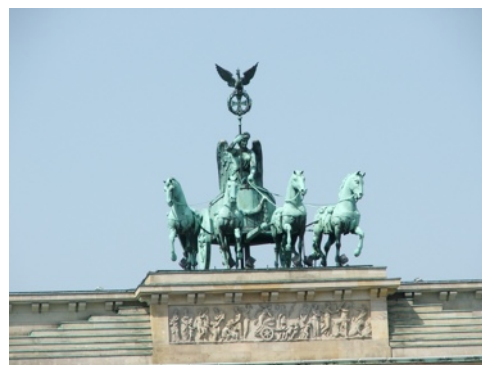


ILA Berlin 2008

I flera månader hade det pratats på klubben om att flyga till Berlin under ILA flygmässan. Skulle det vara möjligt med våra Jabiru? Första mars gick fristen ut för att flyga med annat än mode S transponder. Det var bara att slå det ur hågen. Jag hade mailat till tyska luftfartsmyndigheterna och fick 3 svar tillbaka om att det inte skulle vara några problem att flyga VFR i Tyskland men något svar på min fråga om transponderutrustning fick jag inte.



Hursomhelst ringde jag och framförde mitt ärende bara några dagar innan eventuell avresa. I stället för svar på min fråga om transponder fick jag ett telefonnummer och innan jag visste ordet av hade jag fått en slottid för ankomst och avfärd. Kravet på transponderutrustning finns bara i C och D luft samt över 5000 MSL eller 3500 GRD. Transponder mandatory zone (TMZ) kallas det. Bara att ringa till KSAB och beställa kartor. Två kartor över Tyskland skulle räcka. Berlin TMA och Schönefeld flygplatskarta faxades från FPC.

Nu var det bara färdplaneringen kvar. Slottiden var kl 09.10 LT d 30/5 så det skulle bli att gå upp kl 4 på morgonen. Inte en möjlighet! Räcker bränslet?? Marginaler?? Nej det fick bli en annan lösning. Jag ringde till Vellinge/söderslätt, ESTT. Det gick bra att tanka där och sova över på deras soffa i klubbstugan. Tidigt på morgonen skulle det bli i alla fall men då skulle jag ha en fulltankad maskin och flera timmars marginal i bränsle.

SE-VAS bokad och torsdag 29/5 kl 19.25 lättade jag mot sydlig kurs. Ingen dramatisk resa. Sweden ger väldigt bra assistans, "Ängelholm öppet". Vid Fagerhult bytte jag frekvens och fick klart genom Ljungbyhed TMA på 3000 ft. Nytt frekvensbyte till Sweden igen och klart genom Malmö TMA på samma höjd. Väster om Eslöv, rakt över Lund. Det gäller bara att inte komma för långt västerut mot Köpenhamn TMA på 2500 ft. ESTT ligger precis på gränsen. Klart att sjunka och vid anrop på Söderslätt radio fick jag faktiskt svar från klubbstugan. Vindstyrka och riktning rapporterades så det var bara att gå in i trafikvarvet på höger medvindslinje bana 03, över raden av vindkraftverk öster om fältet. Kl 21.00 gräset i Skåne. 1.35 i flygtid. Tankade fullt, 24 liter! Oups 15 liter i timmen. Det brukar hon inte ta. Det handlar nog om hur hon lutar när man tankar. I Jönköping blir det åt fel håll så att det rinner över innan det är riktigt fullt.

