

## Med Gripen till Las Vegas



*JAS 39 över Grönlands östkust.*

I juli 2008 lyfte 7 st. JAS 39 Gripen från F 21 Luleå, tillsammans med två st. Tp 84 Hercules. Målet för resan var Nellis Air Force Base, Las Vegas, USA och övningen Red Flag.

Red Flag är världens största flygövning och mest mytomspunna flygövning. Red Flag inrättades på 70-talet efter erfarenheter från Vietnamkriget, där man märkt att de förlusterna kom under pilotens första tio stridsuppdrag. Syftet med Red Flag var att återskapa en övning med en komplex stridsmiljö som så nära som möjligt skulle efterlikna dessa uppdrag och därigenom ge piloten de nödvändiga erfarenheterna för att klara sig i strid. Red Flag omfattar

därför en hel rad riktiga luftvärnssystem och på Nellis AFB finns två permanent baserade jaktdivisioner med F-15 och F-16, vars enda uppgift är att agera motståndare till de flygförband som övas i övningen. Dessa divisioner och luftvärnssystem är specialutbildade i att efterlikna den taktik som används av en möjlig motståndare. Historiskt har detta varit sovjetisk taktik, under 90-talet också irakisk och kinesisk. På marken i övningsområdet finns också en enorm mängd markmål i form av stridsvagnar, lastbilar, bunkrar och fabriksanläggningar, många av dem godkända för skarpa anfall med bomber och robotar. Det finns

också konvojer som körs runt av målpersonal och t o m en SCUD-liknande robot som det gäller att hitta. För en svensk är dock övningsområdets volym inte särskilt imponerande. Det utgör t ex bara en knapp fjärdedel av det som F 21 har att tillgå i Övre Norrland. Mitt i området ligger dessutom den mytomspunna Area 51, vilken självklart är helt förbjuden att överflyga.

För Sverige var det första gången man fick delta i Red Flag och det kan ses som ett tecken på det amerikanska intresset för svenskt stridsflyg. Två år tidigare deltog Sverige på motsvarande sätt i en annan stor amerikansk övning, Red

*Fortsättning på sida 4*

# Scandinavian IFFR



## Informationsskrift för medlemmarna i International Fellowship of Flying Rotarians Scandinavian Section

### Editor och ansvarig utgivare:

Bo Johnsson  
Blåklockevägen 23  
SE-722 46 Västerås, Sverige  
tfn bost. +46 21 33 08 00  
tfn arb. +46 21 30 35 31  
mobil +46 70 533 08 00  
e-mail [bo@sitdown.se](mailto:bo@sitdown.se)

Scandinavian IFFR utkommer 3 gånger per år.

Hemsida [www.iffir.net](http://www.iffir.net)

### Scandinavian Section of IFFR Styrelse och funktionärer 2009/2010

Chairman	Christer Liljenstrand
Secretary	Rolf Mikkelsen
Treasurer	Tollef Myrvang Jensen
Editor	Bo Johnsson
Webmaster	Bo Johnsson
Arkivarie	N.A Bergqvist
Section Activity Leader	Svend Andersen
Country Leader	DK Svend Andersen FIN Matti Helin NO Audun Johnsen SE Bo Johnsson
Valberedning	Audun Johnsen, Bo Johnsson och Gustav Rosenlew

### Årsavgifter

Danmark	300 DKK	
Finland	40 €	Nordea 200518-44447
Norge	350 NOK	BG 7177 05 55005
Sverige	350 SEK	Skandiabanken 9150 902 438 9

## Kalender

### 2010 Events:

March 26-29 New Zealand, Fly-In Motueka  
April 25 French Section Fly-In LFON  
May 3-4 UK Sektion, Fly-In to Cark  
May 13-16 Germany Section; Fly-In Dresden.  
May 28-30 Benelux Section; Maastricht  
May 28-31 Italian Section; Fly-In to Fano  
June 15 UK Sektion, Fly-In to Northampton  
June 20 Annual IFFR Banquet; Montreal  
June 21 Board Meeting and AGM  
June 24 - July 4 Montreal Fly-Away  
June 26 - July 4 French Section, Trip to Slovakia  
July 23-26 UK Section, Isle of Wight  
August 20-22 German Section; Lübeck  
August 26-29 Scandinavian Section, Copenhagen  
September 10-12 French Section, Vichy  
October 3 UK Sektion, Fly-In to Oaksey Park  
Nov 11-13 Americans Region Fly-In Long Beach

## Redaktören har ordet



Snö, det är ordet för den här vintern. Jag tror att alla är mycket nöjda med vintern (åtminstone snöröjarna) men nu börjar vi vänta på Sol och Värme.

