

Att landa med flygplan på Gärdet i Stockholm

Michael Westlund berättar efter Stockholms Flygfestival 21-22 augusti 2010

Jag hade nog aldrig föreställt mig att jag skulle få möjligheten att landa - eller starta - på Gärdet mitt i Stockholm. Någonstans i bakhuvudet finns ju Gärdet som möjligt nödlandningsfält när man sightseeingflyger över city - från de 600 meter man normalt får från Brommatornet kan man ju glida dit om det skulle behövas - men det är ju inte så att man funderar så mycket över hur det verkligen ser ut på marken. Eller att det skulle gå att få till en laglig landning och parkering utan att vare sig Luftfartsverket eller lappisorna lade sig i.

Stockholms Flygfestival

När Rolf Lindgren sökte medhjälpare för Segelflygförbundets utställning på Stockholms Flygfestival och 100-årsfirandet av flyget i Sverige, tyckte jag att det lät som ett kul upplägg. Vi pratade om möjligheten att göra en överflygning med Super Dimonan över Gärdet som en del i flyguppvisningen. Pekka skulle göra en avanceuppfisning med en ASK-21. När jag sedan fick höra att det skulle upprättas en tillfällig start- och landningsbana på Gärdet blev jag ännu mer nyfiken - skulle den räcka till för Super Dimonan också?

Efter kontakt med KSAK, som ansvarade för själva flygprogrammet och landningsbanan, framgick att banan skulle vara cirka 300 meter lång och 10 meter bred. En närmare kontroll i flyghandboken, lite uträkningar med extra marginal för begränsande faktorer som kuperat fält, gräs etc. visade att det borde gå att både starta och landa med maxlastat plan och vindstilla. Nästa steg var att undersöka fältet från marken.

Alldeles för dåligt som flygfält

Sagt och gjort - en cykeltur ut till Gärdet och några promenader fram och tillbaka längs med fältet kunde jag konstatera att det i dess befintliga skick inte skulle gå att landa säkert på - det var alldeles för mycket gropar från hästhovar och sorkar. Något KSAK redan tänkt på men ännu inte åtgärdat - så det fick bli ytterligare en utflykt till Gärdet några dagar senare. Oavsett landning eller inte, så skulle jag ju flyga uppvisningsvarvet, en cirkel med 600 meters radie runt Kaknästornet, så det var dags för lite flygövningar!

Jag flög två kvällar, dels själva uppvisningsvarvet över Stockholm, men också några praktiska start- och landningsövningar på Långtora. Det gick att få stopp på Dimonan på cirka 120 meter vid svag motvind, ungefär samma sträcka om jag gjorde det i sidvind. Men det förutsatte en hinderfri inflygning. Starten var svårare att mäta, men jag uppskattade rullsträckan till max 200 meter, en knapp tredjedel av fältet. När man väl lättat och inte har friktionen mot marken kvar så går det fort uppåt med turbon på högtryck. Min bedömning var ändå att jag inte hade lust att starta österut på Gärdets stråk 11. Skogen bredvid Kaknästornet i banans förlängning är hög och med motvind från det hållet kan man sannolikt förvänta sig ett nedsvep. Två saker kvar att hålla tummarna för: vind från rätt håll och att hålen i banan skulle fyllas igen tillräckligt för att medge landning.

Briefing och slot-tid

Två dagar innan Flygfestivalen ses alla piloter för briefing ute på Bromma. Ännu inte helt klart när jag skulle få landa även om väder och bana skulle hålla måttet - men de sista frågetecknen

reddes ut och jag fick en slot-tid för landning. Om förhållandena inte skulle medge landning så var plan B två uppvisningsvarv över Gärdet och tillbaka "hem". Men då skulle jag själv inte få ta del av Flygfestivalen.

Dagen innan Flygfestivalen beger jag mig ut till Gärdet på eftermiddagen för att inspektera fältet och hjälpa till att sätta upp de 400 meter kravallstaket som avdelar publik- och utställningsområdet från start- och landningsbanan. Efter flera promenader fram och tillbaka över fältet kunde jag och Roffe konstatera att det fortfarande fanns ett par håligheter, som vi fyllde i med hink och spade till jag tyckte att det var tillräckligt bra för att känna mig säker. I banans förlängning mot Kaknäs finns en drygt 50 meter lång taxiträcka till utställningsområdet och Blériot-tältet. Den var inte fullt lika jämn som banan - något jag skulle bli varse om lite senare.

