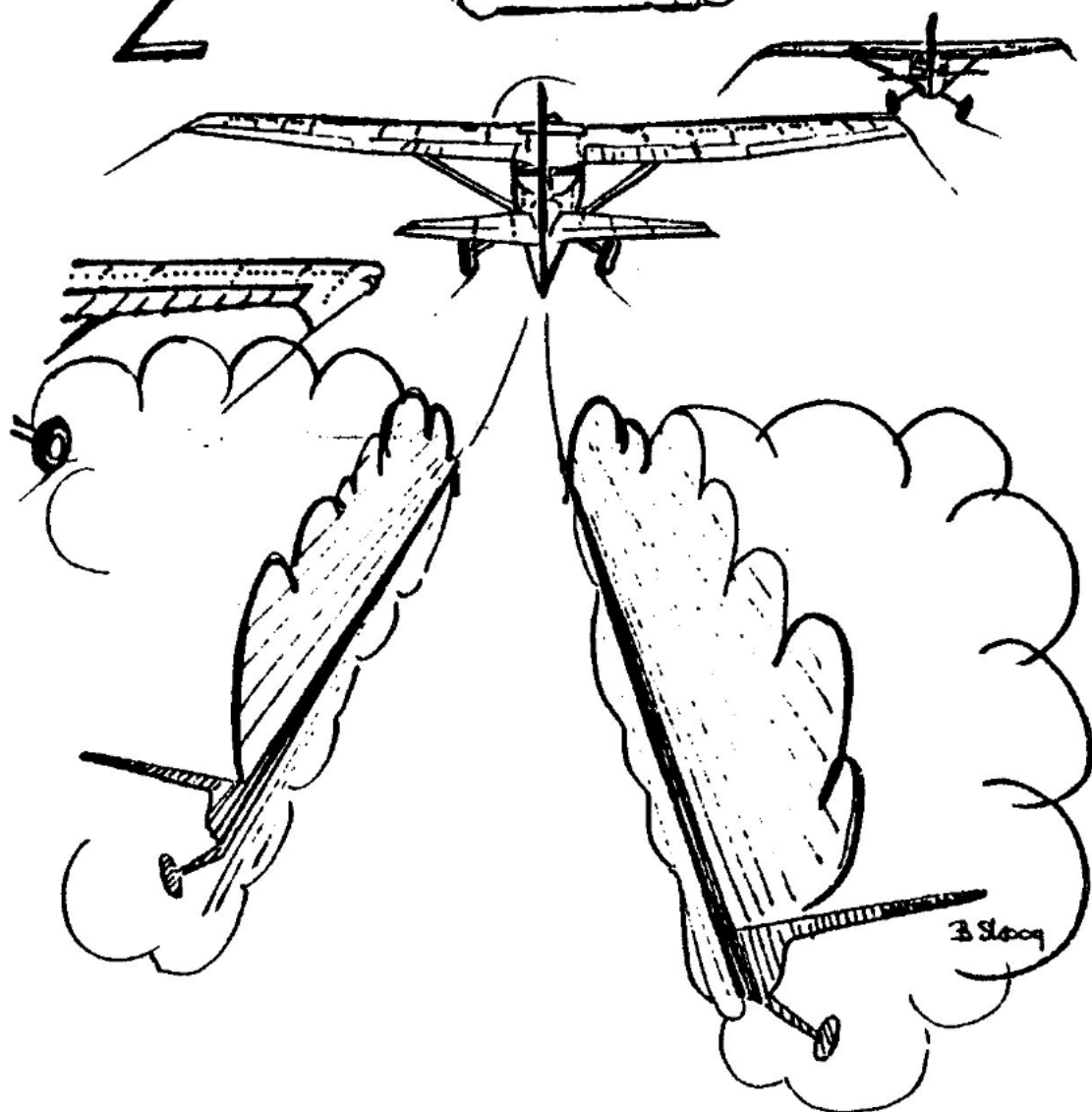


OPERATION

X
Y
Z



AV : LARS-ÅKE HOLM
TECKNINGAR : BERNT SKOOG
UTSKRIFT : MARIANNE LARSSON

OPERATION XYZ

eller

EN KRÖNIKA OM KONSTEN ATT FLYGA HEM TRE
NYA CESSNA 152 FRÅN REIMS I FRANKRIKE

En personlig berättelse av Lars-Åke Holm
tillägnad Sture, Nils-Erik och Lars,
mina reskamrater.

En enkel affär.....

Att hämta hem tre 152:or från Frankrike, det är väl ganska enkelt. Fyra flyger IFR ner till Reims i GYI på två dagar, ordnar med litet papper och flyger sedan hem under två dagar. En enkel sak! Eller

Hur det började

Det är en eftermiddag i början av september på jobbet. Telefonen ringer. Det är Sture Bjelkåker. Efter några allmänna fraser kommer han till sitt egentliga ärende. Klubbens kontrakt med Swedair - när det blir färdigt - på de nya 152:orna stipulerar att klubben skall ordna med hämtningen. Är jag intresserad av detta? Var och en får stå för sina egna kostnader för mat och husrum. Avresan blir en lördag och vi bör vara tillbaka på tisdag. Kruket är att kontraktet inte är påskrivet än, så det är ovisst vilken lördag avresan skall ske. Flera klubbmedlemmar kommer att tillfrågas för att få en grupp piloter att välja bland. Hjärtat slår litet snabbare. Jag har varit ganska mycket utomlands i jobbet, så den sidan av det hela lockar inte mest. Men att få flyga så mycket gratis - nåja, en massa andra kostnader kommer det ju att bli - och få mer erfarenheter av utlandsflygning, och så förstås hela äventyret som sådant.

"Det är klart att jag ställer upp", säger jag, även om jag sedan får reservera mig för att jag vid vissa tillfällen har andra engagemang, som jag inte kan åka ifrån.

Tärningen är kastad.

Tiden går

Dagarna och veckorna går. Ibland hör jag av mig till Sture, men får alltid samma besked. Kontraktet är inte klart. Dagarna blir kortare, hösten tränger på, vädret blir sämre.

I slutet av september samlas vi några stycken hemma hos Sture för att grovplanera, dvs bestämma flygvägar och flygtider och se litet på vilka flygplatser vi behöver.

Vi konstaterar att någon karta fattas, och även att vi alla har samma problem, vissa veckor kan vi åka, andra kan vi inte. Det kommer att visa sig att av oss som samlades den kvällen, är det bara Sture och jag som kommer att åka. Färdvägen ner skall bli Linköping - Sönderborg (Danmark) - Bryssel (Övernattning) - Reims, och hemresan skall gå via Rotterdam - Wilhelmshaven (Tyskland) - Odense - Jönköping - Linköping - Bromma.

Och tiden fortsätter att gå.

Nu är det dags!

I början av oktober ringer Sture igen. "Nu är det klart, vi åker lördagen den elfte oktober. Slutplanering på LFK torsdagen den nionde och eventuellt fredagen den tionde."

Så är det alltså dags. Jag ser framför mig dimma, låga stratus, blåst och regn. Det är ju snart mitten av oktober. Men har man sagt A får man ju säga B.

I mitten av planeringsveckan ringer Sture än en gång. Det har krånglat till sig med deltagarna. Sjukdom och andra förhinder gör att två nya frivilliga måste raggas upp med bara ett par dagar kvar till avfärden. Detta leder till att avfärden måste skjutas upp till söndag, eftersom den ene av de två nytillkomna, Lars Olson, trafikledaren, inte kan komma loss på lördagen.

Och så får det bli.

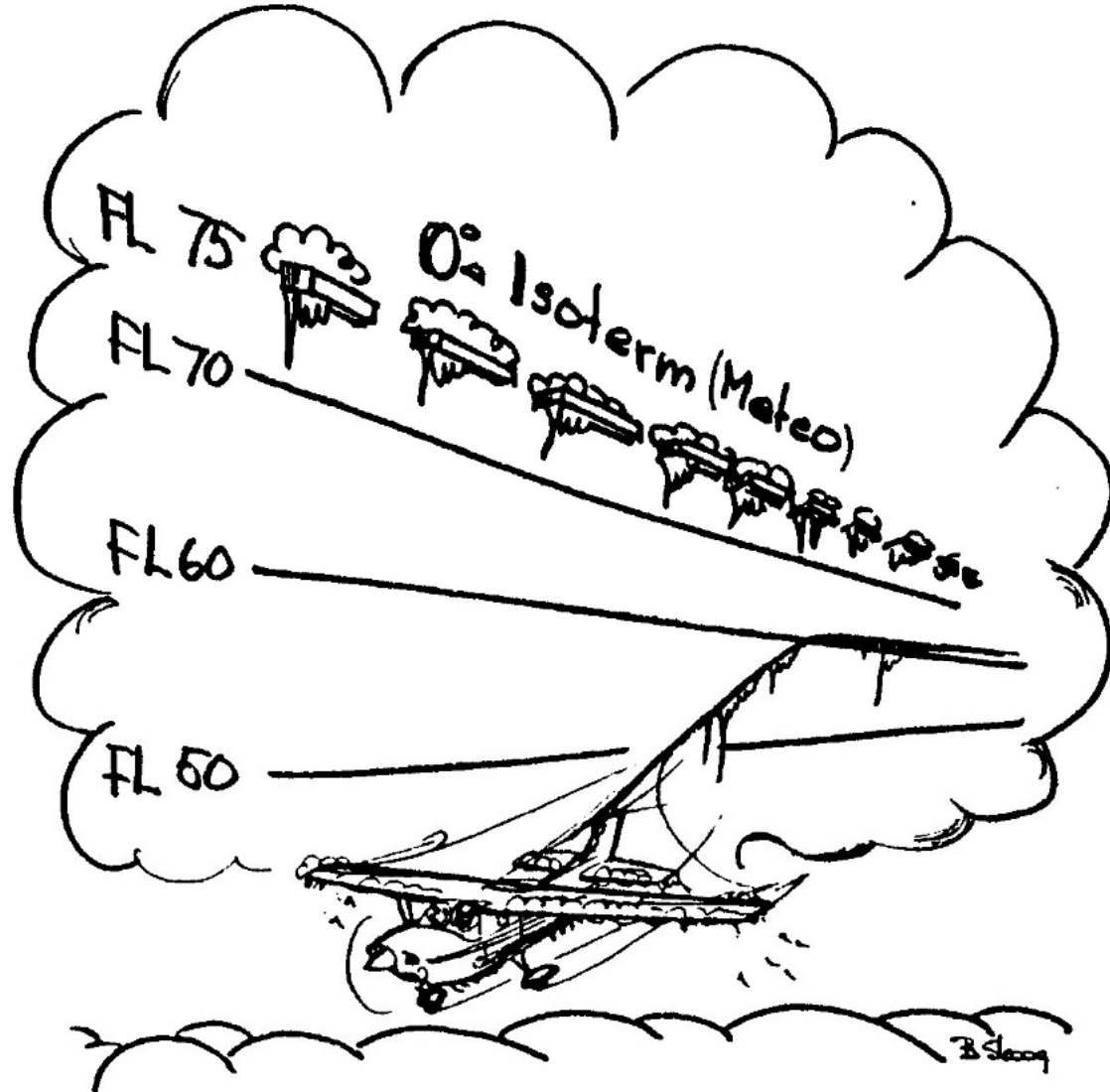
Dagen Avfärd är inne - söndagen den 12:e oktober

Under natten har jag vaknat till några gånger och hört hur regnet slagit mot fönstret. När jag nu stiger upp halv sju för att ställa mig i duschen är himlen grå och molntrasorna sveper över trädtopparna. Tjugo i åtta skall Sture komma.

Vid klubben är redan Lars och Nils-Erik Zander - den fjärde deltagaren - i full verksamhet. Sture tar itu med att ringa meteorologen, medan vi andra ordnar med utdragning, tankning, flytvästar och så vidare. Vi skall ju flyga IFR så det dyst-ra vädret behöver inte vara ett problem. Så kommer Sture med väderuppgifterna. Fryspunkten ligger på 7500 ft och vädret är bättre mot sydväst. Förberedelserna fortsätter för en IFR-flygning till Sönderborg på Jylland, strax norr om tyska gränsen.

Klockan 0859 ropar Sture på radion: "Linköpings Flygklubb - Sierra Echo Golf Yankee India backtracking for take-off two niner". Tre minuter senare försvinner Linköping under oss när vi på 1200 ft passerar in i molntäcket under stigning mot Mantor. Nils-Erik sitter i vänsterstol och Sture i den högra.

