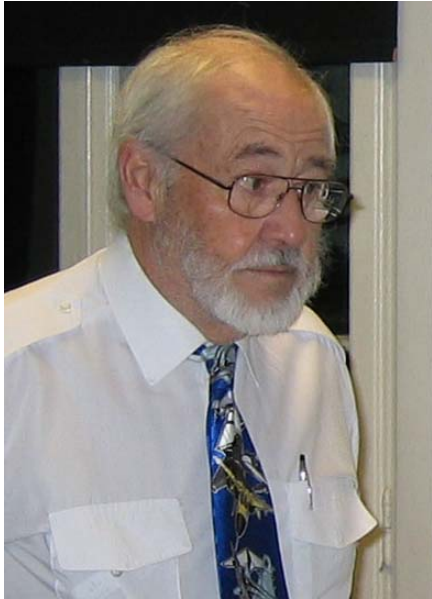


Flygminnen och fotografering av modellflygplan



Under klubbträffen 16 jan 2008 underhöll Sten Hollman oss med minnen från sin tid som taxifygare och om sin utvecklingen till jetpilot.

Dvs om hur en liten grabb med flygintresse så småningom blev flygkapten, nu med tusentals flygtimmar bakom sig.

Vi trivdes med Sten och jag tror Sten med oss.

Sten Hollman såg dagens ljus för litet mer än 70 år sedan på en gård i Örberga socken mellan Vättern och Vadstena. Hans far brukade jorden och hade tidigare erfarenhet som mekaniker på Malmslätt. Detta mekaniska påbrå, och med en morbror som var flygare och med gården belägen under inflygningssträckan mot Karlsborgs flygfält väckte tidigt intresset för flyg hos Sten.

På den tiden när Sigurd Isaksson sporrade många ungdomar till modellbygge fastnade Sten för detta. Utav en byggstats till en DC3 i skala 1:25 från Wenzells drog Sten tidigt erfarenheter genom att rusta den som en Swingline modell med fungerande höjdroder.

Swingline? Jo, det handlade om att med hjälp av ett spö och linor svinga modellen runt. Med två linor till ett fungerande höjdroder fick man modellen att stiga eller sjunka.

Det blev för Stens del fler linstyrda modeller drivna av en ED dieselmotor på 2,5 cm³.

Det blev inte flygutbildning direkt efter skolan utan Sten studerade teleteknik i Stockholm. Under studietiden hyrde Sten en Cub tillsammans med en kamrat som hade flygcert. Det hade nu inte Sten man han spakade ändå.

Hos Saab i Linköping fick Sten jobb på Avioniklabbet som också hade verksamhet i Göteborg där han hamnade efter ett år.

Nu tjänade Sten pengar och började på flygskolan på Torslanda för att få ett A-cert. Direkt efter utbildningen hyrde Sten under en vecka en J3-Cub med "upphottad" motor. "Flygfältet" var en åker som man under veckan plöjde upp mer och mer, varför utrymmet för start och landning blev allt mera begränsat.

Efter studium av meteorologi, fick Sten ett nytt jobb i Nyköping med bla till uppgift att fotografera rökutsläpp från luften.

Flygminnen och fotografering av modellflygplan

Parallellt med det "dagliga jobbet" tog Sten flygläroarbevis och så småningom startade han en flygskola i Eskilstuna.

Sten blev en alltmer allround pilot för att till slut inneha D-cert dvs behörighet att spaka jetflygplan.

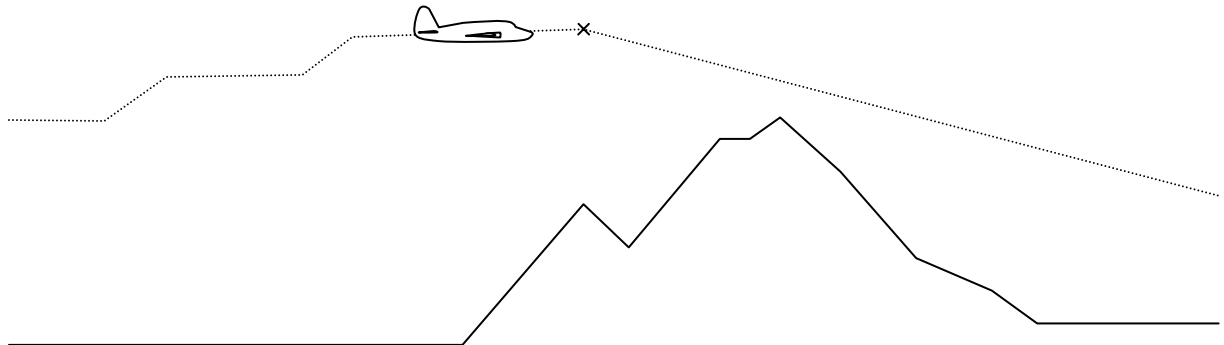
Med stegrande behörighet krävs allt fler flygtimmar innan certet kan fås:

A-cert (flygning med god sikt)	40 h
B-cert (yrkesförare vid god sikt)	200h
C-cert (instrumentflygning flermotoriga maskiner)	700 h
D-cert (behörighet för tung luftfart / jet som befälhavare)	1200h

När Sten slutade sin karriär hade han 9700 h bakom sig i luften. Som mest flög han år 1975, då var han i luften 730 h och hade två helger lediga!

