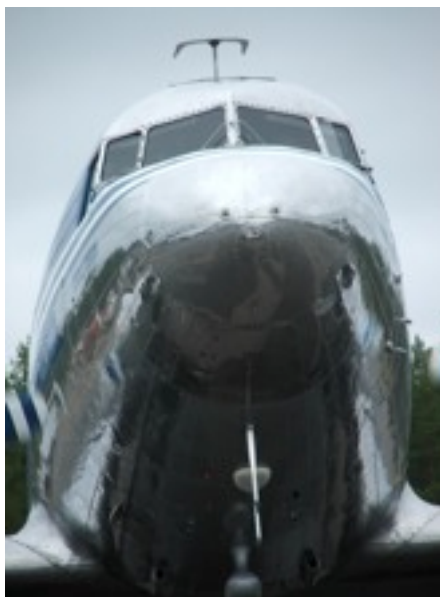


Till Finland med 2007



SE-VAS. Juli



Det damp ner en inbjudan till Sunny Nights Fly In 4-8/7 i Pudasjärvi i Finland. Var i hela friden ligger det? En titt på kartan på väggen i flygklubben gav svaret. Långt bort? Eller kanske inte så långt bort i alla fall! Det beror på vad man jämför med. På en rak linje från Jönköping blir det 588 NM. Om man vänder på kartan och blickar rakt söderut i stället hamnar man i München. Det går också att säga att det motsvarar 12 resor fram och tillbaka till flygfältet på Visingsö. Hur många studs och gå det blir får läsaren räkna ut själv.

Nu skulle jag inte söderut och Visingsö är visserligen fint men inget direkt flygäventyr att ta sig dit.

Egentligen började tankarna på att flyga i Finland sommaren 2006. Jag, frun samt yngsta barnet tog en tur till Tamerfors för att hälsa på vänner. Bil och båt visserligen men vädret och allt annat var så fint att jag nästan hela tiden höll blickarna mot skyn och tänkte att här skulle allt vara fint att flyga.

Bara att börja planera. Allting verkar så besvärligt innan man tar itu med detaljerna. För det första, vad krävs det för tillstånd att få flyga UL i Finland och var hittar man adressen till att skicka ansökan? Kartor? Flygplatskort? Uppdatera GPS-en! Ringer KSAK och får lite tips. Surfar runt på nätet och hittar till slut. Så småningom inser jag att jag gått över ån efter vatten. All information kan hittas via länkar från LFBV hemsida, [AIS website](#). Enkelt! Dessutom fanns bra information och länkar på [Sunny Nights Rally](#).

Nåväl, min plan från början var att flyga till Tamerfors, en liten omväg på 3 timmar skall väl gå. Bokar SE-VAS från 2/7 till 8/7. Reser själv men Lars Ekelund har planer på att komma till Pudasjärvi senare samma vecka vecka.

Måndag 2/7. Högersitsen på SE-VAS fullproppad med packning, tält och sovsäck. Tanken fylld och start mot Barkarby kl 09.30. Sol och vinden i ryggen. Kunde inte börjat bättre! Vid Landsjön kommer jag på att jag glömt flytvästen. Vända?? Det är svårt nog att komma iväg så jag bestämmer mig för att det får fixa sig på Barkarby. Landar 2 timmar senare och min pappa kommer med kartor över norra Finland inköpta på KSAB, för sent att kunna få hem med posten. ICAO karta över sydvästra Finland hade jag redan så planeringen var inte så dålig som det låter. Det skulle finnas gott om tid i Tamerfors för vidare planering.

