



Syveren i den Californiske himmel

tekst & fotos - Aase & Carl-Erik Olsen

Den 16. marts 2003 fik en KZ VII'er for første gang amerikansk luft under vingerne. Det skete fra Livermore Airport - 30 nm øst for San Francisco - 5 måneder og 5 dage efter, at den gamle dame sidst satte benene på dansk jord.

5 dage tidligere havde hun fået udstedt Airworthiness Certificate af en venlig FAA-inspector, der var meget optaget af og nysgerrig efter at se en totalt ukendt flyver. Han var imponeret over detaljerne, kvaliteten og beundrede de gennemførte systemløsninger, som Syveren har. Større ros og anerkendelse for Kramme og Zeuthen's konstruktioner og dansk flyhåndværk kunne næppe fås.

Desuden var han overrasket over, hvor rummelig den var med sine indbydende sæder og god plads - selv bagi. OY-DTY er nu registreret i Experimental Exhibition Category i America og har fået et "tillægsnummer" på halefinnen med registreringen N159KZ. Det bliver spændende at komme omkring til de forskellige Fly-In arrangementer i Californien.

Jeg havde en del tilløb og overvejelser omkring den første flyvning. Flyvekort og "Pilots Guide to California Airports" var allerede studeret. GPS'en fik ny "ma-ve", og jeg havde talt med lokale piloter om flyveforholdene. Tankene var fulde, så Syveren stod bare og ventede på piloten. Da jeg ikke kunne finde på flere undskyldninger for at udsætte dagen og tidspunktet yderligere, måtte jeg i gang

med at "prøveflyve" på jorden og gennemgå alle tænkelige procedurer.

Der var en del sommerfugle i maven, inden jeg for første gang skulle trykke på radio-knappen. Forinden stillede jeg frekvensen på den automatiske ATIS for at få oplysninger om det aktuelle vejr, vind og informationer om banerne. Den lyttede jeg længe til for at være sikker på, at det, som jeg ikke kunne nå at opfatte, nok alligevel ikke var så vigtigt, at jeg eventuelt måtte opgive mit forehavende. Jeg brugte en del tid på at overbevise mig selv om, at nu var tiden inde til at gennemføre min første amerikanske flyvning. Jeg var lidt rusten og overvældet af de mange nye udfordringer og oplevelser. Ikke mindst af at skulle klare radiokommunikationen på et fremmed sprog.

Jeg skiftede frekvensen til Livermore Ground og til Livermore Tower for at lytte til trafikken out there. Det var betydeligt vanskeligere at følge med i, end jeg var vant til med almindeligt flyver-jysk i Danmark og omkringliggende lande. Faktisk kunne jeg ikke få ret meget mening ud af det, nok mest fordi jeg ikke kendte tilstrækkeligt til forholdene og amerikanernes jargon. Jeg erfarede senere, at jeg heller ikke vidste nok om Livermore's ud- og indflyvningsrutiner, selvom jeg havde læst en del om det. Desuden forværredes forståelsen en del af den amerikanske udtale af engelsk, der ofte er utrolig "grødet" og svær at decifre.

Livermore Ground varetager alle flybevægelser til og fra de mange parallelle hangarrækker samt på taxibanerne frem til én af de to parallelle startbaner.

I perioder kan der være 5-8 fly rundt på området foruden det antal, der venter på at komme i luften, for ikke at tale om de, der gerne vil ned. Når man så endelig er klar og holder ved stoplinien til banen, skal man skifte til Livermore Tower, der afvikler alle starter, landinger og trafikken omkring pladsen.

Jo tak, jeg havde en travl dag i cockpittet. Jeg måtte flere gange sige "say again", indtil alt var på plads. Uglerne var venlige og tålmodige, men alligevel følte jeg mig som en elefant i en porcelænsbutik, for det var svært at få det hele med, eller at aflevere alle de rigtige ord på rette tid. Det værste er faktisk at trykke på sendeknappen og være ude af stand til at sige noget fornuftigt. Jeg var ikke alt for god, for at sige det pænt på godt vestjysk.