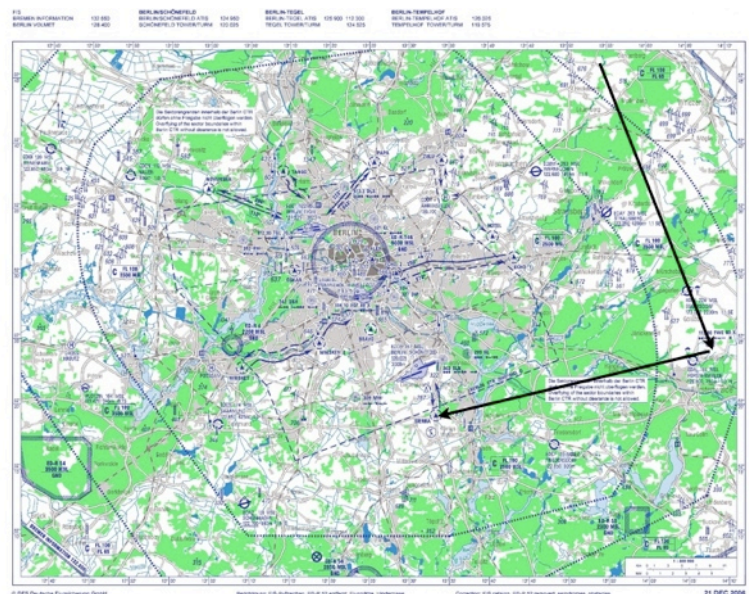


satte jag hjulen i

Installerar mig i klubbstugan och tar fram kartorna över Tyskland. Som jag brukar göra letar jag på kartan över rimliga brytpunkter och knappar sedan in dem i gps'en. På så sätt får jag kurs och distans samt tid i noll-vind. Enkelt att rita strecket i kartan och skriva in TT och dist i driftfärdplanen. Ringer meteorologen och får vind att räkna på, 100/10. På den sträcka som jag valt får jag en flygtid på 2.35 och med start kl 06.30 skulle jag vara framme 09.05. Kunde inte bli mera perfekt än med fem minuter före slottiden. Ringer in färdplanen och samtidigt returfärdplanen då jag har en slottid för återresan också.

Fredag 30/5 lättar jag på planerad tid, aktiverar färdplanen i luften och får klart att stiga till 5000 ft över Östersjön på kurs mot Rügen och en fyr, TRT som jag har som första brytpunkt. På den höjden finns det ingen möjlighet att nå landningsbart område under i vart fall 20 till 30 minuter. Det känns lite tryggt att se ganska många båtar. Det hela gick ju bra och vid tyska gränsen anropar jag Bremen information och får en ny transponderkod Jag väntar tills jag är över land med att fråga om det går bra att ligga kvar på 5000 ft. "Inga problem" blir svaret.

Nästa punkt i kartan är NEG en NDB och därefter hade jag ritat ett streck till FWE en VOR i den yttre ringen inom Berlin TMA. Nu väljer jag att lägga min kurs lite längre västerut för att inte få så långt in till inpasseringspunkten till Schönefeld CTR, Sierra. I god tid försöker jag få kontakt med Bremen info men får inget svar. Efter cirka 5 minuters försök tröttnar jag och anropar TWR, får order om att omedelbart sjunka till under 2500 ft. Jag inser då att jag borde ha anropat tornet tidigare alternativt flugit som om jag hade radiobortfall. En viktig lärdom för mig.



Trots att jag är mera än 20 minuter före min slottid får jag klart in via Sierra till höger bas bana 07R. Flera anrop från TWR om "report field in sight" innan jag svarar på ett tillfredsställande sätt. 3 km bana inom ett gigantiskt fältområde borde inte vara så svårt att se. Det måste vara stundens allvar som tynger mig och naturligtvis glädjen att ha kommit fram. På finalen inser jag det olämpliga att sätta mig på landningsmärket och behöva taxa 2 km så jag lågflyger en bra bit in och får i flygande fläng instruktionen från TWR att "expedite vacating the runway via taxiway Delta to the left". Landar precis innan taxibanan och möts av en follow me bil som lotsar mig till "general aviation parking, GAP". Det är inte alls så många plan som jag väntat mig.



Några till anländer men det är ett påfallande litet antal. En tankbil kör runt bland nyanlända. 31 L går att få i efter 2.15 i flygtid. 13,8 L/h i förbrukning är något som stämmer med beräkningen.

Min bristande planering vad jag skall göra när jag väl kommit fram gör sig nu gällande. Inget hotellrum bokat men det löser sig med ett telefonsamtal till min dotter i Malmö. Hon har bokat en termin i Berlin och ett förslag på hotell som andra jönköpingsresenärer skall bo på avfärdar hon raskt. Jag har tidigare bokat på hotell i centrala Berlin och bestämmer mig för att bege mig dit då jag stöter på Lars Ekelund med resällskap. Vi går till en buss som skall ta oss till ILA. En lång färd runt till andra sidan av fältet i en alltför varm buss. Ingen brist på solsken och jag ångrar raskt bristen på kortbyxor och solhatt. Lång kö till biljetter in och för mig som inte är så flygintresserad är det obegripligt vad alla tusentals personer ser för nöje i att besöka en flygmässa. Alla måste passera en sedvanlig säkerhetskontroll på flygplats och särskilda byggnader hade satts upp för detta ändamål. En stor organisation med massor av människor som arbetade. 17 € i inträde hade de nog användning för.



Väl inne på plattan och hangarer är det massor av folk. Det kryllar av flygplan också. Mest folk är det kring det största av dem alla. A380. Vi får se henne flyga också och det blir en upplevelse. Till synes på nära håll visas branta svängar i vad som uppfattas ske i ultrarapid. Magnifikt!



Själva mässan verkade annars mest till för allmänhet och industri än för piloter. Uppvisningar nästan hela tiden och ibland inte ens uppehåll för startande charterflyg. Väntläge och separation vad är det??

Är det någon som tror att det går att loopa med en helikopter? Jag tror det inte fastän jag har sett det!