När vi når FL 60 i Red 1 kan vi tyvärr konstatera att is börjar bildas på Yankee India. Meteorologen har haft fel om nollgradershöjden. Här är det inte hälsosamt att stanna, och Sture begär tillstånd av Stockholm Control att få sjunka till 5000. Sådana problem sätter sig ingen flygledare över och vi får minska höjden. Isbildningen upphör men bara för en kort stund. Än en gång måste vi begära att få sjunka, nu till 4000 ft dvs under leden,



och Sture skiftar frekvens till Jönköping eftersom vi snart kommer att flyga in i TMA:t. Han pratar dystert om att vi nog måste räkna med att gå ner på Jönköping och Nils-Erik får plocka fram "pläjtarna" på Jönköping. (Å, denna fantastiska flyg-svengelska!)

Men än är inte undrens tid förbi! På 4500 ft bryter vi igenom molnundersidan och befinner oss i ett molnfrött skikt ovanför ett underliggande täcke. Och mot sydväst kan vi se en ljusblå himmel. Snart tunnas molntäcket ovanför oss ut, vi stiger till 5000 ft och är strax där-efter tillbaka till FL 60 i Röd-ettan. Ovanför oss ser vi allt mer blå himmel, under oss allt mer av marken och på DME:n kan vi läsa av 160 kt ground-speed vilket innebär en rejäl medvind. Tänk så situationen kan förändras!

Vi närmar oss Halmstad och kan där se F 14. Nils-Erik nämner att det var ungefär här han för några år sedan förtjänade sitt Caterpillar-märke, dvs den lilla nål föreställande en silkesmask, som var och en får som räddat sitt liv genom ett fallskärmshopp.

Under en klarblå himmel passerar vi ut över Laholmsbukten. Men nu är det något konstigt med VOR:en Nora på Själlands nordkust. Ett kort samtal med Malmö Control ger besked - frekvensen är ändrad till 117.2. Vi måste ha gjort en miss när vi läste Notam. Tur att man oftast har möjlighet att få hjälp på radion.

Vi lämnar nu Sverige bakom oss och fortsätter in över Danmark. Molnigheten ökar, men vi flyger hela tiden ovanför. Copenhagen Information ger oss tjänstvilligt aktuellt väder vid vår destination Sönderborg. 10 km sikt och ett lägsta molnskikt bestående av 4/8 cumulus med betryggande bas.

Klockan 1040 passerar vi VOR:en Holbek på Själlands nordvästra del. Vi kan nu gå mot Alsie nära Sönderborg. När vi befinner oss över Fyns västra del får vi klart sjunka till 2000 ft. Vi börjar gå ner bland de tjocka, ulliga cumulusmolnen och kan snart konstatera att undersidan ligger på 3000 ft.

Sönderborg AFIS ger oss klart in och rapportera vid Sierra Bravo, vilket han tjarar om flera gånger. Klockan 1117 sätter Nils-Erik ner Yankee India på dansk asfalt.

Sönderborg - första gången

Ett par vänliga danskar tankar flygplanet under Nils-Eriks och mitt överinseende medan Sture och Lars ordnar med väder och färdplan. Ett par smörgåsar och ett glas mjölk, kompletterat med en kopp kaffe och en smaskig tårbit smakar sedan inte så dumt.

Det är dags för avfärd igen, nu med mig i vänstersits och Sture som lärare i högersits. Vi startar upp och får taxitillstånd till bortre hörnet av plattan för kontrollerna. (Sönderborg AFIS uppträder hela tiden som om han vore Tower.) 1700 rpm, vänster magnet är OK och höger magnet ... Varvtalet sjunker med 200 rpm och motorn går orent. Nytt försök, med samma resultat, Pådrag till höga varv för att försöka rensa stiften, om det nu är det som är problemet. Men det hjälper inte. Vi får vackert be om att få taxa tillbaka. Vi stänger av och diskuterar en stund. Startar upp och provar igen, men ingen bättring. Nej, med en sådan motor kan vi inte åka.

Vi får fatt i den ene av de två vänliga danskar som nyss tankat GYI. Tyvärr kan inte han ge oss någon praktisk hjälp, men han kan berätta att någon mekaniker som väntat inte är i tjänst så här på söndagen, men också att det går att få fatt i en om man är villig att betala en del extrakostnader. Vad göra? Vi får hjälp med att ringa till LFK. Efter ett par samtal är vi på det klara med att vi inte själva får försöka oss på någon felsökning och reparation. Det är inte rimligt att sitta här och vänta tills måndag. Det blir att bita i det sura äpplet och skaffa fram en mekaniker. Vår hjälpsamme dansk ringer. Om en halvtimme skall det komma en mekaniker får vi veta. Vi öppnar nu portarna till Cimbers röda hangar och kör in GYI. Tio minuter efter telefonsamtalet kliver en liten rund kille i overall in i hangaren. Han måste ha haft startblock där hemma!

Mekanikern stämplar in och förhör sig sedan om läget. Motorplåtarna åker av, först den övre, och sedan även den undre. Vi oinvidga river oss i huvudet över innanmätet. Nästa steg blir att dra ut flygplanet igen och starta upp.

Mekanikern låter Sture köra motorn på högermagneten under någon minut. Därefter följer en lika häpnadsväckande som enkel och finurlig felsökning. När motorn stängts av kommer mekanikern utfarande ur flygplanet och raskt går han runt motorn och spottar på avgasröret från varje cylinder. På de fem första torkar saliven ögonblickligen bort, på den sjätte blir den kvar! Där är felet!



Kabeln från högra magneten identifieras och stiftet skruvas ur. Mellan elektroderna finns en pråktig koksbygga. Efter rengöring och kontroll av kabeln skruvas allt på plats igen. Provkörning visar nu att motorn till och med går bättre nu än när vi startade från Linköping.

Äntligen iväg!

En och en halv timme försenade lättar vi och mal oss sakta upp till FL 80. Vi flyger IFR men har god mark-sikt mellan molnen. På en utgående radial från Alsie korsar vi Jylland och passerar ut över den glittrande Helgolandsbukten, där så småningom VOR:en EEL vid Gron-ingen börjar dra.

När vi kommer in i Amsterdam FIR skickas vi upp på FL 100 och strax därefter börjar trafikledningen dirigera oss på diverse nya kurser. Snart uppenbarar sig anledningen i form av en majestätisk DC-10:a ett par km framför och på korsande kurs, tydligen under inflygning till Schiphol. En stund senare följer nya kurs- och höjddirektiv och därefter ser vi - nu på litet längre avstånd - en DC-9:a stiga upp ur molnen till höger om oss och på samma kurs som vi.

Så småningom passerar vi in i Brussels FIR och tas efter hand ner till allt lägre höjder. Så är vi nere på inflygningshöjd till flygfältet och Sture gör en instrumentinflygning i det besvärliga diset. Ett par km före tröskeln kan jag dock ropa, "kontakt med banan" och klockan 1645 rullar vi åter på marken. Och det får vi göra med besked! Brussels Ground ger oss direktiv. Follow taxiway this and taxiway that, turn right and you will find General Aviation one mile (!) ahead!

Vi gör kväll i Bryssel

Även belgarna visar sig vara hjälpsamma. En äldre, satt gentleman i jacka och basker kommer sakta traskande med ett knippe förtöjningslinor i famnen. En stund senare kommer tankbilen och vi fyller tankarna på GYI.

Vi måste skaffa oss någonstans att bo över natten. Eftersom jag för många veckor sedan talat om för Sture, att en av anledningarna till att låta just mig följa med är att jag kan litet franska, är det nu dags att bevisa detta. Tjänstemännen i den lilla stationsbyggnaden för General Aviation - Aviation General för den som föredrar franska - lyssnar vänligt och tålmodigt på min inte helt korrekta behandling av deras vackra språk. Efter en stunds diskuterande ringer de upp Novotel - en europeisk hotellkedja av amerikans typ vid Bryssels flygplats - åt mig. Vi kan få två dubbelrum med pilotrabatt (ca 25%) och dessutom bli hämtade av hotellets minibuss. Vi slår till.

Vi checkar in och njuter sedan av en skön dusch. Nästa steg blir en enkel men vällagad och aptitligt serverad dagens rätt i hotellets restaurang. Vilken skillnad mot en svensk motsvarighet! (Kanske våra klubbkamrater i hotell- och restaurangbranchen vill protestera, men de måste nog medge att oftast är det illa ställt här hemma.)

Vi är överens om det meningslösa i att ta sig de 15 kilometrarna in till centrum, för att under kanske någon timme försöka se något sevärt i kvällsmörkret. Det må vara att Grand Place är vackert.

I stället samlas vi på ett av rummen för att se över planeringen för hemfärden. Kvällen rundas av i baren över var sin öl - nåja, en av oss tar faktiskt en Irish Coffee - med Nils-Erik och Lars försökande att överträffa varandra med flygande rövarhistorier.

Visst har vi haft våra små problem under dagen, men vi har nått vår planerade destination. Och en högtrycksrygg har bildats över nordvästra Europa, så nästa dag bör bjuda på en pick-nick-flygning till Reims.

Ovetande om vad som verkligen väntar oss går vi till sängs nöjda och belåtna.



Måndagsmorgon i Bryssel

Klockan 0600 väcks vi av ringsignaler på telefonen. Den beställda väckningen fungerar. Ute är det ännu mörkt men himlen är klar. En halvtimme senare har vi samlats runt frukostbordet. Så särskilt billigt är det inte, men vi kan äta och dricka så mycket vi vill av croissante, bröd, ost, paté, flingor och mjölk, juice, kaffe eller té och så vidare. Ute börjar det ljusna och vi kan nu se frost på marken. Och vi som trodde att vi rest till varmare länder!

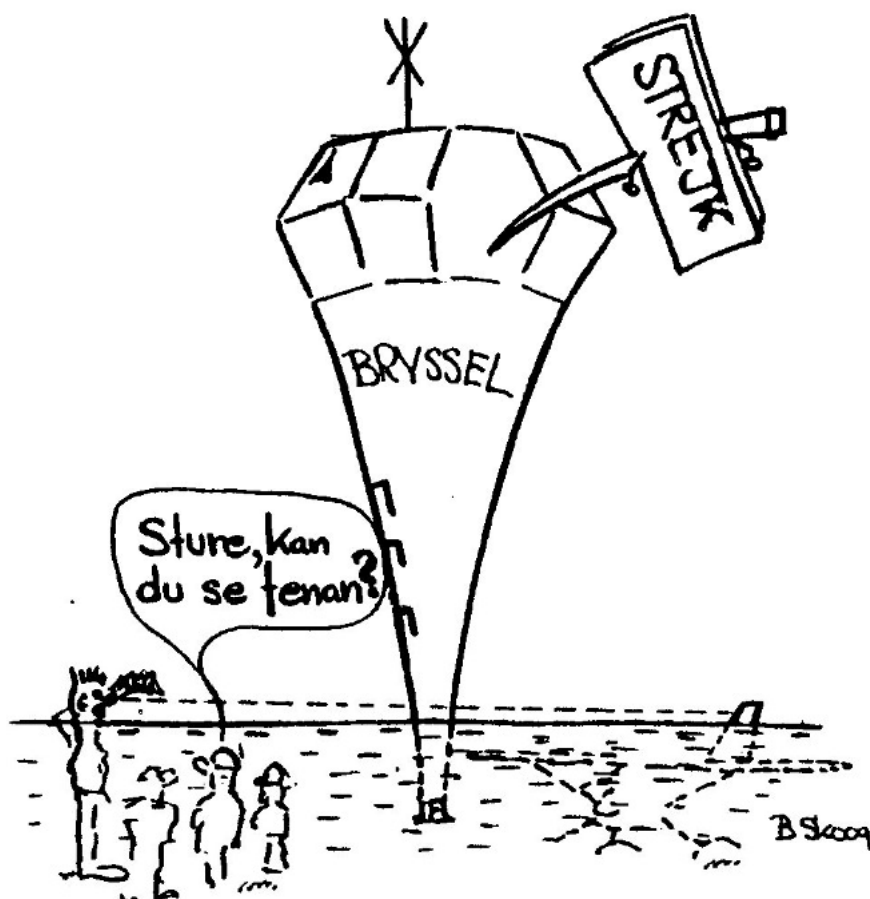
Medan vi väntar på att hotellbussen skall köra oss till flygplatsen kan vi konstatera att den nyss så klara morgonen övergått i en ganska disig sådan. När vi kommer ut till flygplatsen har diset gått över i dimma som tättnar allt mer. Isbildningsrisken är uppenbar och vi bereder oss på ett par timmars väntan på att solen skall bränna bort dimman.