Det var nærmest en befrielse at komme i luften og slappe af efter anstrengelserne på jorden. Syveren havde fået udskiftet den gamle hastighedsmåler til en ny air speed indicator, der går fra 20 til 160 mph. Det nye variometer, 0-2000 ft/min, var en fornøjelse i forhold til det gamle meter/min. Det samme gjaldt for min sensitive altimeter i fod (med pressure i tommer), hvor det gamle havde været i kilometer med én viser.

Det var spændende og ubeskriveligt flot at komme ind over de store bakker, der omkranser pladsen. De lette og hvide puff-skyer understregede sceneriet.

Livermore ligger i 400 fod i den vestlige del af et lavland, der strækker sig ind i en lang dal med bjergkamme op til 2500-4500 fod på den vestlige side. Den østlige side består af Sierra bjergkæden, der svinger mellem 6000 og 8000 ft, med tinder op til 14.000 ft. Bag dem ligger en bred slette i 5-6000 ft., før man møder Rocky Mountains. NNV for plad-sen ligger Mount Diablo med 3900 fod kun 8 nm borte. Mange af de lavere gamle bjergrygge i nærheden af Stille-havet ligger som store bløde bakker dækket af grønt græs. Kreaturerne går gerne på de enorme skrå sider og laver fantastisk gode bøffer af en kvalitet og smag, som man kan nyde hver gang. Tidligt på sommeren bliver bakkerne gyldne, for mellem midten af april og til slutningen af oktober falder der faktisk ikke en eneste regndråbe. 6 nm øst for Livermore ligger Altamont Pass (1300 ft.), hvor nogle af de mange tidlige vindmøller i USA står. De står på et flot grønt og bølget tæppe med flotte skygger hen på eftermiddagen. Vindmøllerne kom op i midten af 1980'erne, og temmelig mange af mærkerne Vestas, Bonus og Nordtank kører fortsat. Blot små 65 kW med 15 m. rotor alle sammen - en gang de største serieproducerede vindmøller i verden.

Turen blev til 45 minutter, hvor jeg hele tiden måtte bearbejde og forberede mig på at skulle til at snakke med Tower igen for at lande. Jeg nød flyvningen, men jeg var ikke dus med det hele endnu, så sommerfuglene var fløjet med. Banerne er af asfalt, og græsarealerne ved siden af er fulde af plovfurur, så det er slut med betryggende og dejlige græslandinger og krydsbaner som i Viborg...

Kommunikationen i forbindelse med indflyvningen var bestemt ikke tilfredsstillende. I det mindste var landingen udmærket. Jeg havde oprindeligt tænkt mig at foretage nogle touch-and-go'es, men havde fået tilstrækkeligt med oplevelser for den dag. Desuden ville solen snart gå ned, og den stod lige i næsen under landingen. Der vil komme mange flere dage senere, for vejret er som regel godt og med næsten ingen vind.

10 dage senere trænede jeg 6 gode landinger og tog en lille rundtur bagefter. Det gik udmærket og tilfredsstillende, synes jeg da selv. Men da jeg nogle dage senere atter kom derud for at flyve, traf jeg ejeren af Attitude Aviation, som jeg lejer hangar hos. Han driver også en flyveskole og kunne fortælle, at tårnuglerne havde klaget til ham, for de var bestemt ikke tilfredse med min performance, for at sige det mildt. Det var ikke



noget, som var særligt svært at rette op på, sagde han. Det skulle absolut klares inden næste tur, for jeg havde været et stort problem for uglerne.

Uglerne ikke er piloter, og de tager deres ansvar tungt. Deres opgave er at afvikle trafikken, separere fly og øge flyvesikkerheden. Det kan alle forstå, men de vil også have alle fly ind i bestemte baner og procedurer. De forstår ikke altid, hvad piloter gerne vil eller hvorfor.

Al kommunikation køres ind på bånd, og uglerne skal have sikret sig, at alle afgivne meldinger er modtaget ved hjælp af korrekte bekræftelser. Det er den eneste måde, hvorved de kan holde deres ryg fri, hvis der måtte ske noget mindre passende, for ikke at sige noget mere alvorligt. Det er ikke Amerika for ingenting.