Som vanligt kommer flygvädret att bli bra under resten av året och det finns många fina Fly-In att flyga till. Speciellt rekommenderar jag vår vårt eget i Köpehamn. Bilagt med tidningen finns mer information.

Vi har fått en ny medlem, Erik Rosenlew, Finland. Om du vill se hur Erik ser ut, titta då på första sidan i nr 3/2009 där Erik och pappa Gustav sitter i sonens DA40.

**Tailwind Bo Johnsson**

## Chairmans spalt



Så har vi kommit in i ett nytt decennium och äventyret fortsätter. Trots vissa orosmoln på den ekonomiska himlen kan vi konstatera att 2010 är fyllt av aktiviteter inom allmänflyget och inte minst inom IFFR.

Årets stora evenemang är givetvis Rotary Internationals konvent i Montreal, Kanada med IFFR's fly-away den 20 juni till 4 juli. Men man behöver inte åka så långt för att träffas inom

IFFR gemenskapen. Vi har ett flertal IFFR sammankomster i Europa detta år, bl.a UK sektionen 3-4 maj, den tyska sektionen 13-16 maj, som jag själv skall besöka. Den italienska sektionen har ett program den 28-30 maj och vår egen skandinaviska sektion har årsmöte med aktiviteter den 26-29 augusti i Köpenhamn. Detaljer med anmälningsförfarande kring årsmötet hoppas vi kunna sända ut inom kort. Förutom detta axplock finns ett antal övriga IFFR aktiviteter, gå in på [www.iffro.org](http://www.iffro.org) för ytterligare info.

Vi har inom styrelsen fortlöpande diskuterat medlemsrekryteringen till vår skandinaviska sektion, me-

delådern stiger och vi behöver yngre medlemmar med nya friska synpunkter på hur vi kan driva och vidareutveckla vår verksamhet. Ett problem är att IFFR fortfarande är ett ganska anonymt sällskap för den breda Rotary populationen. Vi måste göra oss mera kända

för att därigenom kunna attrahera flera piloter eller rotarianer med flygintresse. Ett sätt att sprida kännedom om vår verksamhet är framtagande av en enkel informationskrift om IFFR. Tanken är att denna folder skall fördelas ute i Rotaryklubbarna i samband med en presentation som vi hoppas att ni känner för att engagera er i. Vi vet att det bland Rotarymedlemmarna ute i landet finns många som gärna skulle delta i IFFR om dom bara får chansen. Du finner ett ex av denna folder bilagt detta nummer av Bulletinen. Fler ex kan rekvireras från



redaktionen.

Så en glädjande nyhet, (åtminstone för mig) BEDA begick sitt luftdop den 13 september 2009 på Kallax i Luleå. Allt fungerade planenligt, hon flyger med ljuvlig harmoni, vänder på en femöring, men några svindlande farter blir det aldrig frågan om, 85-90 knop är faktiskt en behaglig framfart om man tycker om att även njuta av utsikten. Jag kan läsa i min flygdagbok att förra gången jag hade nöjet att framföra denna lätt bedagade dam var den 19 augusti 1990.

**Christer Liljenstrand**



*Fortsättning från sida 1*

Flag Alaska, vilket är en mindre variant av den ursprungliga Red Flag Det var alltså inte första gången Gripen korsade Atlanten och vi kunde utnyttja en hel del erfarenheter från den föregående resan. Redan 2003 genomfördes faktiskt en rundresa i USA med tre st. Gripen för att prova att korsa Atlanten. Liksom de tidigare gångerna gick vår resa nu via en rad stopp på vägen för att tanka och vila. Första dagen kom vi till Keflavik via Örland i Norge. Dagen efter till Iqaluit i Nordöstra Kanada via Söndre Strömfjord på Grönland. Därifrån gick resan till Cold Lake i Kanada via världens isbjörnstätaste samhälle, Churchill, på västra sidan av Hudson Bay. I Cold Lake gjordes en dags uppehåll innan det var dags för det sista benet till Nellis via Great Falls, Montana. Hela resan hoppade vi bock med våra Hercules för att ha tillgång till teknisk personal. Totalt tog såväl dit som hemresa 5 dagar.



