

VFR mörker - på ett annat sätt

Allan Emrén, E-mail allan@nuchem.se

Efter mitt haveri 1999 köpte jag en PA28-140 för att ha medan jag letade efter mina drömmars flygplan. Föga anade jag att den skulle ge upphov till en av våra mest minnesvärda resor, men redan några månader efter inköpet fann vi att en total solförmörkelse skulle inträffa längs ett band över centraleuropa. Tillsammans med en bekant bestämde vi oss för att försöka se den. Här berättar jag om den resan.



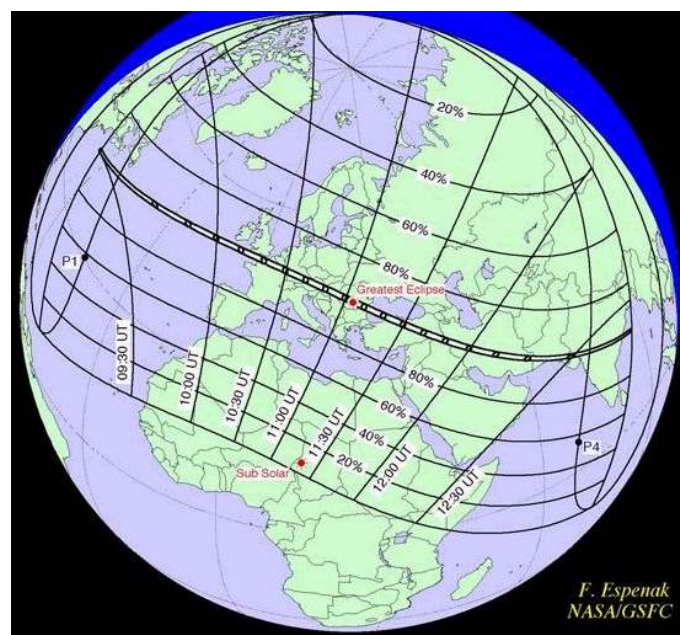
Glada i hågen kommer vi ut till Vårgårda flygfält. Solen skiner, även om det blåser litet kallt. Jag låser upp hangaren och öppnar portarna. Där står fågeln, SE-FCA, en PA28-140 från 1967. Vi drar ut flygplanet och jag gör det yttre kontrollerna, medan hustrun Ingegerd och vår gode vän Krister packar in bagaget. Så taxar vi fram för att tanka. Vi behöver fulla tankar, och dessutom blir det billigast så med tanke på bensinpriserna nere i Europa. Hoppsan! Var är nycklarna till tankanläggningen? Vi rotar igenom bagaget utan resultat. Nycklarna ligger tydligen kvar hemma, så det blir en extra biltur och ett samtal till briefing för att skjuta upp färdplanen. Grrrr! Och därhemma ligger nycklarna mycket riktigt. Efter en dryg timma är vi tillbaka vid flygplatsen. Det här började ju bra!

Vi har en typisk väderprognos: Vind vid marken: sidvind 8 – 12 knop. Vind på tvåusen fot: motvind 10 knop, FL 50 motvind 15 knop. Sikt: Mer än 10 km. Moln på sträckan till Groningen: 1 – 8 åttondelar bas 2000 fot. Vi tankar och taxar ut till väntplatsen för bana 22. Ingegerd som sitter bredvid mig läser checklistan medan jag utför kontrollerna och kvitterar. Detta att låta en passagerare läsa checklistan gjorde jag till rutin när jag hade kommit på mig själv ett par gånger märkt med att hoppa över någon punkt. Nu ökar säkerheten samtidigt som

passageraren känner sig delaktig. För jag kan garantera att en passagerare aldrig hoppar över en enda punkt.