Då kommer nästa chock. Flygledarpersonalen går i strejk mellan klockan åtta och tio lokal tid. Vi skall senare få veta att orsaken delvis är en protest mot gammal utrustning och delvis ett språkproblem. En minister har offentligt utlovat att 30% av jobben på flygplatsen skall besättas av franskspråkig personal, vilket innebär stora problem för den till övervägande delen flamländska personalen. Det har blivit droppen som kommit bägaren att rinna över, och nu protesterar man genom att strejka.

Sture och Lars ägnar en dryg halvtimme åt att diskutera med tjänstemännen vid General Aviation och ringa i telefon. Hur skall det bli med vädret, hur utvecklar sig strejksituationen, lämna färdplan, senarelägga färdplanen osv. Enligt regeln ju fler kockar, desto sämre soppa, avstår Nils-Erik och jag från att blanda oss i mer än nödvändigt.

Så kommer nästa kalldusch. När strejken upphör klockan tio kommer trafikledningen att betjäna en flygplanrörelse i halvtimmen! Och vi som befinner oss på Belgiens största, internationella flygplats. Vi kan lätt föreställa oss hur många flygplan som väntar på att få komma iväg. Vi med vår 182:a är en liten sparv i tranedansen här!

Dimman visar inga tecken på att lätta. Vi lär i alla fall inte kunna åka än på ett bra tag, strejk eller ej. Vi har fått veta att startordningen kommer att bestämmas av den ordning flygplanen anropar - osäkert om det gäller ground eller tower. Tio i tio går vi ut i dimman för att slå på GYI:s radio och lyssna på radiotrafiken, som bör bli högtintressant. Vi ser inte GYI sjuttiofem meter bort men vet riktningen. Överallt i dimman hörs flygplanmotorer gå igång. Vi slår på radion och lyssnar. Klockan blir tio. Men allt är tyst i etern. Ingen vill tydligen börja eftersom inte ens proffsen kan åka i den här soppan. Besvikna stänger vi av och går in igen.



Vad göra? En kopp kaffe och direktkontakt med väder och briefing vore inte så dumt. Någon har ett hum om i vilken riktning stora stationshallen finns. Vi påbörjar en promenad i IMC. Sikten är under 50 m. Men litet tur har vi i alla fall, och efter tjugo minuter har vi kommit rätt.

I avgångshallen kan vi för alla reguljära flygningar läsa "Delayed" eller "Cancelled". Vi går och tar oss en kopp kaffe med muffins innan vi efter en hel del letande och frågande får klart för oss hur vi skall hitta till Briefing. Här vägleder inga glada "C":n utan det gäller att hitta det dolda hissystemet. Men vi kommer rätt. Det kommer att visa sig att här blir vi cirka en timme.

Meteorologen väcker en viss förtjusning. Han finns på en TV-skärm framför en pulpet med en mikrofon och en telex-skrivare. Man ställer sig vid pulpeten - mot vilken en TV-kamera är riktad - och kan sedan lägga fram sina problem för mannen i TV-rutan. De önskade TAF:arna knattrar raskt fram på skrivaren. Klockan 1120 lokal tid är sikten 30 m, molnbasen 100 ft, luftfuktigheten 100%, RVR 90 m och vinden 1 kt. En pick-nick-flygning skulle det bli hade vi trott!

På Briefing får vi all hjälp vi behöver. Om vi med tanke på alla tokiga omständigheter kan ta oss iväg från Bryssel, men inte kan gå till Reims pga väder - det är dåligt även där - eller mörker, vilka alternativ har vi? En ung belgare släpar tjänstvilligt fram pärm efter pärm med flygplats-information.

Flygledarna är naturligtvis besvikna på att dimman gjort deras strejk meningslös. När dimman vid tjugo i tolv tiden visar svaga tendenser att tunnas ut, kommer vår vän den unge belgaren med ett hett stalltips! En ny strejk kommer snart att utlysas. Han har rätt. En sådan utlyses mellan tolv och fjorten lokal tid. Några minuter före tolv börjar ett blekt solsken ta sig igenom dimman.

Vid det här laget har vi börjat diskutera alternativet att hyra en bil. Med den nya strejken på gång inser vi att vi inte kommer att kunna nå Reims förrän till kvällen - i bästa fall. Vi måste kontakta Cessna i Reims och meddela dem att vi inte kommer som avtalat. Sture får nu en idé som inte verkar så tokig. Cessnas Europakontor ligger någonstans i närheten. Varför inte ta en taxi dit och få hjälp med att kontakta Cessna i Reims. Och nog bör de väl ha den goda smaken att bjuda storkunderna på lunch. Sagt och gjort.

Taxin pillar iväg från stationsbyggnaden, in i motorvägs-karuseller, av motorvägen, in i en förort och ut igen i glesbygderna, in på andra sidan flygfältet. Vid en elegant liten kontorsbyggnad i soliga, sömniga kvarter på flygplatsens baksida, stannar taxin. Taxameteren står på ett hårresande belopp. Receptionisten inte bara förstår engelska, hon är handlingskraftig också. Istället för att kontakta någon potentat i den stilla kontorsbyggnaden slår hon raskt numret till Reims och på två röda minuter är vårt meddelande framfört. Var kan vi äta lunch, försöker vi litet trevande. Frågan resulterar inte i någon inbjudan, utan i en beskrivning av vägen till ett ställe i närheten.

Vi traskar iväg längs gatan i solskenet. Här går vi och letar efter ett matställe, när vi istället skulle sitta i GYI på väg till Reims. Idiotiskt! Vi hittar det beskrivna stället. Det kan inte ha varit öppet det senaste året att döma av exteriören. Ett annat, mycket elegant ställe, i en villalikhande byggnad, har måndagsstängt. Ingen restaurang, ingen taxi, inte ens en telefon syns till. Vi går tillbaka till Cessna, där receptionisten beställer en ny taxi åt oss.

Tillbakaressen blir ju inte billigare, och någon mat har vi fortfarande inte fått när vi stiger av vid General Aviation. Vi trodde oss på morgonen ha fått veta att det finns ett ställe i huset bredvid, där man kan få en kopp kaffe, men inte då, det måste ha varit ett missförstånd. Skall då allt gå snett denna galna måndag den trettonde.

Vi har nu en knapp timme kvar tills strejken skall upphöra. Närmaste matställe är stora stationsbyggnaden, och dit hinner vi inte gå. Vi måste ju försöka komma iväg klockan två. Jag erbjuder mig att traska bort till stationsbyggnaden och köpa några smörgåsar medan de andra förbereder avfärden. För att fördriva tiden medan jag gör min tjugominuters promenad, övar jag mig på att läsa bilnummer på franska.

« CENT

SOIXANTE

DIX-SEPT »

= 177

Stora stationsbyggnaden har till hälften ändrat funktion och blivit en bussterminal. Utanför byggnaden är det näst intill kaos med folk, bagage och långfärdsbussar. Inne i byggnaden är det inte mycket bättre och det tar en bra stund innan jag får köpa fyra skinksmörgåsar i plastförpackning. Så följer ytterligare tjugo minuters promenad i den nu mycket varma solen. När jag närmar mig General Aviation ser jag dom andra vid GYI. Klockan är tio i två.

Allt är packat, vi sitter i flygplanet och Lars i vänsterstolen startar. Radio slås på och Sture ropar upp. Bryssel Ground hänvisar oss artigt till en annan frekvens. Nytt anrop. Vi mottas lika vänligt på den nya frekvensen och Sture begär taxitillstånd. Svaret tänder under några korta ögonblick ett hopp om att situationen trots allt inte är så allvarlig utan att vi skall komma iväg. Men så kommer det. Vi har ett turnummer högre än trettio, så vi ombeds återkomma om en och en halv timme! Vi kan inte göra mycket annat än stänga av motorn, stiga ur, baxa GYI tillbaka till parkeringsplatsen och surra förtöjningarna.

Om vi kunde komma i luften halv fyra skulle vi med en liten marginal hinna ta oss till Reims före mörkret. Men varför skulle det klaffa då om det gått så snett hittills. Hyrbilsalternativet blir nu allt mer framträdande. Vi beslutar oss för att än en gång gå bort till stationsbyggnaden för att dels undersöka möjligheterna att hyra bil, dels försöka få litet mer direkt besked om våra möjligheter att få komma iväg med GYI.

Framme vid stationsbyggnaden igen försvinner Lars i riktning mot de dolda hissarna för att få sig en pratstund med sina strejkande kollegor. Sture går till Avis - som borde kunna ge en del rabatter, eftersom Lars har ett gammalt kontokort där. Först finns ingen bil, men när flickan får klart för sig att bilen skall till Frankrike och lämnas där, visar det sig att hon har en liten Renault 5 med fransk registrering. Turerna runt denna bil blir många. Eftersom vi inte längre riktigt vågar tro på flygning fattar till slut vi tre som står där vid Avis-luckan ett gemensamt beslut att hyra bilen, för att vara säkra på att ha något om vi inte kommer i luften. Lars kommer tillbaka och berättar. Han hade funnit att vi i praktiken lagts åt sidan i startkön. eftersom vi inte tjatat. Efter litet diskuterande hade vi genom en kollegial vänlighetsgest fått turnummer tjugotvå. Man expederade nu en flygplanrörelse var femte minut. Vi ser på klockan och resonerar en stund. Nej, vi kommer inte att hinna ta oss till Reims före mörkrets inbrott ens om allt klaffar perfekt. Vi beslutar oss för att lämna GYI och åka bil, men att först äta en bit mat.



Bil till Reims

Fyra fullvuxna karlar i en Renault 5, det går, men inte är det mer. Som tur är har vi minimalt med bagage. Sture sätter sig vid ratten och jag bredvid för att med flygkartan försöka navigera oss rätt. Utan att egentligen veta hur vi skall leta oss ut på rätt vägar, kastar vi oss djärvt ut i närmaste motorvägskarusell. Snart rullar vi i gott tempo i fel riktning. Vi gör ett försök att ta oss över till den motsatta körbanan genom att köra av på den första avfarten som dyker upp. Så befinner vi oss på smågatorna inne i en belgisk by. Intressant, men kanske inte riktigt rätta tillfället. Efter en stunds körning på småvägarna nedanför motorvägssystemet befinner vi oss plötsligt bredvid Novotel där vi bott under natten. Och där ser vi vägskyltar mot Namen och Charleroi, orter som ligger i den riktning vi skall. Tyvärr tolkar dock Sture riktningen 90° fel och efter 75 meters färd under mycket hojtande står vi med kylaren mot ett par stoppbockar. Nu visar Sture för första gången - men absolut inte sista - sitt bravurnummer, att backa. Med aktern först kommer vi tillbaka in i korsningen. Snart rullar vi på allt större vägar och är så småningom åter uppe på en motorväg. Vägnumren E10 och E40 liksom Charleroi (Kung Karl), Namen och Mons är våra ledstjärnor. Vi missar en avfart när vi skall byta motorväg men det ordnar Sture raskt med sin specialare. Jag muttrar något om förbud att backa på motorväg, åtminstone i Sverige, men Sture låter inte humöret slås ner av sådana trivialiteter.

I den allt klarare eftermiddagssolen rullar vi söderut. Vi passerar det välkända slagfältet Waterloo och ser monument på avstånd. Navigeringen ger tills vidare inga problem, vi skall styra mot Mons. Där skall vi hitta en avfart mot Maubeuge och sedan köra en väg som i Frankrike har nummer 2.

Tyvärr har belgarna något emot att folk åker till Maubeuge. Ingen avfart finns skyltad, även om vi misstänker en som hade en skylt med ett namn övertjeplat. Så tycker sig Nils-Erik se en skylt med det sökta namnet och vi lämnar motorvägen. Men vi hittar ingen sådan skylt och åker lite på måfå in i Mons. Vi skall ju ut på sydsidan. Vid ett tillfälle stannar vi vid en mack. Gubben som just står och fyller bensen i en bil gör inte ens en min av att märka att jag står där. På artig franska frågar jag ändå efter vägen. "À droite" får jag till svar på ett sätt som gör klart för mig att belgaren inte tänker sig någon fortsättning på konversationen. Vi åker till höger, som vi uppmanats göra. Eller hade belgaren möjligen sagt "à le droit", som med fransk känsla för nyanser betyder "rakt fram"! Inte verkar vi komma särskilt rätt, men så småningom hittar vi vägskyltar som visar att vi på ett eller annat sätt trots allt kommit rätt.

