

Ellert Karlsson berättar om leveransflygningen av SE-CRO till Oklahoma.

Från LIN personaltidning - VIoLIN nr:2 1978



Efter noggranna förberedelser startade leveransflygningen av den första av LIN tre Convair sålda till Oklahoma - SE-CRO - tidigt på morgonen den 30 maj. Förutom av Ellert Karlsson BMAOI, ansvarig för leveransen - och som här berättar om flygfärden - utgjordes besättningen av piloterna Thure Gunnarsson och Erik Blomberg med Lennart Norberg BMATS som flygmekaniker.

Vi lämnade ett sommarvarmt och soligt Sverige via routen Bergen-N Shetlandsöarna - Färöarna mot Island, säger EK, där vi landade i Reykjavik. Vi hade ganska vackert väder över Skandinavien, men över Atlanten började det mulna. Vi flög över molnen och såg ingenting av vare sig Shetlandsöarna eller Färöarna.

Navigeringen över Atlanten mot Island gick utan problem. Med hjälp av en för flygningen speciellt installerad HF hade vi radiokontakt med Shanwick, som reläde våra positionsrapporter till Island. När vi närmade oss Island, fick vi kontakt via VHF.

Inflygningen mot Reykjavik skedde med viss marksikt, och vi kunde se att det isländska landskapet mest består av svart lava. Växtligheten är obefintlig, utom vid kusten och detsamma gäller bebyggelsen. Inflygning och landning

Reykjavik skedde visuellt i vackert väder. Vi blev mottagna av såväl handlingagent som representanter för SAS och övernattnig på Hotel Saga.



Thure Gunnarsson och Erik Blomberg

Tiden medgav även en kort eftermiddagspromenad genom Reykjavik, där temperaturen var + 9°, och ytterkläderna kom fram. Nästa dag var temperaturen nere på +5°. vilket kanske bidrog till att vi vår tvungna att byta en av våra VHF-radioapparater före flygningen. Likaså uppstod ett mindre problem med en heat sauce valve, men med tekniskt kunniga piloter var felen snart avhjälpna.



Lennart Norberg

Efter starten mot Goose Bay, innan vi lämnade Island, ombads vi att göra en förbindelsekontroll på HF - förmodligen för att de skulle kontrollera, att vi hade den utrustningen ombord. Vindarna var måttliga, ca 20 kt från väst. Vid all flygning över havet använde vi long range cruise, vilket gjorde att vår ground speed var ganska låg, men vindarna stämde, och våra rapportpunkter passerades i stort sett på de tider, som vi hade beräknat. Navigeringshjälpmedel över havet är naturligtvis obefintliga. De är placerade på land. På Grönlands sydspets Prins Christian Sund fanns en mycket stark NDB. Den hade vi hjälp av i ca 2 1/2 timmar. Under ca 2 timmar flög vi med avisningen tillslagen och hade lite lätt is. Den beredde inte några problem, förutom att det blev ganska kallt i flygplanet, eftersom vi dessutom gick på long range cruise. Efter passage av Prins Christian Sund flög m mot Goose Bay. Också här stämde beräkningarna. Även om vindarna växlade något på denna sträcka, kom vi in på de tider vi angett på färdplanen. Mellan Grönland och Canada var det gott om isberg i vattnet. Det såg ut som vid en segeltävling i Sverige, där de vita topparna liknade segel.

I Goose regnade det, och temperaturen var + 7°. Det var alltså inget särskilt vackert väder, som mötte oss, sedan vi lämnat den svenska högsommaren och värre skulle det bli, men bara på marken! - Vi blev väl omhändertagna av handlingagenten, som beställt rum på Goose Hotel. För den som inte besökt detta fashionabla ställe kan bara sägas, att SPF knappast skulle godkänna hotellet för inkvartering. Men det hade sin primitiva charm, och det är en upplevelse att ha varit där. Vid en titt genom fönstret nästa morgon såg det ganska gråkallt ut, men god sikt ingav förhoppning om att flygningen inte skulle bli fylld av problem, varför morgontoaletten gjordes i lugn och ro. När den var överstökad, gav en ny titt genom fönstret besked om att det var full snöstorm. Ca 50 m utanför fönstret låg en liten träkyrka, och den kunde bara skimtas i snöyran. Snöfallet upphörde dock ganska snart, och snön smälte bort så småningom. När vi kom ut till flygfältet blåste det 15-20 kt, och temperaturen var något under 0°.

Frusna regndroppar låg kvar på SE-CRO, dock inte så många att Thure G bedömde avisning nödvändig - även om det hade varit ganska roligt att få räkning på avisning den 1 juni. Nåväl, vi startade upp våra motorer och påbörjade taxningen.