*JAS 39D uppställd för start Nellis AFB*

Själva övningen ägde rum under två veckor med en mellanliggande helg. Övningen fokuserar mycket på samarbete mellan olika nationer och flygslag inom ramen för en koalitionsinsats. "Vår" Red Flag deltog förutom Sverige, USA med F-15, F-16, B-52 och EA-6 störflygplan, Brasilien med F-5, Turkiet med F-16 och NATO med E-3 AWACS radarspaningsflygplan. Scenariot var av stegrande svå-



*Mellanlandning Great Falls*

righetsgrad med möjligheten att en tidigare utslagen radarstation gav fördelar längre fram. Vår uppgift med JAS 39 var att uppträda som attackförband och flygunderstöd inom ramen för stora sammansatta företag. I täten för företaget gick i regel amerikanska F-15 för att upprätta luftherravälde och bakom dem kom vi och andra attackförband, skyddade av störflygplan och övervakade av AWACS. Mot oss fanns ett intrikat sammansatt luftförsvar av jaktflyg och allehanda luftvärn, som gjorde allt vad de kunde för att hindra oss i våra uppdrag.

Varje dag genomfördes två pass. De som inte flög kunde följa allt via storbildsskärmar i anläggningens filmsal. Varje företag föregås av intensiv planering tillsammans med övriga i företaget ingående enheter. Efter företaget genomförs en minst lika omfattande avgenomgång där den blå sidans agerande utvärderas i minsta detalj avseende träffresultat, agerande mot hot osv. Helgen mellan övningsveckorna var ledig och det gavs möjlighet att göra Las Vegas och ta en titt på Grand Canyon.

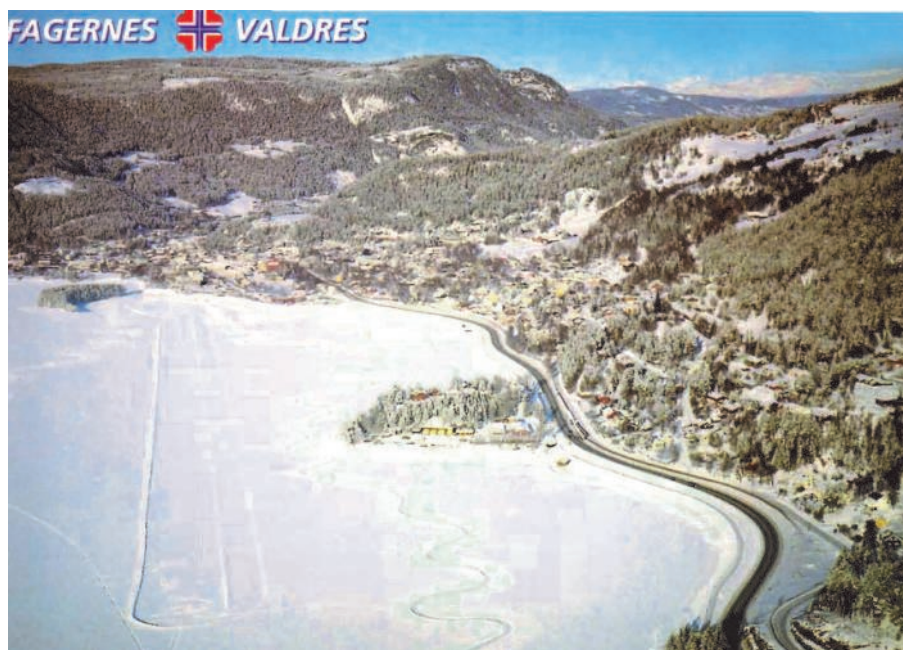
Resultatet undrar ni säkert över. Som vanligt kan man säga, behöver vi svenskar inte skämmas. Vi hade en av de högsta tillgängligheterna på flygplanen

under övningen och mycket hög överlevnad mot såväl jakthot som luftvärnshot. Den svenska lågflygtaktik som tidigare nyttjades i det s k invasionsförsvaret, kom åter till användning och visade sig fungera mycket bra mot luftvärnet. Under övningen sköts också en hel del skarp automatkanon och två skarpa laserstyrda bomber föllades. Den "kusinen från landet stämpel" som man som svensk brukar mötas av från början, tvättades snabbt bort.

