

RIGTIG FLYVNING

PIPER CUB - OY-ECT

3 dage i sommerferien 2014

Det er sommer i Danmark og det kribler mere end normalt for at slippe jorden...

og mærke friheden. Den blå himmel, lette sommerbrise fra øst og fuglene. Jeg må bare ud at flyve...

Jeg må bare ud at flyve...

Og nåh ja, tiden er også kommet for min lovpligtige instruktørtime inden certifikatet kan fornys, så jeg snakker lidt med Henning for at få en føling på hvordan hans sommerferieplaner ser ud. Og han har det vist lige som mig—der tænkes på flyvning. Hmmm, en instruktørtime... Jeg tænker, noget sjovt at flyve i, Henning tænker noget mere halehjulstræning til mig, og her er det, at Jens Toft's Piper Cub OY-ECT kommer ind i billedet. Den har vi fået lov at låne. FEDT! En rigtig flyver! - Fra dengang flyene var lavet i lærred, piloterne af stål og rigtige flyvere havde halehjul. Jeg er klar!

En rigtig flyver! - Fra dengang flyene var lavet i lærred, piloterne af stål og rigtige flyvere havde halehjul.

Så onsdag aften flyver vi til Stauning i gode gamle OY-CTZ: bruger et par timer på at kigge på museets flyvende udstilling, og sætter derefter af sted for at finde Poul Toft og den kære Cub.

Den står ved tanken og Poul og hans piger er ved at gøre den klar til os. Vi snakker lidt og får



en gennemgang af 'damens' små særheder. Startprocedure, fuel, radio osv. Der er jo altid lidt, selvom flyvehåndbogen var blevet studeret grundigt i dagene op til.

Der skal håndstartes, og det er jeg spændt på. Den skriftlige forklaring fra Poul Toft om, at venstre fod skulle placeres under hovedhjulet for at forhindre at flyet triller frem, når det starter—at højre hånd skulle gribe propellen ca. halvt ude af bladet—og at man derved kunne nå ind og justere gassen, havde ikke rigtig skabt et klart billede i mit hoved. Men som forventet, giver det jo fuldstændigt mening, når man står ved flyet.

Hun bliver startet og Henning og jeg hopper ind, bliver spændt fast med Henning forrest og mig i pilotsædet bagved. Taxi skal foregå i bløde S-sving, for jag kan intet se fremefter under kørsel på jorden.

Husk nu ror-korrektioner for vinden, motorprøve, radiosnak,

taxi ind på bane 09 og så er der

Taxi skal foregå i bløde S-sving, for jag kan intet se fremefter under kørsel på jorden.

afgang. Krænger op i vinden; aftagende som farten stiger, pinden helt frem, så vi får løftet halen og kører på hovedhjulene, find balletskoene frem, så så vi kan følge med halerorskorrektionerne og ved ca. 40 mph var vi pludselig i luften.

Sikke en dejlig flyver i luften. Balanceret, rolig, responsiv. Skønt! Mod Herning det gik—lidt airwork undervejs for at lære hende at kende. Drej, stall, langsom flyvning... Nåh nej, langsom flyvning øver man jo hele tiden, når man flyver Cub... :) Man kan sige meget om Cub'en, men den giver god tid til at navigere og nyde udsigten undervejs. Vi cruiser med 75—80 mph.



Piper Cub'en blev bygget og fløjet første gang i 1938 og er i de tidlige år hovedsageligt blevet brugt som militært træningsfly.



Der blev produceret godt 19.000 Piper Cub J3'ere i årene 1938 til 1947.

Hjem til Herning og lave landinger på græsbanen. Balletskoene findes frem igen og efter den første landing, begynder der så småt at komme system i dem. Over tærsklen med 60 mph. Flare, flare, flare; pinden skal HELT ind i maven og næsen højt i sky for at sætte den i den klassiske 3-punkts halehjulslanding. Der skal arbejdes med hver eneste landing, og hun er ikke landet før der er 100% hold på hende. De første gange er det ikke før vi holder helt stille, så selvom Henning prøver at lokke mig til at lave touch and go, skal der en 8–10 landinger til, før jeg lader mig overtale. (Så det blev først på Viborg Flyveplads om torsdagen) Solen er jo så fræk at gå ned for os onsdag aften, og uden navigationslys på damen, må vi jo hellere holde for natten.

På Viborg torsdag eftermiddag bliver starterne hurtigt pæne

og landingerne mere og mere sikre—om end de stadig har lidt tilbage at ønske på det æstetiske plan.

Hjem til Herning igen efter en god og udmattende dag, kun for at se frem til fredag, hvor vi kan komme ud og lege igen.

Fredag byder på en anelse sidevind og træning på asfaltbanen. Det kræver altså noget mere af præcisionen og ikke mindst fodarbejdet i landingerne specielt. Efter et par landinger beder Henning nu alligevel om at blive sat af. Enten fordi han tror på at jeg selv kan nu, eller fordi han simpelthen ikke tør være med længere ;) Jeg er ikke helt sikker... Det kan selvfølgelig også være, at han bare er kaffetrængende. Men hvor

om alting er, finder jeg mig selv alene i Cub'en med målet om endnu en stak landinger—både glidelandinger og de almindelige.

- Ja, med Piper Cub'en er alle landinger jo uden flaps, da den er født uden.

Men alt for tidligt er tiden kommet til at aflevere hende tilbage, så mig af sted alene VFR til Stauning. Henning følger

Det er absolut ikke sidste gang vi har fløjet Piper Cub!

efter i hans Piper 28 OY-BKA, så vi også kan komme hjem igen. Det blev til lige godt 4 timer airborne og 26 starter og landinger.

Snakken gik på vej hjem i BKA, og jeg er ret sikker på, at Henning og jeg er meget enige. Det er absolut ikke sidste gang vi har fløjet Piper Cub! Og så er det jo pragtfuldt at vi kan få lov at låne hende og at afskeden kan blive til et 'på gensyn'.

Af Katrine Nielsen