At benytte dobbelt-klik, sige Copy, Roger eller blot melde sit fly-ident for at fortælle, at man har hørt instruktionen, er langt fra tilstrækkeligt. At få lært noget mere om procedurer og afgivelse af meldinger var lige, hvad jeg havde brug for. Det ville også være passende at være forberedt på, hvad jeg kunne forvente at modtage under kommunikationen.

Det blev samme dag til 3 timer i én lang køre om radiokommunikation og lokale

forhold. Desuden var vi inde på air space classes og om at læse flyvekort med deres specielle informationer. Vi var også omkring start procedurer, departure, approach og landingsrunder specielt for Livermore herunder rapportpunkter. Også om, hvad man helst skal undgå under ud- eller indflyvning. Absolut ikke noget med at kredse over et vandreservoir (som der er mange af) eller flyve langs med Golden Gate mere end én gang. Der er konstant mindst et jagerfly på vingerne over Bay Area, der i givet fald vil indhente dig på mindre end 5 minutter og eskortere dig til en passende plads, hvor hele musikken er kørt i stilling. Alt sammen på grund af September Eleven.

Ved radioopkald oplyser man naturligvis om fly-ident, position, højde og hvad man ønsker. De er ligeglade med, hvad man kommer fra, eller hvor man vil hen udenfor deres 4 nm Airspace D. De vil have et approach-opkald ved 10 nm-cirklen. Man fortæller heller ikke, at man forlader frekvensen, for de ser én på radar, når man er på vej ud. Det bedste er at informere om det ind- eller udflyvningsmønster, man ønsker.

Hvis trafikken tillader det, får man som regel lov, ellers skal man nok få andre



anvisninger. Udflyvning kan være fra bane til straight-out, crosswind eller downwind (at man forlader landingsmønsteret i 45° på medvind midt for banens længde). Indkommende fly skal rapportere ved faste punkter for på tilsvarende måde at få lov til at komme ind i landingsmønsteret. Og man skal lige huske, at man ikke må fortsætte nogen steder hen undervejs, før man har fået en clearance fra Tower. Det samme gælder, når man taxi'er rundt via Ground. Det går ikke an at gennemføre sine hensigter efter blot at have meddelt dem på radioen. Uanset hvor meget trafik, der er. Det ville i givet fald medføre en "sag", der let kan koste både en stor bøde og inddragelse af flyvepapet.

Og jeg skulle bare fortsætte med at sige "say again" hver gang, det var nødvendigt, eventuelt suppleret med "slowly", for informationen skulle være klar og forståelig for alle. Jo tak, det var et meget udbytterigt og godt undervisningsforløb. Alt sammen en blanding af teori, erfaringer og diskussioner.

Den første lørdag hver måned afholdes et Antique Aircraft Display på en plads 45 minutters syd for Livermore. Det blev den første tur for Aase. Denne gang var sommerfuglene taget noget af for mit vedkommende, til gengæld havde min navigatør overtaget de fleste.

Vi havde stukket en tur ud, der gik over Altamont Pass og ned langs den vestlige kant af Joaquin Valley, følge Highway 5 for derefter at gå vestpå over Pacheco Pass i 3000 ft. til Frazier Lake, der ligger i 230 ft. i den tilstødende dal. Joaquin dalen er et stort fladt landbrugsland, der gennemkrydses af brede vandingskanaler og veje. Den er 60-70 nm bred og 400 nm lang. Udstrækningen er fra nord for Sacramento og næsten ned til Los Angeles. Dalen har en masse landingspladser, hvoraf næsten 100 er "Non-Towered". Der er alt for få kendemærker i flyvekortet i forhold til i Danmark. Da terrænet i kortet hovedsageligt er olivengrønt med overgange til lysere og mørkere brunt, er det er lidt svært at læse, når en stor del af navnene er mørkegrønne. De store byer er gule og Class C er indtegnet med magentarøde fuldt optrukne linier. Den samme farve benyttes til markering af Class D, men med stiplede linier, og til Class E, som er "støvede" omrids.

Class E starter i 700 ft. og strækker sig op til 18.000ft. Under 700 ft. i dalene kan man ikke forvente radar dækning.