Andra omöjliga flygmanövrer stod militärjet maskinerna för. Mera skriver jag inte om denna tillställning. Bilder och annat finns på

<http://lae.blogg.se/2008/june/eddb-080531-ila-2008.html>





En dags strosande fick räcka. Tar bussen tillbaka till fältet, vinkar av Ekelund & co, som flugit ner över dagen och tar S-Bahn till Friedrichstrasse, byter till U-Bahn, åker två hållplatser till Anhalter Bhf, går 500 m och checkar in på IBIS hotell. Något dyrt var det allt men jag var trött och jag var mitt i Berlin. Tio till femtom minuters promenad till Potsdamer platz med massor av pubar och restauranger. Kunde inte vara bättre. Får kontakt med Nils Kornstrand som kommit ner under eftermiddagens slottider. Deras hotell ligger halvvägs till Polen.



Med ett positivt sinne kan det bäst beskrivas som ett enastående tillfälle att uppleva en genuin DDR-miljö. Det tog en timme att på skumpiga vägar och genom skogar komma till Potsdamer platz där vi stämt träff. En kulturhistorisk resa som jag gick miste om. Jag blev tacknömligt bjuden på en öl inne på Sony center. Inte på Josty's som annars kan rekommenderas om man har lite pengar över och vill äta gott.



Dagen därpå bestämmer jag mig för att göra stan, dvs strosa runt lite grann. Promenerar förbi Potsdamer Platz till Brandenburger Tor och passerar Holocaust Monument. I bakgrunden på bilden skimtar TV-tornet vid Alexanderplatz. Den stora kulan rymmer ett kafé, som förutom utsikten inte är värt pengarna. Tar inte denna väg nu utan svänger in på Unter den Linden där jag får trängas med turister. Tar höger in på Friedrichstrase till Galeries Lafayette för presentköp till nära och kära. Fortsätter förbi Stadtmitte men inte ända till Checkpoint Charlie och Mauermuseum som nog får anses vara ett obligatoriskt stopp vid ett berlinbesök. Jag har varit där tidigare. När ni går dit, glöm inte att beundra den hembyggda UL som användes vid en av de lyckade flyktförsöken från Östberlin. Tiden går alltför fort när man har en slottid att passa och jag ville helst komma iväg tidigare för att hinna hem innan det blev mörkt. Går via Leipziger strase tillbaka till Potsdamer Platz för en lunch och sedan via hotellet för mitt bagage, åter ut till Schönefeld.



Ny färdplanering att göra och jag ringer meteorologen och får samma vind att räkna på som på ditvägen, 100/10. Nu hade jag tänkt att åka rakaste vägen till Jönköping för att slippa tanka på vägen. 57 L stannade min beräkning på. Lämpligt nog sammanföll färdlinjen bra med Longituden 01400 så jag slapp rita ett streck i kartan. Det var ju redan gjort. Ringer in en ändrad färdplan. Ser att Follow Me bilarna börjar anlända och lotsar ut plan till start. Skyndar mig att ta kontakt över radion och påtalar att det står en bil och väntar på mig. Antingen är det det som hjälper eller så är det inte så noga med slottiden för jag får klart att taxa ut till holding point runway 07R via taxiway Delta, före min slottid. En Cessna lyfter strax framför mig när jag kommer fram. En skylt anger dock en pil till

vänster och 07R 850 m. Backtrack behövs inte med Jabiru och jag lättar från EDBB kl 17:20. Jag får klart ut via Sierra vilket är den enda passerpunkt som är angiven och med ett kort trafikvarv och höger passerar jag rakt över flygmässan med publik och allt. En roll hade suttit fint, tänker jag. Nåja, drömma går väl an. Flyger nordnordost så nära jag kan kontrollzonsgränsen, på 2500 ft och styr sedan rakt norrut. Strax blir jag dock bekymrad för min bränsleberäkning för vindkraftverken har sina propellrar riktade åt samma håll som jag. Det krävs många anrop på



Bremen info innan jag får kontakt och kan begära att få stiga till flygnivå 55. På den höjden blir vinden mera gynnsam och när jag efter 1:20 kommer i höjd med VOR-fyren FLD, nära östersjökusten, stämmer bränsleåtgången eller är något bättre än beräknat. Ut över hav igen och ligger en bit österut i förhållande till Sassnitz. Sverige skymtar en bit bort och när kusten framträder tydligare är det en obetalbar syn Sandhammarens stränder lyser vita i solskenet och åt väster anar jag Falsterbonäset. Är inte Skåne större än så? Passerar strax öster om Ystad centrum och resten av flygningen innehåller inte mera dramatik än att jag av och till kontrollerar kvarvarande bränslemängd och konstaterar att det räcker med marginal. Landar på ESGJ kl 21:05, efter min längsta sträckflygning hittills, 3:45. I tanken hade jag då cirka 14 L kvar och det skulle ju räckt 1 timme till.