Efter två veckors intensivt övande var det så dags att resa hem. Resan hem gick i stort sett i samma spår, men med en lite sydligare rutt genom Kanada. Överhuvudtaget bjöd resan på mycket storslagen natur, där inflygningen till Söndre Strömfjord var i särklass det vackraste. Ca en månad efter att vi lämnat F 21 stod vi åter på svensk mark efter en resa där vi aldrig varit nordligare än Luleå, trots att vi passerat såväl Island, Grönland och norra Kanada. Det var helt klart en resa som gav minnen för livet och som jag tror har bidragit till att både förbättra Flygvapnets kunnande, men även skapa en bättre bild av vad vi svenskar klarar av. Som alltid var man utomlands mycket imponerad av det flygplan lilla Sverige på egen hand klarat av att ta fram och vad det kunde utträta.

**Carl Bergqvist**

## PÅSKE FLY- INN FAGERNES 2010



Vi vil også i år arrangere Fly-Inn på Fagerenes i Påsken. Dette er en god anledning til og kombinere både flyging, skiaktiviteter som hører påsken til, og sosialt samvær med andre rotary og fly-venner.

Ankomst er fra 31.3.2010 og hjemreise den 4.4.2010.

Det vil også i år bli et variert program med besøk på Beitostølen Skiresort, Aurdal Skisenter og flyaktiviteter sammen med Valdres Flyklubb.

Fagernes lufthavn ENFG ligger ca 15 min biltur fra hotellet, og hvis forholdene er bra vil vi også bruke flyklubbens brøytede bane på strandefjorden ved siden av hotellet.

Vi vil bo på Quality Hotell Fagernes til meget rabatterte priser. Hotellet har meget bra standard med spa avdeling, to restauranter, og husorkesteret spiller til dans hver dag.

Nærmere info finner Dere på [www.fagernes-hotel.no](http://www.fagernes-hotel.no). [www.beitostølen.no](http://www.beitostølen.no). For priser, påmelding og annen informasjon vennligst kontakt meg på tlf +4790116049 eller [mmv-aut@online.no](mailto:mmv-aut@online.no)

Velkommen til den norske fjellheimen i påsken.

**Rolf Mikkelsen**

## IFFR EVENTS I 2010

Jeg har vært IFFR medlem siden 1993 og jeg bruker denne tiden av året til og planlegge hvilke IFFR events jeg skal delta på i sommer. På [www.iffro.org](http://www.iffro.org) får man full informasjon om de andre seksjoners arrangementer og programmer. Det og besøke andre seksjoners arrangementer, har for meg vært meget givende. Det blir mange fine flyturer til steder som man ellers ikke hadde tenkt og besøke. Programmene er som regel gode, alt er tilrettelagt med hotell, buss, severdigheter og ikke minst godt sosialt samvær med andre rotaryvenner. Det blir for meg en liten miniferie vekk fra hverdagens stress og mas.

Håper flere av våre medlemmer finner anledning til og delta på årets arrangementer. Spesielt vil jeg nevne den Tyske seksjonens Fly Inn i Lubec 20-22 August, helgen før vår seksjons møte i København. Mange av våre faste besøkende fra de andre seksjoner planlegger og delta på begge møtene og tar det som en sammenhengende ferie.

Planlegg en IFFR Ferie i år, det vil Dere ikke angre på. Har dere ikke tilgang på fly så er det muligheter til og sitte på med andre, og det er også mange som kommer med bil/rutefly etc. Det er ikke krav om og komme med eget fly.

Vennligst kontakt meg for nærmere informasjon

**Rolf Mikkelsen**



# FLYGNING I TYSTNADEN

## I JETSTRIDSFLYGARUTBILDNINGEN FÖRR I VÄRLDEN INNEHÖLL EN FANTASTISK ÖVNING

Alla människor som har nog starkt hjärta borde få vara med om den. Framförallt musiker och andra skapare av ljud skulle få ett helt nytt perspektiv på vad hörd tystnad kan vara, om de lyssnade konstruktivt på det som finns att höra i sittbrunnen på ett snabbt flygande jaktplan.

Man börjar med att stiga med fören rakt upp, tills man närmar sig den höjdd, över vilken det inte är vare sig tillrådligt eller tillåtet att gå med den flygplanstyp som man sitter i, i mitt fall J 88 Vampire, "Fladdermusen", "Blodsugaren", eller vad man nu vill kalla den på svenska. Tolv tusen meter över marken sätter man motorn på tomgång.