Oljestänk i ansiktet

En bonus för oss som var ute på Gärdet och jobbade var den inofficiella provflygningen av huvudattraktionen, Tekniska Muséets Blériot XI. Dessutom var det flygmaskinens luftdop - den hade aldrig flugit tidigare utan bara varit utställd i Tekniska Muséets flygutställning. En solig kväll med svag vind i rätt riktning. Något som är viktigt för Blérioten som måste riktas in för hand innan start och sedan inte har någon möjlighet att styra i sidled innan den är uppe i luften. Mikael Carlsson klarade det galant och gjorde en bejublad flygning - inklusive en studs-och-gå med den över 100 år gamla konstruktionen. Lukten påminde om de modellplansmotorer jag lekte med som liten. Blérioten dricker cirka 5 liter ricinolja i timmen och nu förstår jag att det finns fler skäl att ha läderhuva och pilotglasögon än bara väder och vind: oljestänk i ansiktet!

Förbiflygning - och en skumpig landning!

Dagen D, lördag den 21 augusti. Periodvis mulet och låg molnbas på väg i bil till Långtora, men gradvis uppklarnande. Vinden ligger på från rätt håll, för landning på stråk 29 med lite sidvind från vänster. Prognosen säger att vinden kommer att vara västlig till sydvästlig hela dagen. Samordning med Roffe och KSAK:s flygledning i telefon. Bestämmer mig för att flyga och genomföra landningen.

Startar och flyger mot Stockholm och Bosön som är väntläge för alla flygplan som ska vara med i uppvisningen. Behöver bara vänta ca 10 minuter innan jag blir uppropad. Sjunker från 2000 fot till 1000 fot från Bosön till Frihamnen, därefter ett medsols varv runt Kaknästornet över Gärdet innan jag gick in i ett andra varv för landning. Jag sjunker på en medvindslinje strax bortom Djurgårdskanalen och svänger in på basen - och därefter final med Kaknästornet i blickfånget över den relativt höga skogen. Jag drar full broms när jag närmar mig skogsbrynets slut och siktar en bit innan banan. Min besiktning av banan inkluderade ju även taxibanan som låg i banans förlängning åt mitt håll. Den var iofs lite guppig men jag gjorde bedömningen att det skulle gå att sätta sig där för att inte riskera att rulla för långt. Inflygningen över skogen är lite guppig, vinden skapar turbulens, men så snart jag har passerat skogen blir det stabilt igen.

Landningen går fint, lite gropigt precis där jag satte mig strax innan den egentliga banans början - vilket jag i efterhand kan säga var en felbedömning från min sida. Den markerade landningsbanan räckte gott och väl till för att få stopp på planet. På videon från landningen ser jag att det stänker upp en del sand kring hjulen. Sanden användes för att jämna ut

hålligheterna i fältet och får det att se ut som att jag nitar med bromsarna när jag rullar över, men det var förvånansvärt mjukt i cockpit ändå. Taxningen tillbaka längs med banan till utställningsområdet blir faktiskt guppigare än utrullningen vid landningen och när jag passerar en korsande stig på taxisträckan innan banan guppar planet till ordentligt och tar i marken med sporren - det såg lite dramatiskt ut och är ett bevis på att det är bra att ha säkerhetsbältet på sig även när man taxar. Och att alltid taxa långsamt. Som tur är så är nosstället placerat precis bakom propellern så det ska mycket till innan den går i marken, men en lärdom är att alltid taxa varsamt. Riktigt långsamt om du inte känner underlaget. Stigen och att den var relativt djup och upptrampad doldes av gräset för mig som satt i planet även om jag visste att det fanns en stig där.

Kungligt mottagande på marken

Det är inte varje dag man får ett sådant mottagande när man landar. Flera tusen åskådare, flera klubbkollegor som vinkar in mig mot utställningsområdet och ett kravallstaket som snabbt öppnas och många händer som tar i och drar. Det tar inte många minuter innan planet är parkerat och besökarna flockas runt det. Dimonan var ett av få plan som dels landade, dels stod inne på publikområdet så att alla kunde komma fram och titta på nära håll. Några få lyckliga fick provsitta, men tyvärr hade vi inte möjlighet att låta alla göra det.

Runt sextiden på kvällen startar jag och flyger tillbaka till Långtora över natten. En regnskur på eftermiddagen hade blött upp fältet, men marken var förvånansvärt hård och jag märkte ingen väsentlig prestandaförsämring vid starten till följd av fukten. Det är alltid bra att räkna med stora marginaler när man räknar ut prestanda - och i det här fallet räckte 300 meter gott och väl till även med blött gräs. Bortom banans slut finns ytterligare ett ca 100 meter långt avspärrat och plant område ifall något skulle gå riktigt snett med motorn, men Dimonan stiger som en kork och jag fortsätter efter ett varv över Gärdet in mot city. Bromma har stängt för dagen, så jag flyger med egen uppsikt rakt över Stockholm i eftermiddagssolen tillbaka mot Långtora, där jag landar. Vilken dag! Imorgon blir det repris om inte vinden vänder! Men då landar jag längre in.