När kontrollerna är klara taxar vi ut på bana 22 och ställer upp. Skjuter gasreglaget framåt, hör motorn gå upp i varv och känner flygplanet accelerera. Det går trögt för vi är nära maxvikt, men efter några hundra meter kan jag dra åt mig ratten och vi kommer upp i luften. Väl uppe på säker höjd reducerar jag till 70 % och magrar ut medan vi fortsatte att stiga. Enligt mitt färdplaneringsprogram ger den proceduren bästa ekonomin för flygningen. (Programmet finns att hämtas gratis på www.nuchem.se/aero) Åkrarna kring Vårgårda glider fram under oss medan jag byter jag frekvens och kontaktar Göteborg kontroll. Vi får en transponderkod och färdtillstånd stigande till flygnivå 65 genom Göteborg TMA. Långsamt segar vi oss uppåt medan Alingsås och senare Göteborg passerar nedanför. Äventyret är igång! Genom rymden rusar månens skugga fram med en hastighet som skulle få oss att verka stillastående. Och i morgon kommer den att rita ett snabbt streck över jordytan.



Över Kattegatt och Danmark

En sista kontroll av väderprognoserna kvällen innan hade lett till att vi valde Frankrike hellre än Tyskland. Tänk så bra det är med privatflyg. Inte förrän i sista stund behöver man bestämma sig för vart man skall åka. Medan Kattegatts vågor glittrar långt där nere blir det tid för litet eftertanke. Är vi kloka? Här sitter tre fullvuxna människor i ett litet flygplan och kostar på oss över tre tusen kronor var för att se på något som är slut efter två minuter. Vilken timpeng! Och tänk om vi inte får se något alls? Tre hundra mil till ingen nytta.

Nä, så kan man inte resonera. Resan är målet och just nu glider vi fram över Kattegatt. Vi går diagonalt från BAK till TU vid Thirstrup. Inte för att vi har behov av dessa antikviteter, men de är bekväma som rapportpunkter i färdplanen. Tack vare GPS-tekniken kan vi strunta i trivialiteter som räckvidder och istället välja punkter som ger rakast möjliga väg. I norr syns Läsö och rakt fram börjar danska kusten träda fram ur diset. Några lastfartyg därnere plöjer sina milslånga fåror i havet. Det går långsamt framåt. I motvind märks det att 140:ans fartresurser inte är så stora, men den flyger, och det är huvudsaken. Göteborg kontroll tar farväl och uppmanar oss att kontakta Köpenhamn information. Någon minut senare hälsar jag på Köpenhamn och får den gemytliga danska varianten av engelska i lurarna.

Vi kommer in över land i trakten av Århus. Framför oss börjar molnen tjockna till, precis som meteorologen trodde på morgonen. Vi sjunker till 2000 fot för att hålla oss i klar luft. Det danska landskapet ser verkligen lika gemytligt ut som folket. Mjuka kullar, välskötta gårdar, vindkraftverk och små byar glider fram under oss. GPS-en beräknar att vi skall vara vid etappmålet klockan 15.24, dvs en total flygtid på 4 tim och 24 min.

Vi passerar flygbasen Skydstrup på södra Jylland. Just när vi flyger över fältet startar ett par jetjaktplan och stiger brant under oss. Vi ser dem komma fram under ena vingen. Snart försvinner de norrut och vi tycks åter vara ensamma i luften. Nu kan det vara dags för litet fika. Krister i baksätet får var purser. Han håller upp kaffe och delar ut varsin hög plättar åt oss. Det är perfekt tilltugg under flygningar. Gott, enkelt och smular inte. Plättarna stekte Ingegerd igår medan jag gjorde färdplaneringen.

Dra åt Helgoland

Strax innan vi når kusten på andra sidan Jylland passerar vi tyska gränsen. Medan jag kontaktar Bremen information ser jag Tyskland under oss. Lustigt, här ser ut precis som i Danmark. Välskötta gårdar, små byar och vindkraftverk i långa rader. Vi går ut över kustlinjen och ser de kolossalt platta öarna. En del av dem finns inte alltid, men idag är de flera kvadratkilometer i storlek. Badön Sylt ligger en bit norrut och här finns andra öar med märkliga namn, som Pelliworm och Süderrogsand. Och sand är det verkligen! Hur där kan växa något är en gåta, men gräset lyser klargrönt.