Strax söder om Mons når vi gränsen till Frankrike. Passen är framplockade när vi sakta rullar fram till gränsstationen och stannar. En passpolis sitter på en stol innanför en glasruta. Han tittar uttråkad på oss och nickar i rikt-



ning in i Frankrike. Gränspassagen är klar. Ett hundratal meter längre fram stannar vi vid ett café. Vi är nästan ensamma gäster i den gamla brunmurriga lokalen. Men smörgåsarna med paté och en öl smakar utmärkt. Än en gång får vi byta valutan i plåböckerna. Nu är det dags för franska franc.

Det mörknar när vi rullar söderut. I väster är solnedgången röd och grann. Så småningom besvärar vi då och då av tjocka dimbankar. Ovanför oss är himlen stjärnklar.

Vi niotiden når vi Reims. Nils-Erik kör oss in i den norra utkanten. Där ser Sture en hotellskylt och vi stannar. Det är ett litet franskt familjehotell, och det är tydligen madame själv, en blond, kraftig kvinna, som öppnar när vi ringer på. Vi kan få två dubbelrum för 50 franc vardera, dvs lika många kronor. 25 kr per person, det ju inte klokt vad billigt. Sture är litet tveksam inför hurudan standarden kan vara för det priset, men när jag på franska frågar om vi kan få se rummen innan vi bestämmer oss, visar madame klart, att om vi hyser sådan misstro mot hennes nattlogi kan vi lika gärna försvinna. Så vi slår till osett. Och har ingen anledning att ångra oss. Visserligen finns ingen dusch och toaletten ute i korridoren, men rummen är rena och propra.

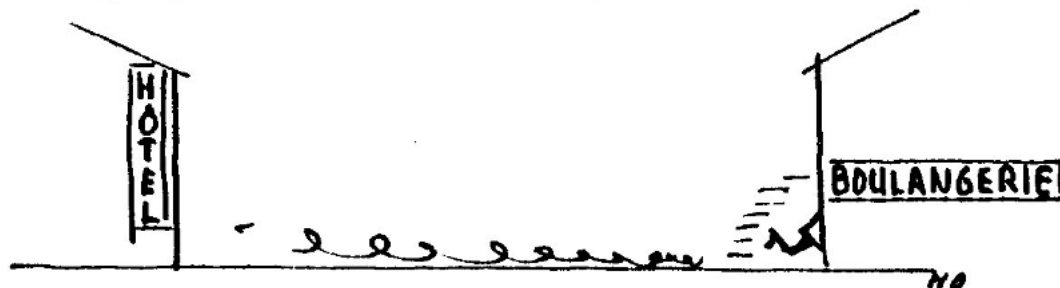
Madame ger oss en vägbeskrivning till en restaurang, och efter en liten kvällspromenad sitter vi bänkade vid ett bord i en liten kvartersrestaurang garanterat långt borta från turism och storstadsliv. En gentleman vid ett bord bredvid äter en aptitlig köttbit och vi ber att få samma och husets vin. Till köttet får vi enbart sallad och bröd. Pommes frites eller något liknande finns inte. Men vad gör det. Vi är i Reims, det är varmt och ombonat, köttet är fint och vinet sött. Vi dröjer kvar länge över ytterligare en flaska vin medan Nils-Erik underhåller oss med historier från sin tid som 32-navigatör.

Enda smolken i mjölken är att GYI står i Bryssel och att Stures kamera är försvunnen.

Måndagmorgon i Reims

Vid sjutiden går vi upp. Frukost får vi i ett litet rum bredvid köket, där madame själv med spridda delar av familjen samtidigt intar sitt morgonmål. Det är som alltid på kontinenten, inga märkvärdigheter som bjuds, kaffe eller té, bröd, smör och marmelad. Men vår aptit är god och madame tvingas göra en snabbutryckning till bagaren för att fylla på de sinande brödkorgarna.

Runt åtta sätter vi oss i vår Renault. Sture har läst på vilken väg vi skall ta ut ur Reims. Madame har fyllt på med



att beskriva hur vi skall ta oss till Place de la Republique, som är Stures första hållpunkt. Morgontrafiken är livlig men snart rullar vi ut på landsbygden i sydost. Vädret är kvalificerat IMC igen, och vi undrar över hur vi skall veta när vi är framme. Vår flygkarta i skala 1:500.000 är fortfarande allt vi har. Så kommer någon på den ljusa iden att plocka fram Bottlang-kartan över Reims/Prunay. Sikten är under 100 m så det är som att leta i en mjölsäck. En liten Renault skåpbil susar förbi oss. "Datasaab" står det på den i välbekanta bokstäver. En liten fläkt från hemtrakterna. "Sillery" läser vi på en skylt vid en avfart till höger. Det är en by bredvid flygplatsen så navigatören ger order att svänga av. Han har nu grepp på var vi är och dirigerar oss på småvägarna över åkrarna till byn Prunay och sedan vidare till flygplatsen. Åtta km efter avfarten till Sillery är vi framme. Det skulle visa sig, att hade vi istället svängt av stora vägen mot vänster hade vi bara behövt åka 300 m. Men det var ju inte lätt att veta i dimman.

Reims Aviation

Äntligen har vi nått vårt mål.. "REIMS AVIATION", kan vi läsa i stora bokstäver på en fabriksvägg. Man har byggt på huset och resten av ordet "AVIATION" har strukit med vid ombyggnaden.

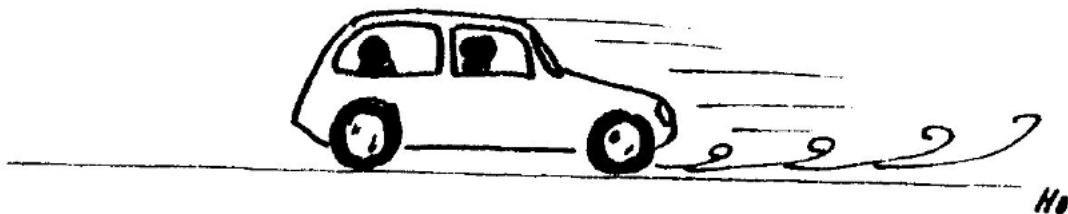
Än en gång blir jag framskickad för att på franska för receptionisten förklara vårt ärende. I hastigheten kommer jag inte på vad "hämta" heter på franska utan drämmer till med "ta". Receptionisten ser för ett ögonblick ut som om hon överväger att slå larm, men kommer tydligen till den helt riktiga slutsatsen att vi trots allt inte är något omedelbart hot mot firmans säkerhet. Hon ringer leveransavdelningen och till vår stora lättnad får hon besked om att vi är väntade. Vi får en kort beskrivning av hur vi skulle gå för att komma till leveranshangaren. Där tas vi emot av en ung, havande fransyska. Hon talar ganska bra engelska och Sture förklarar vårt ärende, vilket inte kommer som någon överraskning för henne. Hon säger sig behöva invänta en annan person innan vi kan sätta igång, så vi kanske vill vänta så länge. Vi frågar då om vi kan få se på flygplanen under tiden, och det skall hon ordna. Hon ringer ett par telefonsamtal och ger oss sedan besked att maskinerna strax skall taxas över till tankanläggningen alldeles bredvid.

Halv nio kommer så SE-IFZ taxande ut ur dimman och sedan följer Xerxes och Yngve med ett par minuters mellanrum. Vi inser att vi inte kommit överens om vem som skall flyga vilket flygplan, men det rättas snabbt till. Lars tar Zäta,

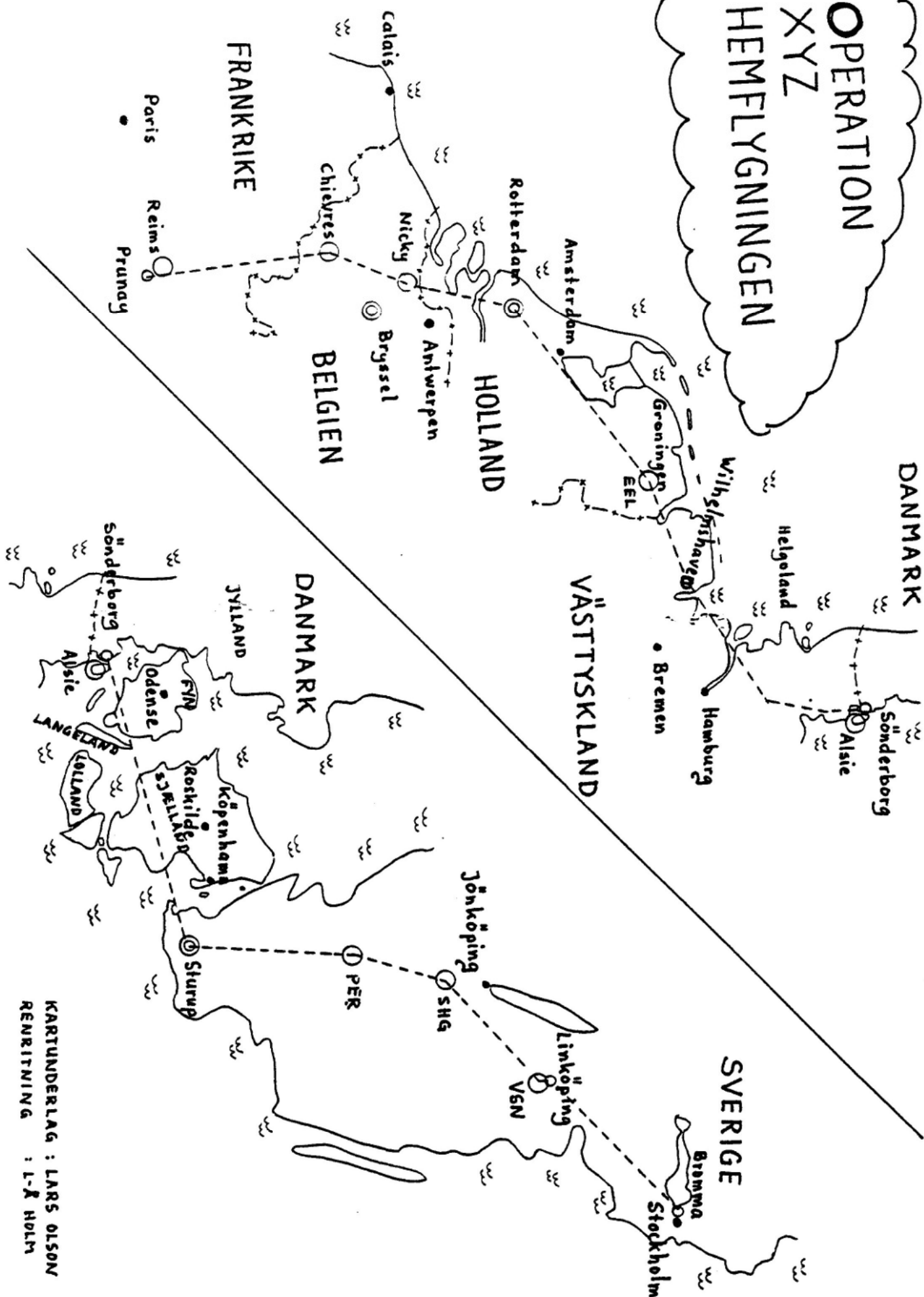
som har long-range-tankar och mest navigeringsutrustning, Nils-Erik tar Yngve och jag tar Xerxes. Sedan börjar vi bekanta oss med "våra" flygplan. Flygplanen tankas medan vi prickar av den utrustningslista Sture haft med sig från Swedair. Och så granskar vi naturligtvis mer eller mindre varenda skruv för att förvissa oss om att inget sitter löst, fattas eller ser galet ut. Visserligen är flygplanen provflugna under en dryg timme, men livhanken hänger trots allt på att allt fungerar rätt. Så småningom får vi en efter en tillsammans med fransyskan gå igenom innehålllet i en stor påse med instruktioner, listor, garantisedlar, flyghandbok osv. En del av dessa listor föranleder nya promenader ut i den råkalla dimman för att kontrollera att allt finns med. Strax för elva signerar vi alla papper. Det återstår bara ett, som vi skall notera eventuella felaktigheter på efter den provflygning, som skall göras.