Flytvästen blev dock mera problematisk. Turligt nog var ARIGO bemannat och hade en väst till salu. "Property of Finnair" stod det på den lämpligt nog. 450 kronor på extrapris. En helt onödig utgift! Jag hade inga som helst planer på att använda flytvästen, bara ha den på mig. Nåväl, efter lite strometrologkontakt var det dags för start mot Tamerfors, EFTP. 14:15 kom jag iväg. Upp mot Norrtälje och ut över Ålandshav. Fint väder och det var inte länge jag var utan landkontakt. Mariehamn passerades och Kumlinge, som ligger fint vid strandlinjen. Här fick jag en första lektion i flygning i Finland. Mariehamn TWR gav mig tillstånd att lämna deras frekvens med ett "godbye". Ingen ytterligare hänvisning till nästa lämpliga frekvens. Efter förfrågan fick jag frekvensen 121.3 men den använde jag inte utan



väntade ett par minuter innan jag tog kontakt med Åbo, Turku TWR. Där verkade dom inte känna till mig trots färdplanen. Fick en färdväg genom deras TMA, som jag inte kunde följa pga CB moln och regnskurar. Jag föreslog en färdväg där det inte var moln och som tur var sammanföll det bra med min tänkta färdlinje mot Tamerfors. Där landade jag 2:30 senare, utan några missöden. Tankade planet först för att ha det gjort inför nästa dags färd. En Cessna med elev och lärare, på långnav från Helsingfors - Åbo - Tamerfors - Helsingfors. Han gav mig ytterligare information om vad att flygning i Finland innebar. Inte förvänta sig samma service som i Sverige. De du pratar med på radio räknar helt enkelt med att du själv håller reda på allt om din flygning. Naturligtvis inget som kan kritiseras men det är lätt att bli bekväm med den service som vi brukar få.

I Tamerfors var det meningen att jag skulle hälsa på vänner men de var på semesterresa till norra Finland. Stort tack till dem för att jag fick bo i deras hus över natten.

Tisdag 3/7. Packade ihop mina pinaler och gav mig ut för att ta reda på en buss till flygplatsen. Vid ett hus i närheten stod en man och tvättade bilen. -Jag kan köra dig, svarade han snabbt på min fråga om vägen. Mycket vänligt. En finländare som pratade bra svenska. Naturligtvis. Han bodde i Norrahammar och var på besök hos sin syster i Tamerfors.

Åter till flygplatsen och på briefingkontoret var jag tvungen att lämna in en skriftlig färdplan. Jag hade inte bestämt mig för hur långt jag skulle flyga utan valde ut ett flygfält som jag tyckte låg fint till vid en sjö. Kivijärvi, EFKV. Fick höger ut bana 24 och hade således vinden i ryggen. Inte mycket men ändå. Passerade ut via SILLI på 1000 ft, alldeles vid ett torn på 927 ft. Ingen egen påhittad färdväg utan det var markerat så på flygplatskortet. Fint segelflygväder, dvs mycket moln, spridda CB och regnskurar men för det mesta inte alldeles i min tänkta färdväg. Bara lite kryssande. Kom till Kivijärvi efter 1:30 i flygtid. 900 m asfalt och på det sättet ett bra flygfält. Det var väldigt varmt och mycket lämpligt med ett bad. Jag försökte fråga om vägen till lämpligt badställe men hittade ingen som kunde varken

svenska eller engelska. Bestämde mig för att bara gå i en halvtimme och se vad som fanns men allt sjönära var bebyggt med sommarhus. Inget annat att göra än att traska tillbaka till flygplanet och dra vidare. 40 minuters flygning till ett fält vid Kärsämäki, EFKR. 700 m med gräs/grus enl flygplatskortet men i verkligheten var det lite grövre stenar och jag var



glad att jag inte fick punktering. Det enda som fanns här var en mygg. Jag bjuda dem på upp mitt tält vidare. Lande ingen lust startade med efter väldigt det inte långt tade som civiltimmes flygning



övervuxen hangar och hade inga planer på att kvällsmat genom att slå så det var bara att dra dade bana 09 men ha-att taxa tillbaka utan 2 steg klaff och lättade kort rullsträcka. Nu var kvar till vad jag uppfattation och efter en dryg

landade jag i Pudasjärvi, EFPU, 22:20.

Som en av de första att anlända till fly in blev jag kungligt mottagen av Mikko och Helleena. De bjöd in mig i deras husvagn och bjöd på kvällsmat. Kvällen/natten avslutades vid grillplatsen med pannkakor stekta på järn över öppen eld. Det var väldigt skönt att få krypa ner i en riktig säng istället för att behöva slå upp tältet. EFPU är ett sällan använt militärflygfält och där finns ett modernt logement.