Så är det dags styra ut mot Helgoland. Det känns alltid fel när man svänger ut över Nordsjön. Skall jag verkligen gå så rakt ut i havet? Finns där land åt det hållet före Amerika? Men färdlinjen på GPS-ens display pekar ditåt. Och VOR:en håller med. Ditåt skall vår kurs vara, så det är bara att lyda. Nordsjön ser bister ut med vita gäss på vågkammarna. Det känns skönt att höra den trygga rösten från Bremen när jag ger positionsrapporten. Motorn surrar på förtroendeingivande. Alla instrument visar rätt värden och på instrumentbrädan blinkar transponderns gröna lampa. Någon ser oss, så skönt.

Helgoland dyker upp framför oss. En synnerligen otillgänglig plats. En röd klippa mitt ute i havet. Lodräta väggar stupar ned i vattnet där bränningarna kastar skumkaskader högt upp i luften. Men ovasidan är platt och täckt av gräs. Det ser ut ungefär som en bit prinsesstårta. Där finns ett litet flygfält som vi skulle kunna använda för nödlandning, men knappast för vanligt bruk. Låter man flygplanet hänga i propellern och landar precis efter banändan, går det nog att klara sig om man ställer sig på bromsen så fort hjulen tar mark.



Lunch i Holland

Efter Helgoland bär det ut över ett tomt hav igen. När land syns nästa gång är det gränsområdet mellan Tyskland och Holland. Nya platta sandöar som ligger i en lång rad utanför kusten. Innanför dem passerar vi kusten till ett platt och delvis vattensjukt land. Snart tar vi farväl av Bremen och för att kontakta Eelde Approach och senare till tornet. Vi får klart för direktinflygning till bana 23. På lång final kopplar jag ur autopiloten, reducerar och faller ut ett steg klaff. Rapporterar kort final och får landningstillstånd. Full klaff och 75 mph. Vi glider nedåt och en minut senare har vi fast mark under hjulen igen.

Landning 15.26, två minuter senare än GPS-en spådde för tre timmar sedan. Efter fyra och en halv timmar i luften är det skönt att sträcka på benen. Både vi och flygplanet skall ha en välförtjänt lunch, men först går jag till briefing för att få väderinformation och lämna in färdplan för andra etappen. Kontoret är obemannat. Istället står där ett tiotal datorer på skrivbord. På en matar man in routen och efter några sekunder börjar en laserprinter rita ut väderkartor, TAF och METAR. På en annan dator matar man in sin färdplan och efter någon minut kommer ett meddelande om att den har accepterats. Dags för mat.

Kyparen på restaurangen kommer in med tre enorma portioner nasi goreng. Hmm, vi hade bara tio kg marginal till maxvikt när vi åkte hemifrån - nu blir det ännu snävare. Å andra sidan får vi tillfälle att lätta litet på trycket och vikten, så det kanske jämnar ut sig.

Nederländerna

Själv orkar jag inte med halva portionen ens, och banan är lång, så det är inga problem att komma upp i luften igen. Ett brutet cumulustäcke har sin bas på ca 3000 fot. Vi stiger till 2000 fot, vilket är lagom eftersom det inte är tillåtet att flyga VFR förbi Amsterdam-Rotterdam högre än 2500 fot – i bästa fall. Det platta Holland glider förbi under oss. Kanaler, dammar, åkrar och små sjöar. Det ser fullständigt löjligt ut med en stor jakt inne i en sjö som är 200 m lång - ända till vi ser att en kanal knyter ihop sjön med havet. Väderkvarnar står i långa rader utefter kanalerna. Egentligen är det väl inte kvarnar utan pumpar som drivs av vinden, men nog är de betydligt vackrare än de moderna vindkraftverken.

Åkrarna är små men allt verkar skött med samma omsorg som en kolonilott här hemma. Det finns skogar också. Men inte alls lika våra vilda och ödsliga storskogar. I Holland är skogarna fyrkantiga och träden står i raka rader som salladshuvuden i jättelika grönsaksland.