Vi gör Sillery osäkert

Med alla papper klara, flygplanen kontrollerade och dimman kvar finns inte mycket mer att göra än att försöka få lunch, skriva några vykort och för några av oss köpa presenter att ta med hem till familjerna. Vi åker till byn Prunay där vi ser en liten byrestaurang. Jag går in och frågar om de serverar mat. Visst gör de det, men först från klockan tolv, när civiliserade människor äter lunch, inte förr. Det är en dryg halvtimme dit. Vi åker vidare för att se om vi kan hitta ytterligare något ställe. Men när vi frågar en byinvånare får vi veta att det inte finns fler matställen. Sture börjar tillämpa sin specialare allt oftare- backa, om det är möjligt. Nå, men byn Sillery ligger ju inte heller så långt bort, så vi far dit. Vid infarten hittar vi en ny restaurang. Samma besked där, kom igen klockan tolv. Vi satsar på att köpa vykort, choklad och presenter. Efter att ha vistats en stund i Sillery är jag övertygad om att invånarna känner det som de fredliga stadsborna i en vilda västernstad måste ha gjort när ett laglöst gäng kom insprängande på sina löddriga springare. Varje tveksamt eller felaktigt val av gata resulterar i en Sture-specialare, upp till tre kvarter lång. Gärna avrundat med ett stopp mitt i en korsning för att fundera ut nästa drag, medan lokaltrafiken försöker lista ut vad vi egentligen sysslar med. Posten slår dörren i lås när vi lämnar den, fast det kanske mest beror på att det är stängningsdags. Litet mer frågande blir vi inför att så småningom finna vuxna, civila människor med armarna utsträckta på skolpolismanér, uppenbarligen för att försöka skydda skolbarnen där vi drar fram. Efter att under en timme ha gjort gatorna osäkra och byns papper- och prylhandlare rikare, har ett blekt solsken börjat lösa upp dimmorna, och vi inser att vi kommer att bli utan lunch idag också. Vi åker tillbaka till Cessna.



OPERATION XYZ HEMFLYGNINGEN



Upp i luften!

Halv ett drar Lars i IFZ på längs bana 07 och sedan följer jag i IFX och Nils-Erik IFY. Den franske gentlemanen har uppenbara svårigheter med både engelskan och en del annat. Angivet QNH ger höjden noll på höjdmätaren och efter en stund plussar han på 10 mb. Att ha tre svenska maskiner med engelsktalande förare farande som bålgetingar i varvet blir för mycket och han tar lunch och flyr bokstavligen fältet. Efter åtta till tio studsar tycker vi att vi har grepp på att allt fungerar. Vi har även testat VDF:en. Lars har en liten bagatellanmärkning, i övrigt kan vi skriva under provflygningspapperet och därmed är allt klart för hemfärd. Medan vi legat i varvet har Sture checkat vädret och avslutat övriga mellanhavanden med Cessna. Sikten är inte mycket över 5 km, men i övrigt är vädret bra norrut. Vi kommer överens om att flyga tillsammans i en lös formation och låta Lars leda formationen och sköta radiotrafiken. Speciellt det senare bör han ju vara expert på. Vi ser över planeringen och gör den sista finputsningen. Därefter går vi upp i tornet där den franske äldre gentlemanen vågat komma tillbaka. Färdplaner skrivs och överlämnas. Så är det ju det här med uttullning. Fransmannen slår ett nummer på en snabbtelefon och ropar efter Marcel eller något i den stilen, och talar om att han har tre svenskar som skall tullas ut. Men Marcel är upptagen av annat och har ingen lust att komma över, så vi förklaras för uttullade via snabbtelefonen.

Det drar ihop sig till avfärd för de tre Cessnorna. Vi har övervägt att flyga via Bryssel med Sture för att hämta GYI, men funnit att risken att bli sittande men ytterligare en eller tre flygmaskiner i Bryssel inte är så tilltalande. Vi måste passa på och utnyttja högtrycket så länge det varar för att flyga 152:orna norrut eftersom de måste gå VFR. Sture får ta bil tillbaka till Bryssel och flyga GYI så snart det går. Vår närmaste destination är sålunda Rotterdam, så som vi ursprungligen planerat. Vi har lastat våra tillhörigheter och startar upp och taxar ut medan Sture fotograferar oss.

Vi flyger till Rotterdam

Klockan 1440 drar Lars på som första flygplan. När han kommit i luften följer jag efter och strax därefter Nils-Erik. Jag ser FZ i diset långt där fram, tittar på kartan ett ögonblick - och borta är han. Medan jag flyger mot första brytpunkten längs den speciella VFR-routen genom Reim/Champagne och Rethels kontrollzoner söker jag på himlen framför mig, utan att se någon. Jag frågar på svenska på radion var FZ är - hur han nu skall tala om det. Nils-Erik svara på radion att han ser mig framför sig, men FZ är för långt fram för honom. Så svarar helt plötsligt ingen av dem på frekvensen. Har radion gått ur mitt uppe i alltihop? Jag bemödar mig om att hålla rätt kurs till nästa brytpunkt, som inte är så lätt att identifiera i

? ? ? ? ? ? ? ?

ett enahanda landskap som mest består av fält och få lätt igenkännliga punkter. Vad göra? Ingen ser jag, ingen svarar på radion, måste jag vända? Vilken kalasstart! Jag provar att ropa Prunay igen. Klart och tydligt får jag svar, så radion är det inget fel på. Jag frågar om Prunay vet vilken frekvens FZ och FY gått över på. Sture svarar från Prunay att jag t ex skulle kunna försöka med klubbfrekvensen 123.4. Vilken idiot jag är! Vi hade ju kommit överens om att använda den när vi vill prata obehindrat mellan flygplanen. Jag rattar in 123.4 och där finns både FZ och FY. Vi inser att vi startat med för långa mellanrum med tanke på sikten. Vi bestämmer att vi skall samlas vid ut- och inpasseringspunkten Asfeld. Jag når den uppfångare som en kanal bredvid en å utgör och längs vilken Asfeld ligger. När jag jämför karta och terräng tycker jag mig vara för långt västerut så jag flyger mot öster. Nu hör jag att FZ och FY hittat varandra över Asfeld. Nej, nu är jag för långt åt öster så jag vänder och strax ser jag en svart prick på himlen. Jag hade nog varit i stort sett rätt från början. Så ser jag det andra flygplanet och talar om det på radion. Äntligen har vi samlats och kan gå ut på den fortsatta färdlinjen.

Vi brummar norrut i en lös V-formering. Solen skiner och sikten är nu cirka tio kilometer. Nu när jag blivit varm i kläderna är det inga svårigheter att med fingret på kartan följa upp var vi är. Vi har kommit överens om att alla tre skall följa upp navigeringen dels som kontroll, dels för att enskilt kunna flyga vidare om vi av någon anledning skulle komma ifrån varandra. Vi håller färdlinjen exakt, till och med så exakt att vi måste göra en liten avvikelse åt vänster för att passera en hög mast som blyertstrecket på kartan går rakt över. Vi flyger i stort sett ovanför den väg vi åkt bil på kvällen innan. Strax väster om Maubeuge passerar vi gränsen till Belgien. Det visar sig vara lika enkelt som när vi åkte bil söderut. Det finns inte ens någon belgisk flygledare som svarar när Lars anropar Brussels Information. Tydligt strejkar man igen, ett antagande som vi senare kommer att få bekräftat. Vi passerar Belgien utan att ha växlat ett ord med något flygtrafikledningsorgan. Inte ens tornet vid flygplatsen Chievres, vars VOR vi flyger mot, svarar. Vi flyger väster om Bryssel och Antwerpen och på en utgående radial från VOR:en NIK passerar vi gränsen till Holland. Nu är det ordning på torpet igen och Amsterdam Information tar emot oss. Vi får klart att passera över ett militärfält alldeles vid gränsen. Där nere kan jag bl a se en Atlantic på en taxibana. När vi närmar oss Rotterdam i den allt blekare eftermiddagssolen ökar diset igen. Visserligen är det ganska lättnavigerat här bland flodmynningar och vikar, men strax före Rotterdam missar tydligen Lars litet grann och blir osäker och eftersom vi redan befinner oss på Rotterdams frekvens tar Lars helt resolut och begär QDM. Vi får ett rappt svar och leds tjänstvilligt in till baslinjen på bana 06. Rotterdam Tower lyckas snabbt få klart för sig att vi är tre flygplan, något som många andra kommer att ha problem med längre fram. Praktiskt taget på minuten enligt beräknad flygtid, sätter sig de tre 152:orna som ett pärlband på Rotterdams flygplats, två timmar efter starten från Reims.

Kväll i Rotterdam

Väl på marken dirigeras vi till plattan framför internationella hallen. De tre 152:orna får stå på rad på en uppställningsplats bredvid en Fokker F-28. En ung flygplats-tjänsteman i en orange VW-buss möter oss och gör klart för oss att vi skall åka med honom in till passkontroll och tull. Vi får också veta att vi, när alla formaliteter är avklarade, skall parkera för natten på gräsmattan bortom plattan. När vi förhör oss om hur vi skall få flygplanen tankade, ordnar flygplatstjänstemannen raskt detta med hjälp av sin markradio i VW-bussen. Vi skjutsas nu in till flygplatsbyggnaden, som ligger cirka 75 m bort. Passkontrollen bereder inga problem och tullen är nöjd när de får skriva in de tre flygplanen i en tjock liggare. Så får vi skjuts tillbaka ut till flygplanen, där tankbilen nu väntar. Medan vi tankar väntar VW-bussen tålmodigt. En bra stund senare får vi taxa efter honom ut till gräsmattan. Än en gång väntar VW-bussen medan vi surrar flygplanen för natten, plockar ur våra tillhörigheter och låser. Så skjutsas vi ännu en gång in till stationsbyggnaden där vi en andragång får passera genom passkontrollen, utan att visa passen.

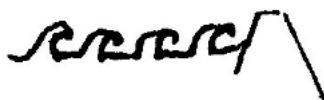
Vi tar tillfället i akt att bekanta oss med stationsbyggnaden genom att leta upp Briefing och meteorologen, som berättar för oss att han tror på dimma nästa morgon, men därefter fint väder ända upp till Danmark. Över Sverige har han ett stort regnområde inritat på sin karta.

Och nu någonstans att bo. Flickan i informationsdisken hjälper oss vänligt till rätta. Vi beslutar oss för att pröva ett hotell som ligger alldeles i närheten, och flickan ringer upp och frågar för vår räkning. Vi kan få ett trebäddsrum om vi vill, och det bestämmer vi oss för. Fem minuter senare hämtar oss en VW-buss från Euromotel.

Vi håller på att skriva in oss när jag får för mig att fråga om man ger pilotrabatt. Jodå, visst ger man pilotrabatt. Receptionisten inleder långa diskussioner på holländska med några personer i ett kontorsrum intill. Så småningom får vi ett reducerat pris, och även orsaken till att det tagit så lång tid att reda ut vilket pris vi skulle få. Man hade aldrig tidigare gett pilotrabatt på ett trebäddsrum!

Efter att ha duschat vill vi ha mat. Vi upptäcker då att restaurangen är stängd, vilket beror på att motellet skall läggas ner den första december. Vi får ta oss en promenad tillbaka till flygplatsen 300 m bort, där vi så småningom

stillar vår hunger i en nästan öde restaurang. Tillbaka till hotellet ägnar vi resten av kvällen åt att planera nästa dags flygningar. Med litet tur bör vi först kunna ta oss till Wilhelmshaven i nordvästra Tyskland, och därefter till HC Andersens stad, Odense, på Fyn. Innan vi släcker vid halvtolvtiden konstaterar Nils-Erik och jag att Lars verkligen är en försiktig person. Han har tagit med sig flytvästen, vilket naturligtvis kan vara välbetänkt - Rotterdams flygplats ligger nämligen fyra meter under havets nivå.




Morgon i Rotterdam, onsdagen den 15/10

När vi vaknar ser vi inte till den dimma meteorologen väntat sig. Himlen är morgonblekt klar. Visa av erfarenheten från Bryssel vågar vi dock inte utgå ifrån att vi kommer att slippa dimman. Frukost serveras i den matsal som varit stängdkvällen innan. Vi stoppar i oss ordentligt. Själv njuter jag speciellt av det härliga "gråa" holländska brödet, som jag några år tidigare lärt mig uppskatta. Ingen gör någon min att kräva oss på betalning, så vi utgår från att frukosten ingår i rumspriset, vilket är vanligt i Holland. På vår förfrågan, kommer raskt motellets VW-buss för att skjutsa oss tillbaka till stationsbyggnaden vid flygplatsen.