En pilot måste före start ha lämnat in en färdplan och fått den godkänd. Som pilot för passagerarflygplan måste man alltid planera färden så att man även kunde ta sig fram till destinationen efter stopp av en motor.

Med jetmaskiner gäller det ju att komma upp på så hög höjd som möjligt för att hålla bränsleförbrukningen nere. I steg flyger man högre och högre allt eftersom bränslet förbrukas och planet blir lättare.



Under sin tid som pilot flög Sten med en mängd olika flygplanstyper, alla med olika kapacitet och prestanda.

På slutet flög Sten jetmaskinen Lear Jet som maximalt kan flygas med ca 480 knop. Överskrider man denna gräns uppstår skevroderfladder. Då gäller det att kvickt få ut luftbromsar och landställen för att få ned farten. Annars fanns risk för att skevroderen rycktes loss, med följden att flygplanet blir manöverodugligt och störtar. En sådan manöver gick inte att smyga med efter landning eftersom landställsluckorna slets loss av fartvinden.

Som pilot hann Sten med att uppleva en mängd egendomliga och spännande situationer, t ex:

- Att i Libanon bli omringad av en hopper ungdomssoldater som med nervösa pekfingerar höll sina automatgevär riktade mot flygplanet medan personal tog hand om individer som utvisats från Sverige

Flygminnen och fotografering av modellflygplan

- Att bli kvar över Ungern under ambulansflygning med önskemål att gå ner i Wien därför att en färdplan inte gått ut som planerat för att en omedgörlig myndighet inte lät honom passera under det att bränslet höll på att ta slut
- Att uppleva all upptänklig hjälp för att snabbt komma fram även om alla formaliteter inte var "korrade" under organtransporter
- Att egna initiativ är bra.
Det händer att flygplanet inte är utrustat med en gps-mottagare, och då kan tillvaron ibland underlättas om man har skaffat en egen.
En flygning från A till B innebär inte alltid att man får flyga raka vägen utan måste passera en rad förutbestämda punkter. I ett sådant läge ser man före start till att ha ett antal kartblad tillgängliga över den gällande rutten.
Kommer så besked i luften, att det blir fritt fram att flyga raka spåret, då blir det ett fasligt problem att i det trånga utrymmet i cockpit pyssla samman kartorna, så att man kan ta ut kursen.
Men med en gps-mottagare tillgänglig är det bara att knappa in aktuell position och slutdestinationen. Vips får man den kurs man skall följa utan besvär.
- Att bli misstänksam då samma maskin efter två serviceuppehåll hade samma "kvarstående anmärkning" som tidigare. Planet hade noterats för pendlingar i höjdd.
Sten blev misstänksam och gick före start ut och granskade maskinen, tyckte det var någonting konstigt med stabben, tog tag i den och lyfte – det gick att röra den!
Det visade sig vid inspektion att tre av de fyra bultar som höll stabben till kroppen var lösa och att den fjärde var av!

Sten konstaterade att han var nöjd med sitt flygarliv.

Teknikens utveckling och den tätare trafiken begränsade med tiden pilotens möjlighet att improvisera, och man tvingades på senare år mer att följa anvisningarna i handböcker för flygplan respektive flygrouter.

Efter kaffepaus visade Sten prov på den hobby han nu som pensionär kan ägna tid åt. Man kan gott kalla det konst. Det innebär arbete vid datorn för fotomontage av flygplan fotograferade i en miljö och inkopierade i en annan.

En sådan fotobehandling kan för en enda bild ta flera dagar i anspråk.

På nästa sida ses ett exempel.

Det handlar om Bo Gustavssons brännskadade Viggen och friden vid en skogssjö i Värmland.

Plötsligt brakar det till och en Viggen sveper förbi och stör idyllen.

Effektfullt inte sant?

Flygminnen och fotografering av modellflygplan



Bosses modell efter brand.



En sjö i Värmland



Viggen inkopierad i bilden och nu i full vart över sjön

En av åhörarna kommenterade att Sten säkerligen skulle ha kunnat laga Bosses kärra innan den gav sig iväg på uppdrag!

Tack Sten för en härlig kväll!

Bengt Alenfelt