Väderutsikterna för den här etappen är inte lika bra som för den första, och det får vi erfara strax utanför Amsterdam. Vi har haft sjunkande molnbas och minskande sikt under ungefär en halvtimme och på 1500 fot är vi strax under molnen. Rakt i vår väg dyker det upp en kolsvart vägg. Ett präktigt CB med åska. Att fortsätta ditåt är otänkbart - det var inte den sortens solförmörkelse vi hade tänkt oss. Det ser en aning ljusare ut åt sydost, så jag talar om för Amsterdam att vi tänker vika av från färdvägen för att komma runt åskvädret. Det går bra och efter en omväg på ett par mil har vi ovädet bakom oss.

Men molntäcket sjunker och sikten blir sämre. Efter en stund är vi nere på 1000 fot. Sa' jag att Holland är platt? Javisst, marken - men inte landet. Där finns hundratals torn och skorstenar, så nu gäller det att hålla ordentlig utkik. Men bara en gång behöver vi göra en mindre sväng när en TV-mast träder fram ur diset.

När vi kommer in över Belgien blir vädret litet bättre och vi kan stiga till 1500 fot. Sikten ökar till 10 – 15 km. Vi flyger längs kustlinjen. Det är lustigt att två grannländer kan vara så olika. Holländska hus är oftast låga, medan Belgarna bygger på höjden. Längs strandkanten står mil efter mil av höghus. Det är en sorts sommarstugor! På helgerna åker Brüsselborna i horder ut till kusten och bor i dessa milslånga rader av höghus. Kanske de känner att de kommer litet närmare naturen på så vis?

Calais

Strax innanför gränsen till Frankrike närmar vi oss dagens mål - Calais. Dags att ta kontakt med tornet: "Calais Tower, Sierra Echo Foxtrot Charlie Alpha, good afternoon." Inget svar. Allt eftersom vi kommer närmare flygplatsen gör jag nya försök med samma klena resultat. Till slut är vi framme och vi gör ett varv över fältet för att se på vindstruten. Naturligtvis är det hård vind precis tvärs banan. Men hur hård? PA-28-an har en max sidvindskomponent på 17 knop och att döma av skummet på vågkammarna utanför kusten kan det nog vara så mycket – och kanske gott och väl det. Går det att landa? Enda sättet att få veta är att försöka. Jag använder aldrig ”krabbländning”, utan riktar in flygplanet i god tid på finalen. Eftersom man har korsade roder är det viktigt att hålla noggrann kontroll av hastigheten, men i gengäld får man en landning som är avstressad och skonsam för flygplanet. Om inte rodren räcker för

att hålla upp flygplanet mot vinden, så blir vi tvungna att stiga igen och gå till någon annan flygplats.



Vi har mest bränsle i vänstertanken, så jag väljer bana 06. Då behövs inte så stora roderutslag. Tornet är fortfarande lika tyst, så jag gör en blindsändning och börjar inflygningen. Till att börja med prövar jag med två steg klaff. Lyckas inte det kan jag göra ett nytt försök utan klaff. Svaret får man inte förrän under utflytningen, så det gäller att vara beredd på ett pådrag, men sådan beredskap måste man ju alltid ha. På kort final ser jag att det sitter ett par hundra kråkor vid banändan. De lyfter när vi har ca hundra meter kvar, och plötsligt är luften framför oss fylld av kråkor. Att kollidera med en fågel har jag inte lust med och det är helt klart att de inte kommer att hinna undan, så jag drar på gas igen, stiger över dem, drar av och går mot en punkt några hundra meter in på banan. Under utflytningen behövs nästan fulla roderutslag för att hålla nosen parallell med banan, men rodren räcker och jag känner hur först vänster- och sedan höger huvudhjul tar mark. I den här hårda sidvinden är risken att åka av banan påtaglig, så jag sätter ned noshjulet tidigt och bromsar in.