Morgonen är nu disig och områden med luddiga stratusmoln driver då och då in över neiden. Vi pratar med meteorologen igen. Siktvärdena vid flygplatsen är ganska dåliga, och längs den holländska kusten finns små regnområden, som kommer in från havet, liksom små områden med markdimma här och var. Den service vi får är snabb, vänlig och uppmärksamt hjälpsam. Vi kan räkna med en stadig förbättring och efter hand bra väder hela vägen upp mot Danmark. Den senaste kartan visar fortfarande det stora regnoväddret över hela södra halvan av Sverige, och nu även en släng in över Danmark. Kvällen innan hade prognosen sagt att detta dåliga väder skulle dra bort mot nordost, men så har det inte blivit.

Vi satsar på start klockan tio, när vädret enligt prognosen skall vara bra både i Rotterdam, på sträckan och i Wilhelms-haven. Eftersom vi har gott om tid på oss, skriver vi färdplaner för båda sträckorna vi tänkt flyga under dagen.

Vi handlar - inte - taxfree i Rotterdam

Nu har vi bara en punkt kvar på programmet innan vi skall bege oss ut till flygplanen, att handla taxfree. Vi halar upp våra färdplankopior - vederbörligen stämplade och signerade av Briefing - liksom våra pass, och passerar genom passkontroll och säkerhetskontroll ut i Transithallen.

Nils-Erik och jag skall handla först, medan Lars vaktar väskorna. Taxfree-katalogen visar på humana priser och det är ett nöje att botanisera bland Bols-likörerna. När vi plockat ihop vår ranson går vi fram till kassan och visar upp färdplanen. Flickan i kassan frågar om vi är "crew". Vilket vi bekräftar. Tyvärr, säger då kassörskan, besättningar får inte handla. Förvirrade och klentrogna stirrar vi på henne. Vi försöker förtydliga att vi flyger privata flygplan och att man då brukar få köpa taxfree-varor genom att visa upp sin färdplanskopia. Men inget hjälper. Kassörskan insisterar på att de lokala bestämmelserna är sådana och att hon inget kan göra. Ett boarding-pass för passagerare är nödvändigt. Hon tipsar oss om att man eventuellt kan köpa ett sådant för arton gulden (drygt fyrtio kronor) i informationen ute i stora hallen. Med sådana extrakostnader och allt krångel med att göra ännu en tur- och retur-passage genom passkontroll och säkerhetskontroll beslutar vi oss från: att avstå. Vi får vackert ställa tillbaka allt gott på hyllorna - och trösta oss med att vi sparat pengar och mår mycket bättre utan. När värsta ilskan runnit av oss börjar vi funder på nästa steg. Vi

skall nu ut till flygplanen, men hur kommer vi dit, här finns ju bara utgångar för den vanliga linjetrafiken. Förresten, vi måste ju prata med tullen så att vår avresa förs in i deras liggare. Litet snopna finner vi att vi faktiskt måste traska tillbaka ut i stora hallen för att leta oss tillbaka till det tullkontor vi besökt när vi kom på kvällen innan.

Och så får det bli. Tulltjänstemannen skriver in vår avfärd och passkontrollen - egentligen inresekontrollen - nöjer sig med att ett av våra pass visas upp, liksom en färdplanskopia, så släpps vi ut på plattan.

Avfärd med förhinder

Idag får vi ingen skjuts, utan får traska till fots. Himlen är grå och horisonten disig. Litet bekymrade tittar vi då och då på himlen, medan vi gör klar för start. Vi sätter oss i och startar upp.

Radion är påslagen, allt klart, saftblandaren igång, när Lars på radion säger "Etthundratjugotre komma fyra". Vi skiftar frekvens. Lars talar om att han lyssnat på ATIS:en och att sikten just nu anges till 3800 m. Vi beslutar oss för att stänga av och diskutera situationen. Mot nordväst är det nu mycket mörkt när vi stiger ur, och regnstänk har börjat falla. Vi konstaterar att sikten är under planeringsminima för sträckflygning, och att vädret runt om oss just nu inte alls ser inbjudande ut. Vi beslutar oss för att skjuta upp starten och gå in till meteorologen och höra vad han har att säga. Vädret över Rotterdam borde vara mycket bättre nu enligt hans tidigare prognos.

Vi talar om för passkontrollören varför vi kommer tillbaka och han nickar förstående och släpper in oss i byggnaden igen. Vår vän meteorologen medger att situationen lokalt inte utvecklat sig riktigt som han tänkt men att vi inte skall vara oroliga, en förbättring kommer det att bli. Vi skjuter upp starten till klockan elva, vilket vi naturligtvis meddelar Briefing, varefter vi går ner i avgångshallen och köper oss varsin mugg kaffe ur en automat.

När det börjar bli dags att gå ut igen, tar vi vägen förbi meteorologen. Siktvärdena vid flygplatsen är fortfarande låga, men vi får veta att det gäller mot sydväst, och dit skall vi inte.

Pass- och tullkontrollörerna nickar vi nu bara till, när vi går ut på plattan igen. Än en gång startar vi upp, och den här gången begär Lars taxitillstånd, liksom tillstånd att starta i lös formering. Men med den gällande sikten är Rotterdam Ground av andra åsikter. Speciell VFR kommer det att bli och vi får välja mellan att starta med mycket stor separation eller i tät formering. Vi har ju våra erfarenheter från starten i diset i Reims dagen innan, så Lars väljer i tät formering. Nils-Erik och jag nickar instämmande.

På väg ut mot bana 06 hejdar Rotterdam Ground oss. Tornet har beslutat byta till bana 24 och vi får stå länge och mala på tomgång medan ett affärsflygplan taxar in från sin landning på 06. När han lämnat taxibanan fri kan vi taxa nästan två kilometer ner till banända 24.

Äntligen iväg!

Så får vi då starttillstånd och dundrar iväg i vår första start i samlad formering, Lars främst på mittlinjen, jag femton meter bakom och till höger, Nils-Erik ytterligare femton meter bakom och till vänster. Efter lättningen drar jag och Nils-Erik oss litet längre ut åt sidan och sedan får vi ligga och passa med gasen för att inte vare sig åka förbi FZ eller sacka efter. I en elegant V-formering gör vi en stigande vänstersväng, hittar i diset den motorväg och järnväg vi skall följa till utpasseringspunkten Mike. Det är mycket disigt och ingen tvekan att speciell VFR måste gälla. Men när vi passerar Mike har situationen redan förändrat sig. Solen skiner, sikten förbättras raskt, och snart flyger vi i rena högsommarvädret.

Vi flyger mot nordost, under och utanför allt kontrollerat luftrum. Över oss passerar en Boeing 707 på väg nermot Schiphol. Det kommer att vara livligt i luftrummet under hela den här flygningen, och vi har all anledning att ha ögonen öppna, och då inte bara för att njuta av den vackra utsikten. En Cessna passerar strax därefter tvärs, ett par hundra meter framför oss på samma höjd.

Vi flyger nu längs den spikraka vallen mellan en polder (torrlagd havsbotten) och Ijsselmeer, en f d havsvik som numera är en stor insjö, tack vara en nästan tre mil lång fördämning 35 Nm norrut.

"Etthundratjugotre och fyra" säger, Lars, och vi skiftar radiofrekvens. Sedan anmäler vi oss, "Filips Zäta", Filip Yngve", "Filip Xerxes", "och Yngve Ivar"! Det tar några ögonblick innan det tränger in i skallen. Jo, Sture befinner sig med GYI i närheten av Wilhelmshaven, får vi veta. Den här morgonen har trafikledningen fungerat helt normalt i Bryssel, vädret har inte gett några som helst problem och Sture är således helt plötsligt långt före oss.

Vi lämnar nu Ijsselmeers strand - om man nu kan kalla en vall för en strand - och fortsätter över det ändlösa jordbrukslandskapet mot VOR:en EEL vid Groningen. Ett och annat skogsområde är en hjälp i navigeringen, annars har vi bara en väg, järnväg eller kanal då och då markerad på kartan, som stöd för att se var längs färdlinjen vi befinner oss. Vid ett tillfälle passerar en Starfighter strax över och framför oss.

Vi närmar oss Groningen och går över till tornfrekvensen. Lars ropar upp och begär tillstånd att passera fältet på 1000 ft, på väg mot EEL. Detta beviljas raskt, något som vi efter hand blir alltmer förvånade över, för här flygs det! När vi närmar oss fältet ser vi en stor, rykande flygmaskin stiga upp från fältet rakt mot oss. Den närmar sig raskt och jag börjar nästan skruva på mig i stolen. Den är så nära att vi kan se att det är en Hercules innan den försvinner upp i molnen ovanför oss. På radio smattrar start- och landningstillstånd oavbrutet. Dock med ett varnande inpass att alla skall se upp för en Cessnaformation som passerar fältet. När vi passerar över fältet kan jag vid ett tillfälle se ett flygplan i stigning, ett som just lättat, ett som strax skall sätta sig, ett som svänger in på final och tre som står på rad vid väntplatsen. Och så vi som kronan på verket över alltihop.

Sju minuter senare är det dags att säga tack och adjö till charmiga Holland. Lars' försök att få kontakt med Bremen information misslyckas och vi passerar floden Ems utlopp i Dollartviken och flyger in i Tyskland oanmällda. Nåja, färdplan har vi ju lämnat. Vid flera tillfällen ser vi flygplan på låg höjd men på ganska långa avstånd. Sikten är formidabel, även om vi har ganska mycket cumulus ovanför oss. Vi tassar vidare på 1000 ft mot Wilhelmshaven.

Där är flygledaren förberedd på vår ankomst. Sture har varit där en dryg timme och gett upplysningar om vad som är att vänta.

Här är det lugnare i lufthavet, vi är de enda flygplanen i luften när vi kommer in på en lång medvind för landning bana 21. Vi har då redan ändrat vår lösa V-formering till kolonn. Strax innan vi kommer i jämnhöjd med banan passerar vi genom en kort men mycket intensiv regnskur. En minut före beräknad landningstid och efter en timme och fyrtionio minuters flygning sätter vi de tre 152:orna på Wilhelmshavens regnvåta bana.

Wilhelmshaven

Vi taxar direkt till tankningsanläggningen där vi tas emot av en leende Sture. Gänget är återförenat. Vi har nu fyra flygplan att tanka så det tar en stund. Flygledaren på den lilla flygplatsen skall även sköta fakturaskrivandet, vilket visar sig ta lika lång tid som att tanka. Nya blanketter och en blankett för varje flygplan förutom att sköta allt annat i tornet samtidigt, gör att det drar ut på tiden. Det finns en liten restaurang sjuttiofem meter bort och vi beslutar oss för att äta lunch medan blanketterna fylls i.

En Bell 212 landar och ut väller åtta-tio män, uppenbarligen med många värmande klädlager under daygloo-röda gummidräkter med en metallklädd huva. De här männen har troligen något att göra med gas-eller oljeverksamheten ute i Nordsjön. I den lilla restaurangen beställer vi "Wienerschnitzel mit Bratkartoffeln und ein Bier". Det gäller att kunna kasta sig mellan världsspråken! Medan vi väntar studerar vi inredningen. I taket hänger modeller av en militär Zeppelinare från första världskriget, en Messerschmitt 109 och några andra flygplan från andra. I ett hörn sitter en docka klädd som en startberedd pilot från andra världskriget. Tankarna rör sig kring vad som utspelat sig på det här fältet och i luften ovanför under andra och mer krigiska tider, än denna stilla eftermiddag.

Måltiden är bastant. Sture berättar om vad som hänt honom sedan vi skilts åt i Reims. Han hade kontaktat Avis i Reims och där ville man behålla den franska Renault:n. Istället gav man honom en tysk BMW som man ville få norrut, så resan till Bryssel hade varit lyxigare än vår gemensamma nerresa. På Bryssels flygplats hade han begett sig till General Aviation och där fått tillbaka sin kamera som på något sätt blivit kvar i samband med vår avfärd. Hotellrum hade varit ett problem och han hade fått kontakta många hotell innan han fått ett rum för natten. Morgonen har varit problemfri med vackert väder och en fungerande trafikledning. Han är förvånad att höra att vi blivit fördröjda pga väderproblem.

Vi vill vidare så snart som möjligt och går för att avsluta våra bränsleaffärer med flygledaren, förvissar oss om att starttiden ändrats för färdplanerna till Odense - som vi lämnat in redan i Rotterdam - och kontrollerar att vädret åt nordost är bra.