De kom många Helsingping, en nien och Tyskland var också representerade. Många UL-plan. SE-VAS blev mycket uppmärksam.



mande dagarna anlände flera flygplan, som deltagit i själva Sunny Nights Rally, från fors till Pudasjärvi. En Bellanca från Norrkö-Cessna från Sturup, tre st från Polen. Rumä-

Under fly-in-dagarna fanns möjligheter att få lagad mat tre gånger dagligen och naturligtvis en bar. Hög stämning dygnet om. Jag som är ovan vid så mycket ljus på nätterna var tvungen att titta på klockan för att förstå när det var dags att lägga sig. Högsommarvärme och nästan tropiska nätter i flera dagar gjorde vistelsen i Pudasjärvi till ett minne för livet.

Onsdag 4/7. Fly-in första dag. Mikko be-



höv-
de flyga till Rouvaniemi för att hämta motorolja och jag var inte sen att hänga på. Start bana 08 i obefintlig vind och 1 timmes flygning NNV. I Rouvaniemi CTR fick vi ligga i Holding East för 4 st Hornet som skulle landa. Klart in höger bas bana 03. Mikko landade först. Min klarering till att landa kom när jag nästan hade hjulen i marken, "now you are cleared to land" från tornet. Det blev ingen

snygg landning precis. Det studsade till och jag for lite snett på banan. Lite senare fick jag förklaringen, det måste ha varit polcirkeln jag stötte in i!



Torsdag 5/7. Planeringen var en flygning till finska lappland. De som ville kunde följa med till ett fält vid Pokka, cirka 2 timmar NNV från Pudasjärvi. Mitt i ödemarken. Inget annat än en bra landningsbana och mygg och en grillplats. Den kom såklart till användning. Jag följde inte med. Alltför fint segelflygväder för att jag skulle tycka det var kul att skaka omkring i ett par timmar extra. Jag var ju på semester. Tog dock en tur igen till Rouvaniemi och hälsade på i tomteland. En förfärlig turistfälla som man absolut inte skall åka till men som är roligt att ha sett!



På kvällen blev det bastubad i genuin finsk bastu. Vedeldad för både varmvatten och själva bastun, precis vid änden av flygfältet. En bit ner i skogen låg badplatsen. Efter att ha gått naken genom skogen för ett dopp blev det aldrig någon tvekan om att hoppa i. Hela kroppen var full med mygg. -Nu skulle det vara gott med en öl, sa jag till Mikko efter bastun. -Nej, inte för mig. Jag hade tänkt flyga i natt.

Det blev ingen öl och det har jag inte ångrat. Straxt innan midnatt såg jag Mikko taxa sin Bellanca. Kastade mig på radion och ropade upp.

-Tänkte ta en tur till Iso-Syote, sa han. Det är ett par fjälltoppar på cirka 1400 ft, en kvarts flygning nordost. Som tur var kom jag också iväg och vad jag tror med en svårslagen starttid, kl 00:00. Mikko, som sett denna underbara vy oräkneligt antal gånger säger över radion, -Visst är det vackert. Det är bara att instämma. Bilden på Mikkos OH-BCA jag lyckas ta är värt hela resan.



Fredag 6/7. Det fina vädret var slut. Den enda fördelen med det var att också myggen försvann. Vid tretiden på eftermiddagen kom Lars Ekelund. Han hade flugit från Jönköping till Luleå på 3,5 timmar, tankat sig själv och SE-LYE, sedan fortsatt direkt till Pudasjärvi. Det var knappt han kom ner. Dålig sikt och regn. Efter att ha cirkulerat över fältet i 3 varv, utan att se banan blev det en lucka. Annars hade han fått gå till Uleåborg. En dryg timme tog den sista sträckan. Det var trevligt att han dök upp. Vi tog en bastu på kvällen men det blev inget mera flygning den dagen.



Lördag 7/7 var Public Day för fly in. Inget bra väder men det hindrade inte finska luftvapnet att komma med en Hornet för uppvisning. Och det blev verkligen uppvisning. Imponerande hur man kan hantera en luftfarkost eller mera rätt att

kanske säga raket. Låg fart

över banan, en hög anfallsvinkel och ett öronbedövande vrål från motorerna. Det var andra krafter än aerodynamiska som höll uppe den maskinen.

