



Jeg har savnet å være så oppslukt og konsentrert som det jeg opplevde under mine to siste (og første) mesterskapene i presisjonsflygning. Dette er en perfekt sport for enhver innehaver av PPL til å finne sin «flytzone» bak spakene – det oppstår et pirrende forhold mellom utfordring og mestring i cockpit under konkurransene som nesten blir avhengighetsskapende. Dette er noe annet enn søndagsturene der det sjeldent kommer utfordringer utover det å måtte huske squawken på readback til ATC.

Kort forklart består sporten av to deler, en navigeringsdel og en landingsdel. Navigeringsdelen er som et orienteringsløp fra luften der det gjelder å være på rett sted til rett tid langs en rute. Langs denne ruten er det også lagt ut noen hemmelige tegn på bakken og muligheter for å gjenkjenne bygninger fra bilder utdelt på forhånd – disse observasjonene gir ekstrapoeng. Landingsdelen består av fire landinger med forskjellig tillatelse for konfigurasjon av flaps og motorkraft på flymaskinen. På rullebanen er det malt opp en boks på et titalls meter i lengden. I midten av boksen er en to meter tykk strek – det er denne det gjelder å plante hjulene på.

Det legges alltid opp til å trene litt sammen med erfarne piloter i forkant av mesterskapene, både i navigering og merkelandinger. Etter god veiledning i pattern er læringskurven skremmende bratt. Treffsikkerheten øker fort med et par hundre meter. Det kan høres mye ut, men meterene forsvinner fort om man feilberegner fart, høyde og vind. Man får en finere følelse av hvordan bruk av sideglidning, flaps, fart, bakkeeffekt og flare påvirker touchdownpunktet. Det skal overraskende lite trening til før man er ganske sikker på å være innenfor 30 meter av merket. Spenningen i øyeblikket rett før man treffer den to meter lange hvite stripen er helt fantastisk.

Jeg leste nylig en fortelling om motorsvikt i AOPA Pilot-bladet for juli 2014 (side 96), og kom til å tenke på flysikkerhetsverdien av å ha prøvd litt presisjonsflygning med tanke på nødlandinger. Her er et kort utdrag som illustrerer gevinsten av å kunne treffe et gitt punkt på bakken med rett airspeed.

”Passing 5,400 feet we heard a muffled pow/blam, had immediate white smoke in the cabin, and a spray pattern of oil on the windscreen. [...] I did play with throttle and mixture to see if there was any horsepower, [...] nothing happened. [...] I was committing to the only open field in my view [...]

Where I wished to touch down ended up about 1,000 feet behind me. My estimated touchdown speed was 90 knots [...] we went airborne again and into the treeline at 50 knots and 15 degree nose up.”

Utover dette er det også noe eget ved å bli kjent med andre flyentusiaster på samlingene. Det er vanskelig å beskrive det, men det føles noen ganger som om vi flyentusiaster har møtt hverandre en gang før. Alltid god stemning og gode historier.



Som nybegynner med bare 103 timer i luften handler det mest om å konkurrere mot seg selv. Det er ganske oppløftende å føle progresjonen fra gang til gang. Når det er sagt så tror jeg ikke man stiller med noen fordel om man har 400 timer før man prøver dette for første gang, dette læres bare gjennom erfaring, det vil si ingen poeng for å utsette debuteringen. Om man bommer og kløner det til i selve konkurransen er man ikke den første, og helt sikkert ikke den siste. De som har vært med en stund har nok gjort akkurat de samme feilene, og dette gjør det hele mye mer moro å snakke om og dele erfaringer når man har landet.

Jeg gleder meg allerede til neste NM.