Den generelle holdning herovre er tilsyneladende, at et Tower og andre frekvensforbindelser til jord er et irriterende

onde, med mindre man selv beder om oplysninger. Man vil selv bestemme. Radioen benyttes gerne til kommunikation med andre piloter omkring de forskellige Non-Towered flyvepladser og om, hvad man foretager sig, men det er ikke et krav. Man vil have frihed. Man vil for alt i verden undgå kontakt med myndigheder og i øvrigt passe sig selv. "Controlling officers" skal ikke blande sig, og derfor siger man helst ingenting til dem. Man undgår gerne pladser med et bemandet Tower, hvis man kan. Og dem er der absolut færrest af.

Hvis man får en uheldig "accident", gør man følgende overfor myndighederne (i henhold til General Aviation News, der udgives hver måned): Først tager man sig af passagererne og sig selv. Dernæst redder man sit fly, hvis man kan. Derefter bjerger man sin eventuelle baggage. Til sidst tager man sit emergency kit frem og finder et tætsiddende plaster til at sætte over munden. Det tager man ikke af, før man er sammen med sin egen advokat. AOPA hjælper gerne med at finde én, som har specialiseret sig i aviation law. Faktisk abonnerer man på ydelsen for \$26 om året – just in case, som en art forsikring.

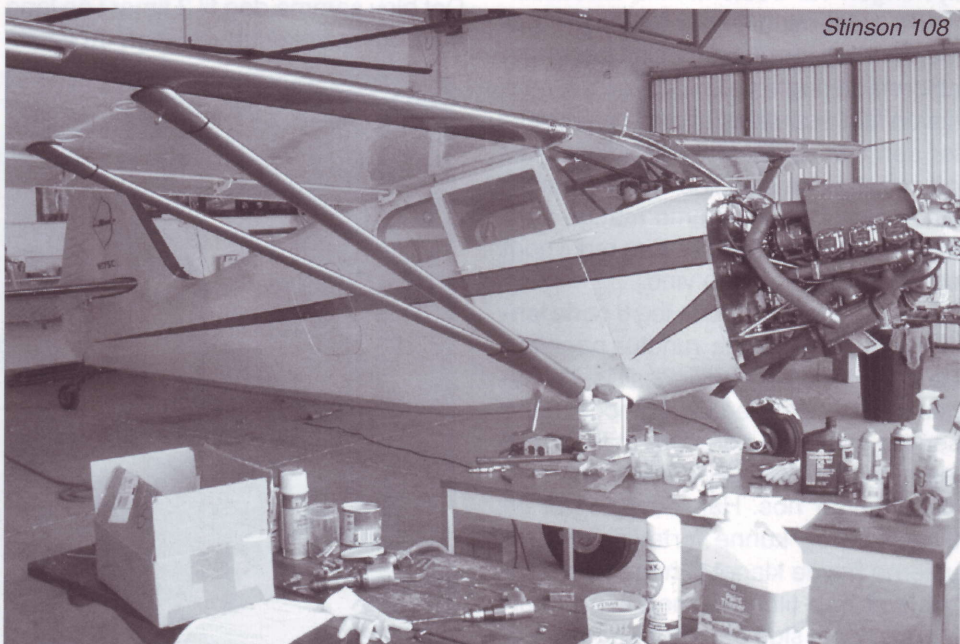
"Accident" er omhyggeligt defineret af NTSB, National Transportation Safety Board. En ulykke skal indeholde død, alvorlig tilskadekomst eller en betydelig skade på flyet. Død er til at forstå. Alvorlig tilskadekomst skal indeholde mindst 48 timers sygehusindlæggelse og omfatte f.eks. et brækket ben eller arm, dog ikke "småskader". Hvis tilskadekomsten ikke er på listen, skal man ikke rapportere noget. Det er straks vanskeligere at definere "betydelig skade" på flyet. Det skal være en skade eller fejl, der på



Travel Air

kritisk måde påvirker styrke, performance eller flyets karakter OG samtidigt vil medføre "major repair" eller udskiftning af beskadigede komponenter. Mindre skader, som f.eks. en bulet cowlings eller beskadiget vingespids, en hård landing med en prop-strike og skader på understel eller dæk omfatter ikke et krav om rapportering. Og ingen rejser automatisk en sag, hvis myndighederne har "læst noget" i avisen.