På eftermiddagen blev det fint besök värre. En finsk veteran DC3'a. Välpolerad är inte att ta i. Mycket populärt och flygturer med passagerare erbjuds. Självt har jag inte varit inne i en DC3'a sedan jag var 4-5 år och flög från Bromma



till Bulltofta. Flygningarna var lite väl spektakulära med skarp högersväng



straxt efter start, säkert under 1000 ft.



På kvällen var det landningstävling. Det var en som satte alla tre landningarna på eller straxt efter märket. Utom tävlan, han tillhörde Finlands "National Team". Det är roligt att se när någon verkligen kan! Fest på kvällen med extra god mat.

Söndag 8/7. Febril aktivitet i planerandet för hemresa. Alla satt vid datorerna och tittade på väderkartor. Det blev inte bättre för det. Det var dock flygbart och närmare 2000 ft i tak. Lars och jag planerade att träffas på fältet i Kivijärvi. Han startade efter mig men kom först fram. När han inte såg mig förutsatte han att jag antingen fortsatt eller vänt tillbaka. Det var ett irriterande småregn som fastnade på framrutan och begränsade sikten. Dock gick det att hålla 1000 - 1200 ft. Över radion hörde jag hur SE-LYE fick klarering till 3000 ft för IFR till Tamerfors. Jag landade på Kivijärvi, lyckades göra mig förstådd hos lokalbefolkningen så att någon kom och öppnade ett hus vid fältet. Bättre att bo där än att behöva slå upp tältet när det var så fuktigt och rått. Lars kom fram till Tamerfors, fick ta in på hotell övernatten.

Måndag 9/7. Fick lift in till samhället på morgonen. Handlade lite mat men fann inget för mig att göra där. Vackert i och för sig och säkert intressant för någon med intresse för fiske

och friluftsliv. Tillbaka till fältet och ringde Breifing på Tamerfors flygplats. METAR där var bra sikt och FEW 1500, på Halli, EFHA, cirka halvvägs var det SCT 2000. Jag valde att starta. Det gick bra att hålla kring 1500 ft men eftervar blev det lägre. Jag kryssade mellan regnskurarna men på hyfsat rak kurs mot Tamerfors. Det var mitt livs jobbigaste flygning och det planerar jag inte att göra om. 1.5 timmar tog det och jag var helt färdig när jag kom fram. Det kom en riktig störtkur i nästan 20 minuter innan jag hann ur planet så det var bara att sitta kvar och vänta.

Under förmiddagen hade Lars tagit sig ut till flygfältet och försökt ta sig ut till flygplanet. Det var väl knappt det gick. Han var tvungen att gå genom den vanliga avgångshallen och genomlysning av bagage. Där fanns såklart mycket farligt, bla en nagelsax. Hans argument att det är svårt att kapa ett flygplan med vassa föremål, när man flyger ensam fick en viss förståelse!? Det gick till slut för besättningen att komma fram till SE-LYE och få starta sin flygning till Jönköping.

På kvällen sprack det upp och blev en riktigt fin och varm sommarkväll där jag blev väl mottagen av mina vänner.

Tisdag 10/7. Tankade planet och kontrollerade vädret extra noga denna gång. Det var dock inga problem och jag startade kl 13 LT. Fick klarering genom Åbo TMA på 2000 ft. Åter ut över vatten, lite problem förbi Mariehamn. Jag fick flera frågor om min position då det var ytterligare ett flygplan kring flygfältet. Flygningen gick väldigt bra så vid svenska gränsen ändrade jag min färdplan från Barkarby till Norrköping. Jag fick gå på en rak linje och passerade över Bromma CTR på 2000 ft, rakt över Stockholm city med Globen på vänster sida och Stadshuset på höger sida. Tid till Norrköping 3:25. När jag tankade var mätaren på 22 liter så det hade räckt med marginal till Jönköping. Där landade jag 17:15 LT efter mitt livs resa.