Flygningen gick sedan mot dagens mål, som var Toronto. Vi hade visserligen lämnat Atlanten, men Canada är ett mycket stort land, och ödsligheten i de östra och norra delarna gör, att det faktiskt går långa stunder även här, utan att man har radiokontakt över VHF på de låga höjder, som vi opererade på.



Vid varmkörning i Goose Bay passerades vi av en VULCAN - gammal engelsk deltavingad bombare.

Mestadels flög vi på 10.000 ft. Färden gick via Sept Iles - Quebec - Montreal mot Toronto. Det var mulet större delen av vägen. När vi passerade Quebec, kunde jag dock kasta några långtansfulla blickar ner mot staden och fältet, som jag hade som mellanlandning vid leveransflygningarna av Nord 262 för fyra år sedan, säger EK med en suck. Toronto var lite mer sommarlikt, med disig, varm luft. Efter landningen fick vi problem med parkering och handling, och fick tillbringa en del av kvällen på flygplatsen för att ordna upp det hela. Tack vare mycket vänligt bemötande av Air Canadas personal redde allt upp sig, och så småningom kom vi till vårt flygplatshotell.

Det blev inte tid att åka in till staden, utan det var bara att äta och lägga sig inför nästa arbetsdag. Nästa dag betalade vi landnings och parkeringsavgifter - till skillnad mot i Goose Bay. Där sade man, att parkeringsavgift OK, den får ni betala, men landningsavgift för propellerflyg det tar vi inte. - Nåväl, vi erhöll väderbriefing och fick därefter ta SE-CRO från den plats, där vi parkerat, och taxa över till andra sidan av fältet. Det fanns nämligen ingen bensin på terminalsidan. Allt trafikflyg går ju numera med jet. Vi

fick alltså taxa över till Field Aviation, ett företag som hade hand om småflyg, affärsflyg och taxifyg. Där blev vi invinkade av en yngling i 20-årsåldern, som sade sig vara född i Sverige men inte kunde svenska.

Han hade tydligen aldrig vinkat in så stora maskiner som en CV förut, för vi var tvungna att stanna, annars hade vi kört på ett litet hus, där tankningspersonalen höll till. Vi trodde att hans stopptecken innebar att vi även kunde tanka på den platsen, annars hade det varit lätt att backa med SE-CRO för att gå fri igen. I stället kopplades en traktor på och ordnade det hela. Det här tog en del tid naturligtvis. När vi till slut var klara för start mot Oklahoma, blev den beräknade ankomsttiden 21.00 GMT, vilket Air Canada telexade till Onyx Aviation.

Flygningen mot Oklahoma genomfördes i stort sett enligt den planering, som vi gjort hemma i Sverige, utom att vi blev omroutade med radars hjälp och fick variera höjderna något. På vägen passerade vi naturligtvis många orter. Tyvärr var det ganska mulet, och någon riktig sightseeing blev det inte. Ett minne från resan är dock ett godståg med över 200 vagnar en imponerande orm som tog sig fram över slättlandet.

I Oklahomaområdet hade det varnats för åska och kraftigt hagel. Det gjorde att vi var beredda på litet besvärigheter vid ankomsten. Så blev det inte, bara några upptornande moln med lätt till måttlig turbulens men ingen nederbörd. Efter landningen på Will Rogers flygplats talade vi om att vår destination på fältet var Onyx Aviation och frågade, var vi kunde parkera. Då sade TL, att vi har 21 operatörer på det här flygfältet, men Onyx Aviation känner jag inte till.

Har ni kommit till rätt fält? Skall ni möjligen inte till Willy Post, som ligger en bit härifrån? Nej, sa vi, det här är rätt fält. OK, sade TL, fortsätt taxa, följ en Aero Commander, som ligger framför, så skall vi se, vad vi kan göra.

Efter någon minut kom han tillbaka på radion och sade: OK, nu vet jag, vart ni ska. Fortsätt att följa Commandern. Så småningom kommer ni till en hangar, som det står AAR på. Där skall ni parkera. När vi svängde in där, vinkade en man in oss. Både köparen och tullen fanns på plats och tog emot mycket kanske beroende på att vi parkerade på exakt tid kl 21.00 GMT.



Leveransflygningen av LIN första Convair till Oklahoma genomförd - Ellert Karlsson lämnar SE-CRO efter fullgjort uppdrag.

SE-CRM startade från Bromma den 27 juni och SE-CRL kommer att leveransflygas till Oklahoma i september 1978. LINjeflygs resterande åtta flygplan av typ Convair 340/440 har sålts till det amerikanska flygbolaget COMBS AIRWAYS i Denver. Leveransplanen ser ut, som följer:

- SE-BST augusti 1978
- SE-CCL oktober 1978
- SE-FUG november 1978
- SE-CCN mars 1979

Återstående fyra - SE-CRN, SE-CCO, SE-CCP och SE-CCU - levereras under april-juli 1979. Köparen kommer att själv svara för överflygningarna.