Tilbage til Frazier Lake ! Den har en fin veltrimmet græsbane med en parallelbane i form af en gravet kanal til vandfly. Taxibanen og forbindelsesveje er dog asfalt. Det er vist den eneste græsbane indenfor vores 4 timers flyve-range. Den har græs, fordi en del spændende tailwheelers holder til på pladsen. Mange hangarer var åbne i anledning af dagen. Der var flere Cessna 170'ere og 180'ere, enkelte i poleret aluminium og nogle få Piper Cubs. Desuden adskillige Stinson 108, både færdige og under restaurering med forskellige motorer, nogle med lærred, andre ombygget helt med aluminium på både krop og vinger. Blandt de flyvefærdige var også en speciel military version Stinson 108 med 2 sæder i tandem, bygget som den danske KZ X til observation. Den havde deltaget i WWII.



Stinson 108

Ryan PT-22



Andre var Luscombe 8A og Boeing Stearman's. Af de mere sjældne var to dejlige Ryan PT22 træner i tandem, et åben monoplane med 5 cyl radial motor og en tobladet træpropel. Den ene havde en særlig flot bemaling med en delvis blank skinnede krop. Helt specielt var en 1929 Travelair Biplane, åben tandem og naturligvis med en radial motor uden cowling. Den havde været post-flyver mellem San Francisco og Los Angeles for mange år siden.

En anden unik maskine var en Monocoupe fra 1933, 2 sædet side-by-side med en Lambert 5 cyl radial motor på 90 HK, top speed på 120 mph.

Et stort flyprojekt var en Beech Stag-gerwing, hvor kun stellet var færdigt på hjul. Systemet af trælister og formere var lagt løst på og var ved at blive eftersat og repareret. Det var betydeligt mere omfattende end det sæt formlister, som jeg fremstillede til vores KZ VII'er.

Et tankevækkende fly var også en meget flot Beech Bonanza 35 med det karakteristiske V-haleplan og en 185 HK Continental motor. Som alle ved en moderne maskine i aluminium, optrækkeligt understel og constant speed propel. Men den var fra samme årgang som vores Syver, 1947. Ingen sammenligning i øvrigt, for de er vidt forskellige lige fra performance, egenskaber og pris.

Der var en del opmærksomhed omkring den fremmede fugl fra Danmark, og

Monocoupe-ejeren ville gerne bytte fly med os. Han ønskede mere plads, for hans meget nydelige og spændende fly kunne ikke bære bagage, og dens fuldvægt var kun 715 kg. Vi har selv brug for bagage, når vi skal på tur med telt og oppakning, så jeg takkede pænt nej. I øvrigt fik vi at vide, at man herovre har en property-tax på fly, som de enkelte counties opkræver. Den er på godt 1% om året. Imidlertid kan man hente en formular på det lokale county kontor, da et ældre fly kan få en fritagelse. Det kræver blot, at man udstiller flyet mindst 12 dage i alt om året på de forskellige arrangementer rundt om i staten. Derfor blev N159KZ også passende registreret på pladsen for første gang, og det bliver garanteret ikke den sidste. Det er en glimrende ordning, og alle ældre maskiner flyver rundt og møder hinanden.

Desuden, hvad vil du helst: Betale \$600 i vores tilfælde for ingenting eller brænde ca. 800 liter benzin af i stedet (svarende til ca. 25 flyvetimer). Et godt og stærkt flyveargument. Praktisk, når man alligevel ikke skal betale landingsafgifter. Det Federale FAA betaler for driften via afgifter på flybenzin i stedet. Nogle fordele er der da i Guds eget land.

