

Med Akka One på gåsahöjd och med gåsafart över Sverige



Kanske läste du i PilotBriefing 2/2010 om våra planer att flyga i Nils Holgerssons spår i eget flygplan.

Vi gjorde det! Se faktarutan nedan.

Stor gästfrihet och hjälpsamhet har vi fått på såväl flygklubbarna, som mindre och större flygplatser.

Ett STORT TACK till hela Flygarsverige som ställde upp för oss, ingen nämnd ingen glömd.

Ni läste säkert om vår rese planering. Det är inte bara att på pappret skriva en plan utan också ta en mängd underhandskontakter. Frågor som hur är fältet, kan vi tanka UL mm måste klaras ut. Höll planen frågar ni säkert? En sak visste vi när vi gjorde den – den håller inte. Men vi har en plan – som "Sickan säger". Något att utgå ifrån, detta visade sig vara ovärderligt. Vi hade förberett våra färdplaner mm, vilket underlättade varje morgon när vi tog kontakt med FPC (Flight Planing Center). Ett varmt tack vill rikta till FPC samt MET ESSA & ESNN (för fjällväder). Tveka inte att ta kontakt med våra "markbundna medarbetare." De är alla mycket hjälpsamma.

Vi navigerade med "karta och kompass". Detta krävde noggranna kartstudier samt kartprepareringar (kurser, minutsträck mm). Målet för resan var ju – just det - RESAN. Vi tror att detta var en av or-

sakerna till att upplevelsen blev så STOR. Safety First var också en ledstjärna, även i planeringsfasen. Kartor av senaste datum var ju en självklarhet. Ett exempel på Safety var att vi flög IFR mellan Kalixfors och Porjus! (I Follow the Railroad) Detta är en sträcka på 45 min över de otroligt vackra, men öde, myrmarkerna Sjisjka-ape och Sjaunaja-ape. Om något skulle inträffa så kommer det ett malmtåg, då och då. Vi hade med en GPS, en Garmin 96c. För vår flygning var syftet med GPS att ha extra navigationssäkerhet samt ett bra instrument för att få GS (ground speed) för bränsleuppföljningen. Apropos safety hade vi KSABs "nödpacke" med och Akka One hade "fjällmarkeringar" (se och synas). Vi anpassade också flyghöjden beroende på hur marken såg ut, skog = högre höjd, åkermark = lägre flyghöjd. Vår flyghöjd var mellan 500 – 1500 foot över marken.

Vi valde att flyga vår Akka One iklädda flygoverall. Detta plagg var perfekt. Du har var sak på sin plats, och du behöver aldrig leta. Praktiskt var ordet.



Efter 2 veckor "on the road", eller "in the air" kanske passar bättre, vill vi varmt rekommendera dig som är pilot;

Lämna trafikvarvet, kontrollzonen och terminalområdet och upptäck en hel värld utanför!

Till dig som är nyfiken, men ännu inte är pilot – gör en resa med en erfaren pilot från din lokala flygklubb.

Sverige är fantastiskt och det finns mycket att upptäcka och se.

Vi hade nöjet och äran att vara med på Ljungbyhed Airshow den 5 september. Vi blev placerade vid huvudingången med vår Akka One. Detta gjorde att i stort sett alla flygdagsbesökare (~20 000) gick förbi oss. 1000-tals frågor var det. Vanligaste frågan var: "Är det dyrt att ha flygplan och flyga?"

Vårt svar var: "Det kostar som en Volvo och ett busskörkort".

Vårt förenklade svar på frågan om kostnaden för ett UL flygplan och att ta ett UL cert. Kanske något för oss flygare att förmedla till det icke flygande Sverige, att flygning inte behöver vara så dyrt?

*"Gåsahälsningar"
Christina & Ted Hagelborg
Akka One 2010.*

Christinas egen version

Vilken resa vi har gjort tillsammans! Den liknar inget annat. Vilket vackert och omväxlande land vi har. Vilka människor vi har mött, trevliga och hjälpsamma.

Vilket Flygarsverige det finns!

Här kommer några reflektioner nu när resan börjar smälta in.

Vår vänskolklass i Västra Ingelstad blev inte den enda att följa vår resa. Vår närmaste skola som ligger i Everöd, vinkade av oss när vi gav oss i väg. Vi var dessutom inbjudna att besöka 3 skolor i Sunne och berättat om vårt projekt. Flera skolor har tagit chansen att inte bara läsa Nils Holgerssons underbara resa utan också följa oss på kartan dag för dag. För att dela med mig av våra upplevelser skrev jag på Akka Ones blogg varje kväll. Dessutom valde jag ut ett 10 tal foton från dagen samt inte minst några frågor att jobba med.

Detta tog ett par timmar varje kväll, men blev ett sätt att bearbeta och sortera dagen.

Du finner bloggen på Akka Ones hemsida http://www.akkaone.se/blogg_tmp.html

Jag har upplevt resan genom kameralinsen men har ändå kunnat uppskatta känslan av att vara "fri som en fågel" och vara fokuserad på nuet. Jag har också njutit av att dela främst tystnaden med min livskamrat.

Jag har tagit ett 100 tal kort per dag. Här i Pilot Briefing har jag valt ut några från vår resa. Fler foton med tillhörande bildtext finner du på Akka Ones hemsida.

Vi planerade våra flygningar i 1-1½ timmes pass med efterföljande paus. Men under resans gång kändes pausen överflödigt och vi fortsatte någon timme till. Vi flög < 1500 foot över marken, vilket var en utmärkt höjd för att kunna titta, njuta och fotografera. Vår marschfart var 75 knop, lagom sakta!

Inför vår flygning gick jag en Pinch Hitter kurs på Kristianstads Flygklubb. Pinch Hitter betyder ersättare och uttrycket kommer ifrån baseball. Kursen går ut på att få mer förståelse för flygning, både praktiskt och teoretiskt. Vi fick bl.a. lära oss att hålla ett flygplan i planflykt samt kommunicera via radion. Allt detta ger mig en större trygghet om något skulle hända min pilot när vi flyger. Flygplan ramlar inte bara ner.

Denna kurs rekommenderar jag till alla medföljande, flygningen känns då både säkrare och roligare.

Christina Hagelborg



Datum Start- och landningsflygplats/aktivitet

4/6 Kristianstad/Everöd – Vellinge/Söderslätt - Västra Ingelstads Skola t/r för presentation av Akka One 2010

Akka One 2010 - flygning

24/8 Inställt mht väder, måttlig turbulens <3000 foot samt 35 knops sidvind
25/8 Inställt mht väder, besök av Everöds skola på Kristianstads Flygplats
26/8 Kristianstad/Everöd – Linköping/SAAB – Stockholm/Frölunda
27/8 Stockholm/Frölunda – Bollnäs – Örnköldsvik/Mellansel
28/8 Örnköldsvik/Mellansel – Luleå/Kallax
29/8 Luleå/Kallax – Kiruna
30/8 Kiruna – Lycksele
31/8 Lycksele – Sveg
1/9 Sveg- Sunne/Holmby
2/9 Sunne
3/9 Sunne/Holmby – Göteborg/Säve
4/5 Göteborg/Säve – Ljungbyhed
5/9 Ljungbyhed Airshow
6/9 Ljungbyhed – Kristianstad/Everöd
7/9 Västra Ingelstads Skola

Fakta:

Genomsnittsfart 75 knop genom luften
Flugen sträcka ~ 3920 km över marken
Tid i luften 28 timmar och 12 minuter
Bränsleförbrukning 381 liter

