavede et 90 graders ground loop. Samtidigt var den bageste vingebefæstigelse til kroppen rykket ud af vingen. Også denne vinge var kandidat til fuldstændig udskiftning, for alle letruller til styrelinerne var rykket ud af bageste vingebejle. Højre stræber var i orden. Det samme var en flap og et krængeror. Begge slats var svært beskadigede, den ene i to dele. Understellet var fuldstændigt krøllet og eftertrykkeligt revet i stykker flere steder. Ligeledes befæstigelser til stellet. Døre og alt fremad skulle repareres/udskiftes. Alle sæder og indvendig beklædning bagud, samt stellet bagud var i orden. Det samme var tagruder og sideruder. Sideror og inne havde det fint, men højderorets beslag til styrekablerne var bukket. Haleplanet har været udsat for piskesmæld-effekten. Flaps- og krængerorslinier havde knæk og bøjede gaffler.

Hvordan kommer jeg videre ...

Jeg har haft en del snak med Aase om forløbet; også om, hvad jeg eventuelt kunne have gjort anderledes, og hvad jeg vil gøre fremover. Hun vil også gerne have Syveren genopbygget. Aase stolede ikke på motoren og var altid på vagt efter at have været udsat for karburatoris to gange under vejrforhold, hvor man næsten ikke kunne tro på, at det er is, der får motoren til at gå dårligt. Hendes opfattelse er, at motoren er upålidelig, når dens konstruktion gør, at den kan finde på at foretage sådanne „udskejelser“. Allerede efter vores tur tilbage fra Phoenix i oktober 2003 ville hun gerne have en anden motor, der ikke kunne få karburatoris. Konsekvensen dengang var bare for dyr, for løsningen hedder indsprøjtning. Nu har vi desværre fået muligheden. Og der skal meget mere til end blot at udskifte motoren. Måske skal jeg lære at lytte bedre efter min kones gode ønsker. Nu skal jeg have hendes tillid genopbygget til flyvning, især til flymotorer. Bortset fra is-problemet er jeg ked af at opgive den herlige seksbenede O-300. Jeg har allerede overgivet mig, omend nødtvunget, til at være „experimental“ herovre. Nu vil jeg bevæge mig endnu længere ud ad den kant, for jeg planlægger at ilægge en indsprøjtningssmotor, en XP-360 fra Superior. Den har 180 hk og bliver udstyret med rulleknaster. Med et propeller, letvægtsstarter og -generator samt et letvægtsbundkar (Ryton) bliver vægten ikke større end med den gamle O-300 på 145 hk og metalpropeller.

Status - Februar 2006

Efteråret var jeg opsat på at starte med flystellet og rørarbejdet. Jeg indkøbte et TIG-svejseapparat og begyndte at kigge efter 4130 rør. Jeg havde kontakt med Finn Schou og Jens Toft omkring det store dråberør til understellet. Det kan ikke fås nogen steder. Heldigvis for mig er der også andre, der har brug for røret til understelsreparation, så forhåbentligt løses problemet. Desuden kontaktede jeg Erik Gjørup og Magnus Petersen omkring produktionstegninger. De første er ankommet, så noget er sat i gang. Den næste omgang tegninger er også på vej. Jeg ville starte med det sværeste omkring stålarbejdet, for det at bygge jigs til at fremstille nye vinger, slats og rorflader er let nok for mig. Det tager bare en masse tid. Jeg kunne ikke finde en passende erstatning for dansk fyrretræ til vingebejlekerne, så jeg kontaktede propelsnitner Finn

Sørensen. Han var leveringsdygtig og er i gang med at klargøre en sending.

Men så væltede min kone alle mine planer. Pludselig meldte Aase, at hun ikke ville være i konkurrence med Syver-projektet, når hun ind imellem behøvede mig til at arbejde på andre opgaver ved siden af. Hun så et problem i, at jeg gerne ville have Syveren flyvende igen hurtigst muligt. Jeg havde endnu ikke færdiggjort et 70 kvm stort dæk foran huset - vi bor på en stor 35 graders skrænt. Jeg havde også påbegyndt at bygge et nyt køkken (men det gamle fungerer endnu), og begge badeværelser trænger til udskiftning. Hun ved godt, at jeg ikke kan lide afbrydelser, når jeg har fordybet mig i noget. Og somme tider er jeg heller ikke så nem, siger hun. Det må jeg vist medgive hende. Derfor skulle jeg acceptere, at fly-projektet nødvendigvis skal tage længere tid. I mellemtiden måtte jeg gerne prøve at finde en anden gammel „dame“, som jeg kunne være sammen med i luften. Det betyder, at Syver-projektet nu skal starte med alt træarbejdet, som er det billigste. Motoren skal først indkøbes, når jeg realiserer det flyvende apparat, som jeg endnu ikke har fundet. Derfor kommer rørarbejdet til sidst. Hvad skal jeg sige om min forstandige kone? „What a woman!“ – eller, som en af mine flyverbekendte i Frazier Lake sagde: „I think, she's a keeper“...

Ny plan...

Som i ethvert ordentligt cirkus skal der altid være plads ændringer i programmet. Så nu starter jeg bagfra. Indtil videre har jeg købt finsk metric birkefiner gennem Wicks. En jig til at fremstille flaps og krængeror samt alle D-næser og ribber er klar. Jeg har også kigget på halehjulsfly, især Stinson 108-3, Piper PA20 Pacer og Maule. Den sidste opgav jeg, for jeg vil ikke bruge mere end \$40.000 på apparatet.