Jeg har netop været igennem Biennial - to års proficiency check - med en CFI instruktør. Herovre kræves 1 times flyvning og 1 times teori. Han erklærede mine landinger (3) for safe, "but one was

crummy". Den ene gang lå jeg lidt for højt, så jeg tog højden af med en sideglidning. Det var han godt tilfreds med. Desværre har jeg en tendens til at glide over banen og sætte hjulene en smule sidelæns med næsen pegende lidt til venstre hver gang. Det betyder, at halehjulet ofte shimmy'er. Faktisk er det sket så ofte, at jeg ved en landing i Westover/Jackson en uge tidligere punkterede under landingen. Dækket var slidt op (Walk about check not satisfactory). Heldigvis havde jeg reservehjul med. Træls, at 99% af banerne i Californien har asfalt. Instruktøren var imponeret af Syveren og hyggede sig med at prøveflyve den. Han befandt sig godt med Y-stick'en og var begejstret for, at den var så let på rorene. Han prøvede både at "flagre" lidt og sideglide den. Vi havde fulde tanke og prøvede flere gange at stalle. Første gang faldt jeg over den ene vinge, for jeg korrigerede ikke for, at kuglen lå lidt til siden. De næste 3 stalle var lige ud med en karakteristisk "rystelse" lige før et behersket fald. Det var helt utroligt at komme helt ned til en airspeed med en visning mellem 20-25 miles. Instruktøren havde svært ved at tro det. Et så lille fly med 4 gode siddepladser, lav landingshastighed, stor motor og en passende høj rejsefart til sammenligning med de fleste tilsvarende amerikanske maskiner. Simpelthen ud over det sædvanlige. Jeg måtte love ham, at han skulle med op en anden gang for at træne mine landinger og lege/undersøge lidt mere omkring Syverens performance og muligheder.

De fly, han flyver og træner folk i er Grob, AA1, Citabria, Pitts, Mooney og Cessna. Når det går vildt til, flyver han en Firecat I-39 jet træner. Men han udlejer også YAK 55 og Extra 200. Og forresten kan man træne et Waco Biplane med åben tandem cockpit.



Monocoupe 90 - 1933

Lørdag d. 7. juni fløj Aase og jeg til Merced West Coast Antique Fly-In, 50 minutter fra Livermore mod sydøst. Igen et utal af dejlige ældre halehjulsmaskiner. Det er utroligt at gå rundt mellem fly, som man kun har set på billeder. Monocoupes, Stinsons, Waco's, 3-4 Ryan PT 22, 3-4 Staggerwings, 6-7 Stearmans, flere Cessna 195'ere og Airmasters, alle med radialmotorer.

Der var nogen opmærksomhed omkring Syveren, og flere kom adskillige gange med nye bekendte, der absolut skulle se apparatet. Pludselig lød der et brag som et haglskud. Halehjulets slange var eksploderet og krængede dækket ud over fælgkanten. Denne gang havde jeg ikke et ekstra hjul med mig - desværre - det får jeg lært nu. Men da vi var trillet fra parkering og ud på taxibanen, ville

damen ikke svinge med halen. Dækket var påny krænget af. Hver gang skulle vi finde nogle folk til at hjælpe til med at løfte halen. Dækket kom atter på plads, men alt for let, for det havde mistet styrken i trådkanten - det var færdigt.

Nogle hjælpsomme folk, Hansen og Jakobsen, 1. generations amerikanere, var meget imødekommende. De fandt et massivt hjul, omend lidt klejnt, som vi satte på. Det gik i stykker efter 15-20 meter. Denne gang fandt vi et kraftigere massivt hjul, som kunne lånes. Vi brugte faktisk 4 timer på alt det pjat og kom ikke i luften før fem minutter i otte om aftenen, og solen ville gå ned halv ni. Vi landede i Livermore kvart i ni, og da var det næsten mørkt. Der er ingen skumringsperiode på disse kanter. Kl. 9 er det kulrævende mørkt. Det gik lige, men der er

heller ikke nogen til at kontrollere noget. Under vore besværligheder i Merced kom en englænder forbi, og spurgte, om det var en Treer. Han kunne se, at det måtte være en KZ'er, for han havde været i Stauning til Rally og havde besøgt museet. Han hed Geoffrey Jones og boede på Guernsey. Han havde følgeskab af en amerikaner, Chuck Stewart, der kun havde hørt om KZ, men aldrig set en. De var begge aviation journalister og fotografer, og havde arbejdet sammen gennem 12 år. De var taget til Merced alene for at se, om der var en godbid at skrive om. De dansede begejstret omkring flyet og tog en masse billeder. Vi aftalte at mødes igen dagen efter i Livermore for at få nogle air-to-air billeder og tale om KZ.