Därefter inträffar många, var för sig mycket specifika händelser. Först blir det ofattbart tyst. Tiden står stilla och stunden har evig varaktighet. Man upplever rymdens oändlighet, kommer alltid att befinna sig just där man är. Att flygplanet faller mot marken märker man inte. Det är ingen hjälp att man vet det. Kunskaper och känslor håller inte varandra i hand.

I början faller flygplanet med stjärtröret neråt, men redan efter några hundra meter vänder det, framåt eller bakåt, så att fören kommer neråt. När processen är helt färdig känns det som vore flygplanet upphakad i bakrodren och bakrodren i himlen. Det är som en kotte på en grangren en vindstilla dag.

Om fallet går framåt känns jorden välbekant, när den smyger sig upp över fören. Faller flygplanet bakåt, ser marken visserligen ut som du minns

den, men den är ändå en aldrig förut sedd mark. Det är både roligare och skönare att falla bakåt. Möjligen beror skillnaderna mellan fall framåt och fall bakåt på att de kemiska processerna i hjärnan blir olika om gravitationen påverkar den från nacken och framåt och därmed synkontrollen först och förstån det efteråt eller från pannan och bakåt och därmed från förståndscentra först och till syncentra sen. Upplevelsen är mycket fylld av ro.

Sedan börjar fören gunga från sida till sida som kläppen på en klocka. Övningen kallas också mycket riktigt för "moraklockan".

Så börjar flygplanet att snurra runt sin egen längdaxel. Samtidigt kastas fören från sida till sida och framåt och bakåt, allt våldsammare ju högre farten blir. Man får hårda törnar mot flygplansstolens kanter. Man tappar kontrollen över sig själv, fallet, flygplanet och marken. Skönt, otroligt skönt för den som är hållbar, men förmodligen smärtsamt för den som är vek.

Så blir slängarna mycket märkbart mindre våldsamma. Under ett ögonblick är allt stilla. Med "attityden", som det heter på pilotspråk, fören rakt neråt och aktern rakt uppåt faller flygplanet snabbt, mycket, mycket snabbt, rakt ner mot jordens yta. Fast det känns mer som att jorden kommer uppåt.

Sedan börjar flygplanet rotera runt sin egen längdaxel, först långsamt, men efterhand med mer och mer fart. Allt är samtidigt mycket verkligt och mycket överkligt och därför ändrar man sitt referenssystem. På flygpsykologspråk heter det att "man flyttar konstansen" eller, rättare "konstansupplevelsen", från

marken till flygplanet eller egentligen till sin egen kropp och sina egna ögon och sin egen hjärna. Piloten och det som är honom konkret närmast i den stunden blir det konstanta i tillvaron. Det som är längre ifrån honom, men som han ändå har tydliga upplevelser av, alltså i det här fallet marken rakt under flygplanet, blir föränderligt.

Man vet visserligen att det är flygplanet som roterar runt sin egen axel och faller neråt och marken som står stilla, men ändå odlar man snabbt, ögonblickligt, upp övertygelsen att det är tvärtom. Marken rör sig uppåt på samma sätt som flygplanet kändes röra sig neråt ögonblicket innan. Husen, bergen, träden sjöarna, åarna, vägarna med bilar på virvlar med och stiger uppåt, hastigare, allt hastigare. Jorden roterar runt flygplanet, medsols om flygplanet roterar motsols och motsols om flygplanet roterar medsols.

Man har bara några sekunder på sig att förhindra att flygplanet slår i marken. Men det känns som om man har evigheten till sitt förfogande. Det är en hisnande underbar känsla. Några piloter har inte kunnat avstå från att låta den finnas och växa aningen för länge. Deras kroppar är begravda i den stad där flottiljen ligger. Utom någras som har flyttats till hemorterna.

Om man lyckas objektifiera sig och sina handlingar flyttar man konstansen till marken, hittar fötterna och trampar på rätt pedal till skevningsrodren. Flygplanet, om man känner det så, eller marken, om det är så man känner, slutar att rotera så tvärt att det känns: som en sröt.

Så drar man åt sig spaken till höjdrodret, stabiliserar avståndet till marken, ger full gas, översvallas av dånet från mo-

torn och planar ut. När flygplanets kropp och vingar ligger säkert parallellt med marken i höjd och sidled, drar man av gasen. Motorn blir tyst, känns det som.