Stinson med 165 hk Franklin motor var en værdig midlertidig erstatning. Men den er lidt underpowered, og motorproduktionen er flyttet til Polen, hvor man kun fremstiller motorer og dele til den nyere 220 hk. En meget erfaren Franklin-motor mand i Frazier Lake fortalte mig, at motorerne er bygget som en gammel Plymouth med en TBO på 1000-1200 timer. Der skal mindst et „top overhaul“ til undervejs, og det bliver fortsat sværere at finde dele. Så Stinson 108 blev skubbet til siden, med mindre jeg kan finde en med en 180-200 hk Lycoming motor – STC'en (supplemental type certificate), og flyene findes.

Næste mulighed var en Piper Pacer. Den er en oplagt kandidat med Lycoming motor, men jeg vil ikke nøjes med 125 eller 135 hk. Og så blev udbudet pludselig begrænset, for der var ikke så mange med 150 hk eller 160 hk på disse kanter. At finde en god kandidat fra østkysten eller midtstaterne vil koste en del tid og penge. Desuden kan sådan en også få karburatoris - dog ikke så udsat som O-300, men...

Utløst eller lidt desperat begyndte jeg at kigge efter tri-gear (næsehjulsunderstel). Det gav et andet udvalg omkring Piper Tri-Pacer. Men malkestolen faldt ikke i min smag, og det er dyrt at flytte forhjulet bagud. Jeg ville heller ikke have et yderligere projekt. Flyveapparatet skulle ikke kræve nye investeringer på kort sigt, og det skulle være let at sælge igen om 5-7 år. Min søgning gik videre til Cessna 170 og 172'ere, men alt for mange, passende til min pengepung, har Continental O-300 motorer, der til forveksling ligner min Rolls Royce i Livermore, så videre til Piper Cherokee.

Men så kom jeg i tanke om, at jeg for nogle år siden med et friskt PPL i Sindal havde fløjet nogle timer i en Beech Musketeer med en 165 hk Continental indsprøjtningssmotor. Derefter brugte jeg en masse timer ved computeren for at lede efter og læse om forskellige flytyper og sammenligne priser. Pludselig faldt jeg over en 1966 Musketeer, type Super III, der har en Lycoming IO-360 fuel injected motor på 200 hk og fast propeller. Motoren havde kun gået 160

timer og var for 4 år siden fabriksoverhalet, inklusive udskiftning af slanger og meget andet. Prisen var indenfor min budgetramme. Den stod i Paso Robles blot 3 timers kørsel borte mod syd. Jeg brugte to weekender på at gennemgå flyet og dets papirer. Meget passende skulle det samtidigt gennem det årlige 100-timers eftersyn, som blev udvidet meget i forbindelse med købet. Vi aftalte en fornuftig pris, og leveringen var klar.

Status - Marts 2006

Men så vendte min fortid tilbage som en boomerang. Ingen ville forsikre mig og mit nye fly. Checken var skrevet, og alt var aftalt. Jeg blev godt og grundigt grounded af alle forsikringsselskaber. Ikke engang ansvar ville de tegne. Kom igen om 2-5 år, var svaret fra min forsikringsagent efter at have undersøgt mulighederne. Han var selv overrasket og havde gjort sit bedste. Ingen selskaber ønsker for tiden at tage nye flyejere ind, der har haft skade. Det samme gælder de uheldige, der har fået smadret deres fly af den hærgende Katrina sidste år eller andre naturkatastrofer. Det kan undre, men

man begrænser sine tab mest muligt, slikker sine sår indtil videre og ønsker ikke nye risikable engagementer. Efter megen diskussion lykkedes det at få et kompromistilbud på en pilotforsikring, så jeg i det mindste kan leje et fly. Desuden vil selskabet kigge på min sag igen efter et år uden skader og omkring 35 flyvetimer.

OK - indtil videre bliver det en Cessna 172, der kommer til at holde for. Livet er herligt, foråret er lige om hjørnet.

Hold krudtet tørt og karburatoren fri for is...

Carl-Erik og KZ VII'eren fik denne "Lindy"-statuette i Oshkosh



AIR VENTURE OSHKOSH 2005
CLASSIC AIRCRAFT
BEST CLASS II (81-150 HP)
CARL-ERIK OLSEN
SCANDINAVIAN AERO KZ VII N159KZ

Sommerfest på Djursland

Takket være Annelise og Peter Zier kan vi
invitere til åbent hus
Lørdag d. 5 august fra klokken 13
på Kystvejen 45, Ebeltoft
hvor vi fejrer Carl-Eriks 60 års dag.

Det vil hjælpe os i planlægningen, hvis I vil
maile til p.zier@post.tele.dk eller
bluelarkling@comcast.net eller ringe til 8636
2414 inden d.10. juli, såfremt I har tid og lyst til
at deltage.

Alle er hjertelig velkomne
- så kom og gør dagen festlig!

Aase og Carl-Erik Olsen

PS. Overnatning er mulig i begrænset omfang.
Medbring gerne liggeunderlag/soveposer. Der
er god plads til at slå telt op. Ring 8636 2414
til Lejrchef Peter Zier, der organiserer lejren.