Kappflygning med Piper Pawnee

Den andra festivaldagen, söndag den 22 augusti, är vädret mycket soligare och vinden lite kraftigare. Så länge vinden ligger rätt för landning på gärdets stråk 29 gör det inget att det blåser. Vindriktningen är densamma som igår och jag fattar ett preliminärt beslut att landa. Inflygningen idag blir lite senare än gårdagen, så jag hinner med en kort tur till Västerås-Johannisberg för att lämna av Anders Bjellby som ska hämta hem bogserflygplanet från service. Vi startar i rote men med 75 % gaspådrag glider Dimonan i knappt 20 km/h och klubbens Piper Pawnee hamnar i bakvattnet trots sina 235 hästkrafter. Efter tankning startar jag på väg mot Gärdet. Den här gången får jag vänta lite längre vid Bosön, men efter knappt 20 minuter är det min tur in i varvet. Den här gången tolkar jag regeln om att endast landande flygplan får flyga lägre och närmare Kaknästornet än 600 meter lite tidigare än själva finalen - och publiken får förhoppningsvis en lite bättre vy av den smäckra Super Dimonan. Vindstrutarna pekar åt rätt håll och jag ropar upp i radion att jag påbörjar landning.

Turbulent inflygning men mjuk landning

Den kraftigare vinden känns när jag glider över skogsbrynet på finalen till stråk 29 - turbulensen är starkare idag. Jag håller dessutom lite högre fast än dagen innan för att kompensera för vinden, så det både är och ser lite skakigare ut, men precis som dagen innan

blir det lugnt och stabilt närmare marken när inte skogen rör upp luften. Sättningen sker precis bortom banans början och jag använder hjulbromsarna sparsamt för att rulla hela vägen bort till banändan - allt för att så många som möjligt ska få se Dimonan i aktion på nära håll. Taxningen tillbaka till utställningsområdet sker med gårdagens händelse i gott minne betydligt långsammare och försiktigare. Eftersom landningen sker senare på dagen har det hunnit samlas betydligt fler besökare. Mottagandet är lika stort, om inte större än dagen innan och det tar inte många minuter innan Dimonan är parkerad innanför staketet efter hjälp från flera av klubbens funktionärer på plats. Ett ännu större publiktryck idag än dagen innan, sannolikt beroende på det soligare vädret och att fler har fått reda på evenemanget.

Start med Stockholms skyline i bakgrunden

Idag måste starten ske tidigare än igår eftersom det upprättade luftrummet för Flygfestivalen slutar att gälla redan klockan 16 - och med det upphävs också avspärrningarna på marken. Gärdet är en favorit bland många joggare och hundägare som sannolikt inte är vana vid att behöva hålla utkik efter startande flygplan med långa vingar och stora propellrar.

Start, varmkörning och uttaxning till stråk 29 går bra, vinden ligger på som tidigare men är svagare nu. Drar på full gas med hjulbromsarna låsta - alla instrument ser bra ut och jag släpper bromsarna och accelererar ut mot Gärdet. Jag upplever rullsträckan som lite längre än dagen innan, men fortfarande med god marginal. 90 km/h, roterar. 105 km/h och planet stiger som en kork. Jag tar ett varv runt gärdet och ropar på Brommatornet för tillstånd att gå rakt över city mot Mälaren på 1500 fot via Älvnäs. Jag lämnar ett soligt Gärdet bakom mig och med en unik erfarenhet i baggaget.

När Barkarby lades ned i början av sommaren sörjde jag att det var slutfluket i Stockholm annat än om man flyger in utifrån för lite sightseeing utan att landa. Om man nu inte känner för att betala 250 kr exkl. moms för att landa på Bromma förstås. Att få möjligheten att landa på Gärdet var både lärorikt och roligt, och att ha Gärdet inskrivet i flygdagboken är det inte många som har.

Ett stort tack till alla som gjorde detta möjligt, både KSAK och Stockholms Segelflygklubbs (och övriga flygklubbar) medlemmar som hjälpte till med allt på marken - från att dra in och ut planet, tvätta det och missionera segelflygets budskap till alla besökare! Jag hoppas att möjligheten att genomföra liknande evenemang nära Stockholm i framtiden är större nu, och att allmänhetens förståelse för vad både motor- och segelflyg är har ökat!

Mina rekognoseringsbider från Gärdet: http://gallery.me.com/michael_westlund#100046

Lite "vimmelbilder" från marken: http://gallery.me.com/michael_westlund#100077

Blérioten provflyger kvällen innan Flygfestivalen:

http://gallery.me.com/michael_westlund#100067

Lördagens landning med SE-UPH (se 50 sekunder in i ideon):

<http://www.youtube.com/watch?v=vgiYNlc-rzY>

Söndagens landning med SE-UPH: http://www.youtube.com/watch?v=uYsfJjp_rxY

Om du har egna bilder eller videoupptagningar med SE-UPH är jag nyfiken - hör gärna av dig!

Michael Westlund