Om manövern är snabb och kontrasten mellan dykning och utplaning därför är kraftig, kan gravitationstrycket ökas sexfaldigt och blodet pressas ner från hjärnan och ner i kroppen. Därför ser man svart, något som är vanligt också när man gör looping, alltså flyger i en tvär cirkel med ovansidan av flygplanet inåt och nedersidan utåt. "Blackout" kallas reaktionen.

Man motverkar detta med en dräkt som pressar ihop bröstet, buken och benen så att blodet blir kvar i huvudet. Dräkten förhindrar dock inte att hjärnan momentant förlorar så mycken energi att dess förmåga och kraft att förstå det som händer reduceras och att ögonen förlorar i funktion.

Det sägs, att italienska stridsflygare under Mussolinis egid överraskade fienden genom att loppa med ovansidan utåt och undersidan inåt. "Bunt" kallades manövern. Piloten fick "redout" på grund av att blodet trycktes från kroppen och upp till hjärnan. Han reducerade effekten genom att använda en stryppsnares som minskade genomsläpligheten i halspulsåderna. Blackout och redout är givetvis fysiska, men de har psykisk innebörd långt bortom den fysiska, främst därför att hjärnan tryckbelastas mycket mer eller mycket mindre än annars, och på grund av de förändringar av tanke- och känslöverksamheten som orsakas av tryckvariationerna. Under en objektivt, mätt med klocka, kort stund upplever man många fler händelser än det går att få in i den tid som händelserna tar.

Enligt bestämmelserna skall man ligga minst fem hundra meter över markens nivå, men ingen kollar, förmodligen, och förresten har man rätt att ligga lägre under vissa omständigheter. Gör man det, och man flyger snabbt, så känner man hur flygplanets undersida får stötar av den luft som pressas ihop när man passerar över kullar. "Kytt" kallas det på flygarspråk. Ju starkare man är desto skönare känns stötarna.

Ligger man nog lågt rusar kullarna på sidan om flygplanet förbi och synen av dem drar yttersidan av ögonen utåt och bakåt. Man känner sig som en skämtteckning av en kines.

Flyghastigheten, relativt marken, är litet grand över ljudets. Man tycker att man hör det på att ljudet blir efter och att det därför blir tyst. Åtminstone minns jag det så.

När man minskar gaspådraget blir det ofattbart tyst, lika tyst som det var elva och en halv kilometer längre upp i luften och en evighet av upplevelser sedan. Men tystnaden där nere är helt annorlunda än den var där uppe.

Såväl under själva skeendena i fallet som under det som händer efteråt blir medvetenheten och lyssnandet helt främmande för det som man har vant sig vid i sitt tidigare liv.

För den som undrar över ljud och tystnader går annorlundaheten aldrig över. Man glömmer inte olikheterna mellan tystnaden där uppe. När man drog av gasen och fallet började, lugnt och städat, och tystnaden där nere, när händelserna var våldsamma.

Ju mer man känner på dem, desto tydligare blir det att det var olika sorters tystnader. Tystnaden där nere är mer total än tystnaden där uppe, men ändå

förlorar den sin betydelse snabbare, eftersom den är fysisk mer än psykisk, och eftersom den är slutet på en händelse och inte mitten av den.

Där uppe styr fantasin det mesta och det fysiska ganska litet, men där nere är det tvärtom. Och som alltid har det föreställda mer att bestämma än det verkliga.

Redan efter några moraklockor har det som man erfar nere vid markplanet blivit en rutin, något som kommer så som man väntar sig att det skall komma och som visserligen är värt att pröva många gånger, men som inte har samma otroliga innebörd av liv och skapande som det har, som händer där uppe.

Vad det än är, efteråt minns man alltid tystnaderna och olikheterna mellan dem, ja, man kommer aldrig ifrån dem och aldrig kommer man ifrån att sakna det som hände, därför att man var helt utan kontroll när man steg och föll, rollade och roterade och blev en annan hörare och lyssnare än ditintills.

Man förstår, att tystnadernas väsen nästan bara har med fantasin och upplevelsekraften att göra.

- Du, som är psykolog, säger flygläraren, när vi går mot mässen, du kan väl förklara, varför jag älskar den här övningen.

- Förklara kan jag inte, men kanske det är just därför att det är oförklarligt, som det är så skönt.