Vidare mot Odense - tror vi

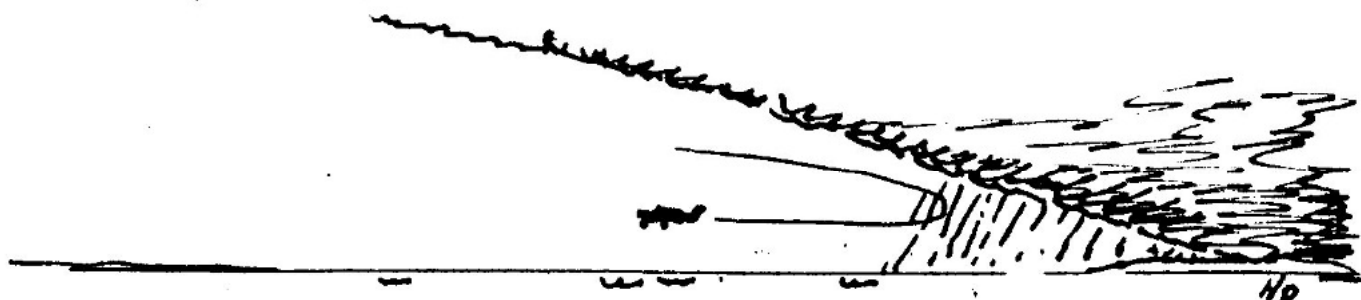
Kartor och navigeringsprotokoll har vi förberedda och klara, så det gäller bara att göra de vanliga kontrollerna av flygplanet och snart står vi uppställda i formering i banändan.

Sture, som dröjer kvar några minuter, berättar senare att han tycker vår formationsstart är mycket snygg. Klockan är nu 1436.

Det är molnigare här än i Holland men ändå en hel del sol och 30 km sikt. Sture passerar oss snart och går före oss för att rekognosera vädret, vilket vi kommer att fåglädje av. Vi har inga VOR:er att gå mot förrän vi närmar oss Danmark så vi navigerar nu helt och hållet med hjälp av kursgyro och karta. Söder Rendsborg har vi sällskap med en helikopter på samma kurs och höjd och nästan samma fart, ett par kilometer framför oss i klockan två.

Vädret är utmärkt och flygningen händelselös. Jag följer med på kartan, håller min plats i den lösa formeringen och studerar landskapet under och runt om oss. Så ser jag nästan rakt framför oss ett litet mörkt rökmoln vid horisonten. Det fanns där inte nyss och är dessutom skarpare än vad andra andra små rökpelare från industrier och liknande är. Så fattar jag vad det är och griper mikrofonen: "Jetflygplan klockan tolv, kommer mot oss". Och där kommer den, snabbt, under oss. Hjärtat slår snabbare och fascinerad lutar jag mig över passagerarstolen och ser en västtysk F-4 Phantom dundra förbi på kontrakurs hundra meter till höger om och under oss. Den är så nära att det inte är några problem att se nationalitetsbeteckningarna. Ibland har det sina fördelar med sotande jetmotorer.

Vi "rundar" östra hörnet på kontrollzonen vid Rendsburg och går in på nästa "ben" fram till VOR:en Alsie vid Sönderborg. Sture är någonstans där framme och rapporterar på radion att vädret är sämre längre norr ut. Regnområdet över Sverige och Danmark har tydligen inte dragit undan mot nordost i den takt meteorologen i Rotterdam har trott. När vi närmar oss gränsen till Danmark meddelar Sture att han befinner sig över Lilla Bält med raskt sjunkande molnhöjd. Innan han nått Fyn är han nere på sjuhundra fot med begynnande regn och allt sämre sikt. Med 20 Nm kvar till Odense bedömer han det som osannolikt att vi skall kunna ta oss fram, och meddelar att han vänder för att gå till Sönderborg.



Sönderborg igen

Bremen Information har tydligen dålig radiotäckning på låg höjd, för vi lämnar tyskt luftrum lika obemärkta som vi kom. Lars ropar nu upp Sönderborg AFIS och anmäler vår ankomst. Att vi är tre stycken i följe uppfattar inte flygledaren, som ber Lars anmäla sig över Sönderborg. Vi hör också på radion att GYI är i antågande. Med ytterligare ett flygplan under inflygning och en avgång väntande på marken verkar Sönderborg AFIS ganska stressat.

En förvirrande konversation uppstår mellan AFIS och Sture i GYI. Tydligen föreligger några oklarheter om en färdplan, men så mycket mer förstår inte vi utomstående just då. Senare på marken kommer Sture att förklara vad det hela handlat om. Så här förhöll det sig. På morgonen hade Sture valt att flyga IFR från Bryssel. Eftersom Wilhelmshaven inte är en godkänd IFR-flygplats hade Sture angett Sönderborg som destination på sin färdplan. Nära Wilhelmshaven hade han återkallat sin färdplan, övergått till VFR och landat där. Ändringen av färdplanen hade aldrig nått Sönderborg, som således cirka fyra timmar efter angiven ankomsttid nu har GYI på ingång. Det är det förhållandet, att det inte är den gamla färdplanen som gäller, utan en annan färdplan med destinationen Odense, som ger upphov till förvirringen. Det anmärkningsvärda är att AFIS inte vare sig frågat efter GYI eller slagit larm efter trettio minuter när den inte kommit på angiven ankomsttid.

152-trion närmar sig nu Sönderborgs flygplats. Men istället för att låta oss landa får vi order om att lägga oss i väntläge över staden medan GYI landar och den på marken väntande skickas iväg. Sedan får IFZ klart in och IFX och IFY följer naturligtvis efter. Med IFZ på kort final tycker jag att det kan vara lämpligt att anmäla att IFX finns på lång final. Det är tyst några sekunder och sedan frågar AFIS litet tveksamt om det är ytterligare ett flygplan förutom IFZ, som han ju vet strax skall landa. Det bekräftar jag. När sedan Nils-Erik anmäler IFY på final är det tydligt att flygledaren håller på att ramla av stolen. "Another one!" frågar han med förvirrad röst. Vid det här laget väntar han sig förmodligen en invasion av Cessnor.

Efter en timme och sexton minuter i luften taxar vi in på en regnvåt förbindelsebana. Flygplanen tankas av samme hjälpsamme dansk som vi hade träffat när vi passerade på väg söderut under söndagen. Det blåser, är kallt och duggar. Frusna förankrar vi flygplanen extra noga.

Efter att ha avslutat intullningen får vi hjälp av en ung man på en expedition att beställa en taxi. När jag frågar Sture varför han pratar engelska med dansken kommer dagens replik från en allvarlig Sture: "Han pratar så dålig danska". Jag kan inte låta bli att brista ut gapskratt. Vad Sture egentligen menar är att den danska dialekten här på södra Jylland är så svår att förstå att det inte är någon idé att försöka prata "nordiska".

YOU CAN'T SPEAK DANISH

Taxichauffören hjälper oss hitta ett lämpligt hotell och snart är vi installerade på hotell Aalsund nära hamnen. Stället är gammalt och luggslitet men med ett storstilat förflutet. På väggarna i entrén och trappan hänger åldriga fotoграфier och gravyrer från fornstora dar. Där finns kungligheter, många bilder från kriget med Tyskland 1864, när Slesvig och Holstein förlorades till Preussen. Detta var tydligen en dramatisk tid i Sönderborgs historia. Men även en glansfull sådan för hotellet, ty kopior på tidnings-sidor visar att här har levts ett praktfullt nöjesliv med scenuppträdanden och dignande bord.

Efter att ha duschat och varvat ner samlas vi för att planera nästa dags flygningar. Det faktum att vi befinner oss i Sönderborg och inte i Odense leder till ändringar i den fortsatta flygvägen. Istället för att gå till Jönköping för intullning enligt den ursprungliga planen finner vi att Sturup är ett bättre alternativ. Färdvägen blir enkel, ett långt rakt streck mellan Sönderborg och Sturup. Nåja, en svag knäckning över staden Haslev får vi lägga in för att gå fria från restriktionsområdet EK D63. En snabb uppmätning av distansen, inläggning av femminutersstreck och notering av aktuella kurser och frekvenser på navigeringsprotokollet och planeringen är klar. Vi väljer sedan att fortsätta norrut via Kristianstad och Hultsfred till Linköping. Något som vi kommer att få ändra på nästa dag. Vi börjar få rutin på det här, vet vad som behöver göras, och gör det nu snabbt.

Kvällsmat! Vi tar på oss och traskar ut i kvällsmörkret. Det regnar nu. Jag undrar åt vilket håll det där regnområdet egentligen går. Inte så många andra människor tycks finna något större nöje i att ta en promenad i mörker, regn och kyla just den här kvällen. Något matställe kan vi inte se där vi går från skyltfönster till skyltfönster. Vi frågar till slut en av de få människor vi möter och får ett tips. Men det ser dyrt ut och vi tvekar. Till slut frågar någon varför vi egentligen går här och letar när det finns en matsal på vårt eget hotell. Så efter en halvtimmes promenad är vi tillbaka där vi började. Matsalen är gammaldags stilig och nästan tom. Men mat får vi. En god, välldagad köttträtt, ett glas kallt öl, och nya flygande historier från Nils-Erik och Lars ger en gemytlig avslutning på en händelserik dag.

Morgon i Sönderborg, torsdagen den 16:e oktober

Jag vaknar av Stures utrop, "Det är ju otroligt!". Han står vid fönstret och spejar mot skyn. Det första, spröda gryningsljuset har börjat sprida sig över en stjärnklar himmel. Vi sätter fart. Om vädret är så fint som det verkar gäller det att inte förlora någon tid. När vi stiger ut på gatan en timme senare efter en riklig frukost lyser det bleka, gula morgonljuset över den vaknande staden. Inte ett moln syns på himlen. Den åldrige taxichauffören bär sannolikt inom sig en tynande dröm om att bli Juan Fangios like, att döma av den fart han håller när vi dånar ut på landsbygden på väg mot flygplatsen. Mot öster kan vi se moln vid horisonten.

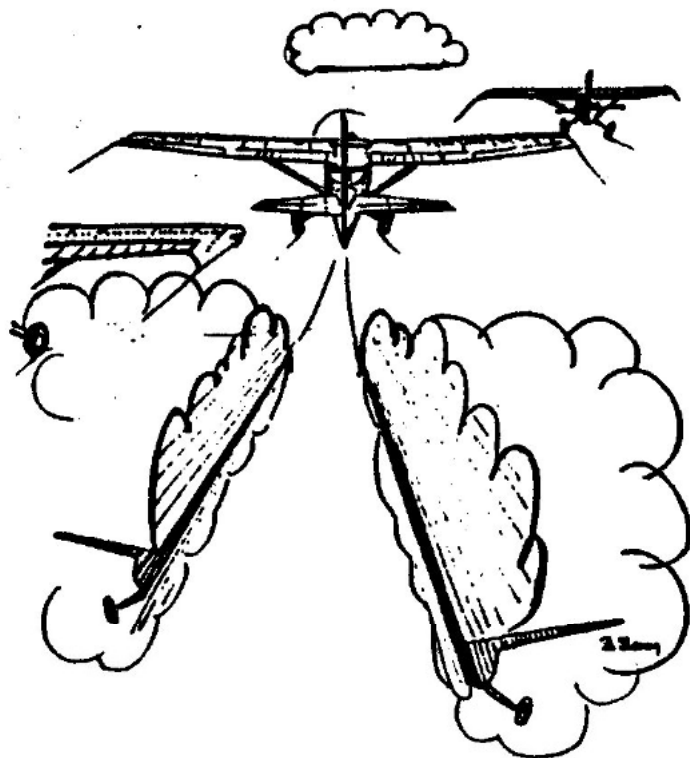
Sture tar som vanligt väl hand om oss, förhör sig om väder, lämnar in fördplaner osv. Det finns en del stratus längre öster ut, men molnbasen är sådan att det skall gå att flyga. Vi tar bort förankringslinorna, stryker av en massa vatten från de drypande våta flygplanen och gör daglig tillsyn. Vid niotiden är vi färdiga med förberedelserna. Eftersom det ju visat sig bra att ha den välutrustade 172:an som väderscout, beslutar vi oss för att Sture även idag skall gå före och "borra hål" i luften åt oss andra. Tanken har också varit att jag idag skall leda 152 formationen eftersom IFX såsom varande det första flygplanet i registreringsserien X, Y, Z också skall landa först där hemma. Men de första kännetecknen på en begynnande förkylning som jag känt kvällen innan, har utvecklat sig ytterligare och jag känner mig inte särskilt pigg. Att flyga kommer inte att bli några problem, men att dessutom navigera och sköta radio Jag är tacksam över att Lars är villig att även i fortsättningen sköta om den sidan av flygningen.

