

Så blir flygdagen ännu bättre 2002!



MACH-fotografen Klas Juter hängde på staketet i Ljungbyhed 20 maj och i Karlsborg 9-10 juni 2001. Och fick idén till en checklista, som arrangörer av framtida flygdagar bör läsa!

Att som flygentusiast fotografera på flygdagar är inte alltid så lätt. Av någon lustig anledning så har ofta de svenska flygplatserna planerats så att motljus råder mitt på dagen. Detta gäller inte minst gamla militärflygplatser. Detta gör det svårt att ta riktigt bra bilder av planen i luften. Stora säkerhetsavstånd, motljus och märkliga flygplansbuk-uppvisningar leder inte till så många fullträffar. Mer imponerande är alla de frivilliga som ställde upp och visade stor gästfrihet när Mach besökte Ljungbyheds Flygdag och Karlsborg Airshow i sommar.

F5 Ljungbyhed 20 maj 2001

Gamla F5 Ljungbyhed bjöd på en trevlig flygdag med många fina veteranflygplan. Kraftig vind gjorde det lite svårt att höra alla underbara kolvmotorer från SAAB B17, J26 Mustang, "Daisy" DC-3, SK50 Safir, SK11 Tiger Moth och Thulin A. Å andra sidan blev "Jet-gänget" mindre öronbedövande. Här representerat av J28 Vampire, J29 Tunnan, J34 Hunter och J35 Draken, som fick sällskap av en JAS 39 Gripen från F10.

Team 60, Yak-52 och en Christen Eagle stod för de mer akrobatiska inslagen. HKP10 Puma demonstrerade hur man fiskar upp sjuka från fartyg och militärlastbilar. JAS 39 gav en imponerande uppvisning — främst avslutningen där planet steg vertikalt rakt in i ett moln och aldrig kom ut igen! Ett fall för UFO-forskare?

Foto- och flygentusiasterna var dock inte så imponerade av möjligheterna att fotografera flygplanen. Vinden mot publiken ökade säkerhetsavstånden, inte minst undermedvetet hos piloterna, så det gavs uppvisning på långdistans. Att parkera planen med stjärnorna mot publiken var dock ganska onödigt, de flesta vill nog se planen framifrån.



F6 Karlsborg Airshow 9-10 juni 2001

Golfarna fick flytta på sig den andra helgen i juni. Deras spännande bana på f.d. F6 blev då befolkad av flygentusiaster och bullrande jetplan. Mest imponerande i antal decibel var nog den rödmålade AJS 37 Viggen som gjorde ett kraftfullt program. Denna Viggen var för övrigt den absolut sista "original" AJ 37 att flyga. Den är byggd 1973, har serienummer 37027 och är märkt F10-57. Efter flygdagarna flögs den till Flygvapenmuseet i Malmen och ingår nu i den permanenta utomhusutställningen.

Publiken fick vara av det rätta virket i år. Sol-sken blandades med magnifika skyfall. Dunderande J29 Tunnan, J32 Lansen, J34 Hawker Hunter och JAS 39 Gripen fick sällskap av mer tystlåtna Sk28 C Vampire i uppvisningsprogrammet. Bland kolvmotorplan som flög fanns SAAB B17, Sk16, An-2, YAK-52 och DC-3 (ES-AKE). Bästa utsiktsplatsen för att kolla inflygningar var sittandes i en båt på Vättern, utanför banljusen. Flera lokala båt- och flygentusiaster hade kommit på detta!

Tips för mer lättfotograferade flygdagar

Det är synd att det fortfarande inte arrangeras visuellt bättre flyguppvisningar. Piloter och arrangörer har under ungefär 100 år kunnat träna upp sig, men man ser samma fel återkomma varje gång. Kan ingen skriva en instruktionsbok?

Vi bjuder här på några tips för arrangörer och piloter:

1. Gör uppvisningsflygningen med solen bakom publiken. Att se några svarta siluetter i motljuset gör ingen glad.

2. Placera gärna publikområdet parallellt med landningsbanan och gör uppvisningen där om solförhållanden medger detta. Detta gör det mer demokratiskt, avspärningen är lika nära till uppvisningsflygningen i alla delar. Låt området bli långsträckt så att alla kan se utan att behöva knuffa sig fram till avspärningarna. Hellre en lång promenad än att stängas vid staketet.



Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!

3. Sluta med inflygningar snett framifrån mot publiken, som sedan följs av en tvär gir med buken mot åskådarna och sedvanlig planflykt mot horisonten. Någon har trummat in en tes som har blivit sanning - så länge man inte flyger över publiken så är det säkert. Grundskolans lärobok i fysik borde räcka för att förklara att förlorad kontroll i en "sväng" leder till fortsatt färd rakt fram i tangentens riktning, vilket med detta flygupplägg leder rakt över publikområdet.



4. Om man istället gör en cirkelformad flygning runt publiken med mesta närkontakten av flygningen framför åskådarna så kommer centrifugalkraften att sköta publiksäkerheten. Det kommer också att leda till en spännande vy då man ser piloten och ovansidan av planet.

5. Flygprogram parallellt med publikområdet i medljus går också bra. Rollar, loopings och Immelmans är perfekta för flygning parallellt med publiken.

6. Parkera flygplanen bakom publikavspärning så att solens placering blir i ryggen på publiken under förmiddagen eller huvuddelen av flygdagen. På eftermiddagen efter flygprogrammet så sticker en del hemkära piloter snabbt iväg med fotoobjektet !

7. Placera plan med nosen snett in mot publikavspärningen och med ett sånt avstånd att man kan se planet från sidan utan att "grannarna" skymmer. Man kan då också få en snygg vinkel snett framifrån av propellerflygplanen!

8. Ställ inte planen för nära - eller i avspärning. Som en flyghistoriker uttryckte det: Har man ett "rent" flygplan framför sig och tar fram kameran så slänger sig plötsligt människor fram från alla håll för att skymma motivet !

Det finns säkert fler tips från Mach-läsare med samma erfarenheter. Vill ni dela med er av dem, så hör av er till redaktionen. Följer flygdagsarrangörerna ovanstående åtta punkter så läggs i alla fall en grund för att både flygentusiaster och gemene man gillar uppvisningen. Sedan behöver arrangören bara oroa sig för ösregn och uteblivna attraktioner, men det är en annan historia.



Foto & text : Klas Juter

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!