**Psykolog Torbiörn Stockfelt**

# Lars Gibson - Ytterligare en så kallad Flygskräonika

En tidigare Flygskräonika (FS) i denna tidning avslutades sålunda: "Hur det gick med anställningen hos Ernst Lüdt Fluggesellschaft är en historia, som jag får återkomma till en annan gång". Denna gång är NU!

Efter avlämnandet av en då nämnd Focke Wulf "Stieglitz" i Nabern Bei Teck öster om Stuttgart återvände jag till Hartenholm norr om Hamburg för att återuppta förberedelserna för årets jordbruksflygning med mera. Ett steg i den riktningen var inflygning på företags EP 9:a. Initialerna står för Edgar Percival och är således en engelsk konstruktion. I det rymliga lastutrymmet hade Mr Percival placerat en stor kemikalietank. Lastutrymmet var så stort, att aerodromens grannar tyckte EP 9:an var tragend. Ni som har kunskaper i det tyska språket vet, att tragend står för havande.

Havande förklarar detta kan jag återgå till utbildningen. Efter några varv runt Flugplatzsn och några acceptabla landningar var jag mogen att flyga solo.

Strax innan jag skulle svänga från medvindslinjen till vänster bas, bluddrade motorn. Långt bort från fältet, första soloflygningen, företags enda flygplan, nytt jobb att se fram emot. Just då skulle detta hända. Men det kunde ha varit värre, ex-vis motorstopp i starten. Som de flesta läsare av IFFR:s medlems-tidning vet, är åtgärderna:

1. Flyg planet.
2. Se ut en lämplig nödlandningsplats (den visste jag redan men skulle höjden räcka?).
3. Skifta tank, vilket lämpligen sker samtidigt med punkterna 1+2.

Så gjordes, och motorn återgick



*Edgar Percival EP9. Nog ser den havande ut*

till normalt ljud, propellern snurrade som normalt. Landningen blev också normal. Lika så fylldes - som normalt - mer bensin i tankarna.

Vad lär man sig av detta? Jo, att man inte skall lita på en bränslemätare, som visar halvtank, utan visuellt kontrollera mängden. Även om det behövs en steg för att nå upp.

Herr Lüdt ansåg väl mig efter detta ännu mera kompetent och tog upp löneförhandlingar. De gick i och för sig "sehr gut" liksom traktamentsfrågan. Men den hade ett - i dubbel bemärkelse - Aber. Vid rundflygning, bl.a. på de Ostfriesika öarna, skulle Diäten ej ersättas/Tegegald ej utbetalas. Varum? Jo, sådan flygning skulle ju ske på sådana orter, som folk längtar efter att få besöka och faktiskt betalar för att få resa dit! "Jag är född på en turistort och vet prisläget. Dessutom habe ich die Nase voll davon. Det är således inget jag längtar till och ännu mindre att själv betala för".

Våra vägar skiljdes således. Under den korta tiden hos Ernst Lüdt hade jag funnit honom ytterligt unangenehm. Jag hade meine Nase voll och lämnade utan saknad.

Saknad fanns däremot hos Stockholms Flygskola, där man behövde en flyglärare. Direkt efter återkomsten till mitt Vater-

land kunde jag börja på Skå Edeby, som sådan.

Ernst å sin sida ville väl få sina flygmekaniker mer effektiva och tyckte att han borde sköta, jordbruksflygningen också. Han placerades i nämnda EP 9:a. Där hade man placerat kemikalietanken på längden i stället för på höjden, antagligen för att underlätta påfyllningen av besprutningsvätska.

När min efterträdare skulle göra en upptagning framför ett hinder, rann resterande vätska bakåt i tanken. Snabbt som tanken ändrades planets tyngdpunkt och därmed flygegenskaperna. Kort sagt, aerodynen havererade.

Piloten klarade sig med ett trasigt öga. Det var således nära ögat, att detta öga kunde ha tillhört undertecknad.

Vad lär man sig då av detta? Jo, vikten av Vikt & Balans. Ett tråkigt och ibland krångligt kapitel i läroplanen / flyghandboken. Men nog så nyttigt.

Så var det ju frågan om ordet Flygskräonikor. I de tio utgåvor av FS, som jag producerat, finns det både egna och andras berättelser. De senare är ofta skrönor. Medan mina egna alster är krönikor. Därav detta nya ord, vilket ännu inte kommit med i SAOL, d.v.s. Svenska Akademiens Ordlista.

**Lars Gibson**