Vi flyger till Sturup

Det känns hemtamt att starta i tregrupp nu. Sture dröjer sig kvar några minuter extra på marken, GVI är ju så mycket snabbare att det inte gör något. Det gula höstsolljuset lyser ännu på oss när vi flyger ut över den landtunga av Jylland som Sønderborg ligger på. Över Lilla Bältsörknar det dock och sikten blir allt sämre. Sture har nu startat och närmar sig bakifrån, men har svårigheter att upptäcka oss mot den grå himlen och det grå vattnet. Vi flyger nu under ett mörkt stratustäcke över Fyn. Kusten vid Stora Bält passerar. I jämnhöjd med Langelands norra spets passerar Sture oss andra, och kan efter hand börja lämna väderrapporter. Vid Agersö når vi Själlands västkust och vår formation brummar vidare på allt lägre höjd. Så småningom är vi nere på 500 ft, men med en sikt överstigande 5 km och Stures rapporter om visserligen dåligt men dock flygbart väder längre fram försätter vi utan att oroas. Vi vet också att vi har ryggen fri.

Efter en timmes flygning lämnar vi danskt land och styr ut över Öresund. Lars säger tack och adjö till Copenhagen Information, och hälsas välkommen (nåja, nu tar jag väl i) av Malmö Information. Samtidigt kommer vi ut i strålande sol. När jag vrider på huvudet och ser tillbaka mot Danmark, gör kontrasten mellan solskenet vi nu flyger i och moln och fukt bakom oss att det står som en gråsvart vägg. Det ser mycket värre ut än vad vi tyckte när vi var där nyss. Men även här ute i solen är det disigt, begränsad sikt och ingen horisont. Över Skåne börjar ulliga stratustussar uppträda. Sture har för en bra stund sedan lämnat Malmö-frekvensen för Sturup-tornet och det är nu vår tur att göra samma ska och anmäla vår ankomst till Svedala. Ja, den heter ju så, inpasseringspunkten.

De sista kilometrarna in till fältet börjar stratustussarna bli besvärande. På radion hör vi ett annat flygplan som befinner sig vid Hör och tydligen har problem för han begär QDM och låter bekymrad. Men vi har nu banan i sikte, delar upp formationen och landar bana 35. Denna gång har vi flugit en timme och tjugotvå minuter.



Sturup

På parkeringen väntar Sture. Nu vidtar ett intensivt fotodokumenterande av de tre 152:orna, för första gången på marken i sitt nya hemland. Efter en lång promenad över asfalten når vi besättningsingången. Här väntar intullning och pappersexercis rörande införandet av tre nya flygplan i riket. Det tar en stund, men är ändå en enkel och odramatisk operation. Sture som inte har något nytt flygplan att föra in, går före till Briefing för att rekognoscera inför den fortsatta flygningen. När våra mellanhavanden med tullen är klara följer vi efter.

Meteorologen vet att berätta, att resterna av regnområdet ännu dröjer kvar över Östra Småland. Ju längre mot väster desto bättre väder. I Östergötland är det CAVOK. Vi förstår att vår planerade färdväg över Kristianstad, Snappa och Hultsfred är för långt österut och bestämmer oss för att gå längre västerut via VOR:en Peter och Jönköping. Vi kommer också överens om att Sture i den betydligt snabbare 182:an skall invänta oss andra på Jönköping. (Så blir det dock inte i praktiken.) Vi gör några snabba överslag och skriver färdplaner. Avfärd sätter vi till halv ett.

Sture ringer klubben och Corren och berättar att vi beräknar anlända till Linköping kvart i tre. Till ett markstopp hör också att tillfredsställa det lekamliga. Den mat vi äter i cafeterian kommer att visa sig vara det enda vi kommer att få i oss före kvällen. Vid matbordet gör vi också snabbt de elementäraste förberedelserna för flygningen längs den nya färdvägen.

Vi är nu jäktade och måste skynda oss ut till flygplanen för att ta emot den beställda tankbilen. Det går inte i så mycket bränsle efter den ganska korta flygningen på förmiddagen och vi har litet bekymmer med att undvika att få betala extraavgifter för alla flygplanen, eftersom den tankade mängden är så liten. En tillmötesgående tankbilschaufför ordnar dock så att vi klara oss undan med bara en "straffavgift". Men vi behöver bränslet, för nästa flygning är beräknad till två timmar och femton minuter, vilket är precis vad IFX och IFY klarar med fyrtiofem minuters reserv.

Mot Linköping

Stratusresterna, som irriterade när vi kom, är nu borta. GYI kommer ikapp och passerar. Vår vana trogen flyger vi under TMA:t och kan prata med varandra på klubbfrekvensen. Sture låter lite bekymrad när han berättar om allt sämre väder norrut. Bakkanten av ovädret är ovilligt att ge sig av öster ut. Vi har nu lämnat solen bakom oss och taket kryper allt längre nre. Men sikten är formidabel under det grå molntäcket, säkert mer än trettio km mot väster och nordväst, där vi hela tiden kan se en ljus horisont. Vi har tydligen möjlighet att dra oss längre västerut om det skulle visa sig vara oframkomligt längs vår planerade färdväg. Sture är en försiktig general och väljer att lägga sig och cirkla vid två tillfällen samtidigt som han talar sig varm för att gå längre mot väster. Men det resulterar bara i att han kommer på efterkälken. Visserligen är vi klämda mellan stigande terräng och molntäcket, men än så länge kan vi hålla minihöjden 500 ft med knapp frigång till molnen. Som ett koppel ivriga vinthundar jagar vår lilla formation vidare över det höst vackra, småländska skogslandskapet. När vi vid ett tillfälle blir litet väl inklämda mellan moln och mark och sikten framåt mer eller mindre försvinner medan stratusslöjorna börjar vissla förbi tycker ledaren Lars att det är dags att ge sig och beordrar sväng mot det bättre vädret i väster. Men vi är snabbt på andra sidan om detta dåliga parti, sikten framåt är plötsligt mycket god igen och vi kan återta kursen norrut.

Sture kommer åter ikapp oss och försvinner framför oss. Vi passerar sjön Bolmen. Det grå molntäcket finns visserligen kvar över oss men basen höjs sakta och så småningom är vi tillbaka på våra normala 1000 ft. Det småländska höglandet är vidsträckt och vi har varit i luften mer än en timme när Sture närmar sig Jönköping och kan rapportera att vädret där är CAVOK. Det är inte någon idé för honom att landa och vänta, utan han fortsätter för att vid Tranås lägga sig och vänta in oss andra.

Flygningen har blivit enahanda och händelselös. Vi kan nu se den klarblå himlen framför oss. Vid VOR:en Shilling, svänger vi mot Tranås. Över Sommen ansluter Sture igen och vi börjar nu slutövningen i formationsflygning så att vi skall kunna göra ett gott intryck där hemma. I strålände sol flyger vi in under Östgöta TMA. För IFX, IFY och IFZ är det första gången, men för oss som flyger är detta naturligtvis mammas gata. Långt borta, väster om oss ser vi en trettitvåa under inflygning till Malmen.

Så närmar vi oss Vassen och Lars får det stora nöjet att ropa upp sin kollega i SAAB-tornet och begära tillstånd att i formation passera över SAAB:s sk H-hus och klubben. Och visst får vi det, och inte nog med detta. Vi får också besked om att efter passagen vända och komma tillbaka i formation för att ge Correns fotograf litet bättre ljusförhållanden. 180-graders svängar i formering har vi inte precis övat, men vid det här laget har vi ganska stor formationsvana så det skall nog gå bra.



Vi närmar oss SAAB och sluter formeringen. Sāja, närmare, närmare. Höger huvudhjul på IFZ täcker precis noshjulet, då ligger jag rätt. Ideliga justeringar med gasen för att inte flyga för fort eller sakta. Med det indirekta seendet noterar jag att vi kommer in över SAAB. Vi befinner oss i en svag dykning mot klubben, men här finns inga möjligheter att läsa av höjdmätaren, det gäller bara att koncentrera sig på att följa IFX. Där passerar vi klubben och går över i en svag stigning. Över Leça-fabriken någonstans gör vi en vid sväng i formation. Jag har ytterposition och får stötta med gasen för att hänga med. Och så ut på rakkurs och ny svag dykning mot klubben. Woosch! Där passerar vi igen, sveper över H-huset och passerar ut över Johannelund. Nu har vi fått visa upp oss och våra speciella privilegier är slut för denna gången. Vardagen tar vid för SAAB-tornet och vi får order om väntläge över Väst medan annan trafik bestående av bla några trettiosjuor tas om hand.

Nu har ju SAAB-tornet redan före avresan fått löfte om att vi skall landa i bokstavsordning, så jag får gå fram och ta ledningen i den snurrande cirkeln av flygplan, som nu ligger efter varandra. Jag kan se GYI skymta bortom min vänstervinge där vi ligger varv efter varv. Vi får klart in och som första flygplan kommer jag in på höger bas, bana tjugonio. 1500 prick sätter jag IFX långt fram på banan med IFY och IFX tätt efter mig.

Ivar Filip Xerxes, Yngve och Zäta har äntligen kommit till sitt hemmafält.

När jag taxar in mot klubben har jag väntat mig att finna en välkomstkommitté, om inte direkt med röd matta och champagne, så åtminstone nyfiket väntande. Pyttisan! Jo, vid tankanläggningen står Kalle och ett par klubbmedlemmar, men det är allt. Jag kör dit och kuperar. De andra följer efter och ställer upp sig på linje med nosen mot tillsynshangaren.

Så småningom börjar det dyka upp litet folk ur klubbhuset, och efter en stund är det trots allt litet liv och rörelse och lätt feststämning. Vi poserar för Correns fotograf, Sture pratar med journalisten och sedan vidtar tankning. Vi skall flyga vidare till Bromma snarast, får vi besked om.

Mycket skall nu göras. Bagaget har vi ingen anledning att ta med oss, flygningen till Bromma skall planeras, flygplanen flyttas efter hand som de tankas och en kopp kaffe vore inte så dumt. Och vi får naturligtvis många frågor om hur vi haft det.

Flygningen till Bromma

Fyra minuter i fyra startar vi för sista gången i formering. Färdplaneringen är denna gång minst sagt rudimentär. Ett rakt streck till inpasseringspunkten Älvnäa, kursen avläst, Bromma-frekvenserna noterade, en timme tar det och vädret är bra.

Lars leder oss en liten omväg över Kimsta där han bor. Vi snyggar till formeringen och passera på lägsta tillåtna höjd. Tror jag. Sture passerar oss i den vevan och undrar vad vi sysslar med.

Vi får Östgötas tillstånd att passera över Fl3 och jag noterar en Hercules som håller på att taxa ut för start. Fortsättningen är totalt utan händelser av intresse. När vi närmar oss Bromma i lös formering lyssnar vi på ATIS. Sture har som vanligt för länge sedan flugit ifrån oss. Lars anmäler vår ankomst till Älvnäs och Bromma-tornet låter oss komma in via sedvanliga Kärsön. En sista gång omformerar vi till kolonn och medan Stockholms ljus börjar tändas under oss kommer vi i skymningen in på en ultrakort final till bana trettio. Vår marginal till mörkret måste ha rört sig om sekunder snarare än minuter.

Vid Swedairs anläggning möts vi av Swedairs representant som anvisar parkeringsplats. Där tas vi också emot av Bertil, flygläraren på LFK.

Tack för den här gången, SE-IFX

SE-IFX är inte längre "min". I det snabbt fallande mörkret plockar jag ur resterna av mitt bagage, påsen med alla flygplanspapper och allt annat som är kvar. En sista klapp på motorhuvn och äventyret är över. Vilken fantastisk resa vi haft tillsammans, IFX och jag, under de elva timmar och fyrtio minuter blocktid vi loggat tillsammans.

På Swedairs kontor bjuds vi på en kopp kaffe. Men pausen blir inte lång. Sture har redan förberett IFR-flygningen med GYI tillbaka till Linköping. Lars får nu chansen att göra den flygning med Yngve Ivar som han blev snuvad på i Bryssel för en halv evighet sedan.

Hem igen

Vi taxar ut till bana trettio, medan Sture i högersitsen tar emot vår IFR-clearance. Strax därefter kan jag njuta av den vackra synen av de otaliga ljusen i Stockholm under oss medan GYI sakta segar sig uppåt. Vi passerar ett tunt molntäcke och når FL 60 i ett blekvitt månsken. Molntäcket tunnas ut mot söder och när vi når Östergötland är det bara spridda moln kvar. SAAB-tornet är öppet och banljusen tända. Efter en odramatisk och vacker mörkerflygning tar vi märk för sista gången under Operation XYZ.

Äventyret är över. I kväll får vi sova i egna sängar.