Vi taxar in och parkerar flygplanet. Tornet är mycket riktigt stängt för dagen. Tullen då? Äsch, i Frankrike tar man inte så högtidligt på sådana formaliteter. Det visar sig gå lika bra att klara av nästa dag. Men det skulle inte vara Frankrike om det inte fanns en bar i stationsbyggnaden och den är naturligtvis öppen. Där inne sitter ett annat sällskap som också hade kommit från Holland. De tänkte tälta på flygplatsen, men vi vill hellre ha tak över huvudet. Den snälla damen bakom disken ringer runt bland hotellen en bra stund innan hon finner ett som har lediga rum. För att tacka för hjälpen men också fira den lyckliga nedkomsten tar vi varsin drink medan vi väntar på taxin. Då upptäcker vi en pinsam sak till: Ingen av oss har kommit ihåg att växla till sig Francs. Vi har bara kontokort och svenska pengar, och inget gick att använda i baren. Jag börjar fundera på vad timlönen kan vara för diskare i Frankrike. Den

snälla damen lugnar oss. Vi kan betala när vi kommer tillbaka i morgon. Taxin som dyker upp får börja med att köra oss till en uttagsautomat.

Hotellet visar sig ha en gourmetrestaurang i bottenvåningen, så den kvällen smörjer vi kråset ordentligt. Vi har valt Calais, för att vi räknade med att där möjligen skulle kunna finnas rum. Det visade sig ju riktigt även om det var med knapp marginal. I morgon skall vi åka till någon flygplats inom förmörkelsezonen. Men som reservmöjlighet om vädret ser ut att bli mulet skall vi försöka gå upp on top. Så innan vi går till sängs väljer jag ut en rektangel med fritt luftrum i centrum av förmörkelsezonen och matar in den i GPS-en. Sedan är det bra skönt att krypa till kojs.

Förmörkelsedagen

Onsdagens morgon är halvmulen, så vi bestämmer oss för att titta på förmörkelsen ovanför molnen. Bra att jag har tagit reda på ett lämpligt område. Den traditionella franska frukosten är en kopp kaffe och en cigarett, så vi har inga stora förväntningar när vi går ner till restaurangen, men till vår förvåning är det en anständig frukost som skulle ha varit gångbar var som helst.

Calais ligger tio mil norr om zonen för total förmörkelse, så en dryg timma innan det är dags lyfter vi och flyger söderut. Halvvägs framme hittar vi ett stort område utan moln, där vi kan klättra upp. På 5000 fot kommer vi upp ur skiktet av dis och luftföroreningar som alltid finns över Europa. Det är som att gå upp genom ett svart golv, och plötsligt är luften lika klar som på hösten här hemma. Molnens ovansida ligger på flygnivå 60, och vi fortsätter in mot målet medan vi stiger till nivå 85. Himlen ovanför är nästan violett och molntäcket nedanför ligger som vit bomull. Medan vi flyger in mot rektangeln på GPS-displayen kan vi se genom ögonskydden hur solen täcks över alltmer. Ute på Atlanten kommer skuggan rusande med mer än 3000 km/h.

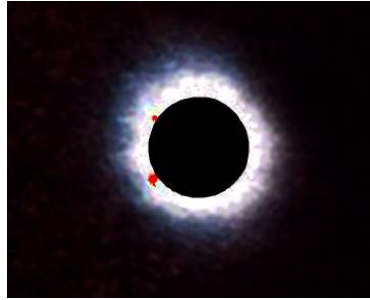
När dagen blev natt

Tio minuter före mörkret är det fortfarande nästan normalt solsken. Jag tänder flygplanets positionsljus och belysningen på instrumentbrädan. Plockar fram ficklampan och kontrollerar att den fungerar. Till slut ställer jag in autopiloten på en kurs där vi alla kan se bra, och sedan är det bara att vänta. Skulle vi ångra oss nu, så är det för sent. Månskuggan skulle hinna fram innan vi nådde ut ur området.

Det börjar kännas pirrigt i magen. Enligt sagan störtade Ikaros i havet för att han flög för nära solen. Tänk om det kommer att gå likadant för oss? Men egentligen, vad skulle kunna hända? Autopiloten ser ju inte om det var mörkt eller ljust, och själv har jag till och med tränat att landa flygplanet under mörker och med totalt elbortfall.

En minut före mörkret har solskenet dämpats påtagligt, men det är fortfarande alldeles ljust. Av solen syns bara en smal strimma. Jag tänder strålkastarna så att vi skall synas tydligt från andra flygplan. Sekunderna går. Tio sekunder kvar. Det börjar skymma. Så är det som om någon drar ner en rullgardin, och på några sekunder blir det totalt mörkt. Ögonen har inte ställt om sig till mörker och av instrumentbrädan syns inte ett spår. Det finns fortfarande lite ljus vid horisonten och jag ser att flygplanet ligger riktigt i luften. Ett par sekunder till, ögonen vänjer sig och instrumentens belysning träder fram.

Utanför fönstren har vi ett magnifikt skådespel. Himlen är kolsvart och fylld med stjärnor. Runt hela horisonten lyser ett svagt rosa skimmer. Och solen! Nu behövs inga ögonskydd längre. Men aldrig hade jag väntat mig att koronan som omger den svarta månen skulle lysa så intensivt. Det är som en silverfärgad bengalisk eld. Molnen nedanför ger ett svagt återsken av silverljuset. På ett par punkter runt månens kant syns intensivt röda ljuskällor, som laserljus. Det är protuberanser, enorma utbrott från solen. Var och en av dem är flera gånger så stor som jordklotet.



Inga andra flygplan är inom synhåll, och vi tittar häpnad och fascinerade. Protuberanserna ändrar sig allteftersom månen flyttar sig, men i övrigt är allting en tidlös stillhet. Vi är inte medvetna om surrandet från motorn eller andra oväsentligheter. Efter en omätlig tid syns en starkt lysande punkt på månens svarta kant. Solen kommer tillbaka, och vi måste sluta att titta med oskyddade ögon. Lika snabbt som mörkret kom, återvänder ljuset. Efter tio sekunder är det dag igen och förtrollningen är bruten.

Hemåt igen

Vi är tillbaka i ett litet flygplan ovanför molnen. Den otroliga synen hänger kvar inuti oss, men våra yttre ögon ser den helt vanliga världen. Vi vänder norrut och landar en timme senare i Calais. Efter lunch är det dags att åka till Groningen där vi övernattar på flygplatsens hotell och på torsdagens morgon bär det vidare hemåt. Vi flyger samma väg tillbaka och allt verkar välbekant. Men vädret kunde ha varit bättre. När vi passerar Helgoland syns ön knappt i diset eftersom vi måste ta en rejäl omväg för att undvika ett område kraftiga skurar, dis och låga stratus. Snart är vi dock tillbaka på spåret och vädret på resten av färden blir efter hand bättre. Vi kan till och med stiga upp till flygnivå 55. Till slut är vi ute över Kattegatt igen. Är det samma båtar som fortfarande plöjer fram därnere? Naturligtvis inte, men det verkar ändå så. Till vänster syns Läsö och på högersidan ligger Anholt. Rakt fram börjar vi ana den svenska kusten. Den välbekanta göteborgska formen av engelska hörs i lurarna när vi kommer in över Onsala. Vi börjar få hemkänning. Att flyga in över svenska kusten igen efter en utlandsflygning är alltid en lika fantastisk upplevelse. Vad här är vackert! Och vilken klar luft! Och där är Kungsbacka - och sjön Lygnern – och Landvetter där ett Lufthansaplan just lyfter – och där är.....

Den vänlige flygledaren ger sjunkstillstånd. Att döma av Landvetter ATIS så blir kommer bana 04 i Vårgårda att ligga nästan rakt i vinden. Det har jag ju redan gissat med tanke på den envisa motvinden under hela resan. Vi sjunker ca 200 fot per minut och får några knop extra från tyngdkraften under de sista milen. Jag ber Göteborg kontroll att avsluta färdplanen, byter frekvens och blindsänder till Vårgårda att jag tänker göra direktinflygning till bana 04. Ett par minuter senare är vi på lång final och glider nedåt. Hjulen tar mark och vi rullar in mot plattan.



Hemma! Visst var det här värt varenda krona. Vi kommer aldrig att glömma synen. Kära läsare, ingen av oss lever nog när vi har nästa totala solförmörkelse i Sverige. Men det finns andra länder. Börja spara redan nu. Sälj matsilvret och pantsätt familjeklenoderna om det behövs. Du kommer inte att ångra Dig!

Allan Emrén