

Jönköping - Nordkap - Pudasjärvi - Jönköping 2008

I skrivande stund närmar sig kortflygningsssäsongen när man pga väderomslag inte kan flyga för långt för att vara säker på att komma hem igen. Inför sommaren var det planerat med en ny långflygning och ni som läst min reseberättelse från Pudasjärvi 2007 har förstått att det såklart är norrut man skall flyga för natur och flygupplevelsens skull. Fly in i Pudasjärvi är också en trevlig tillställning och hela vintern har jag gått i tankarna om att flyga tillbaka dit. På vårkanten blir min planering störd av att Lars Ekelund kommer med idén att ta omvägen via Nordkap och sedan ner till Pudasjärvi. En hastig titt på kartan och överslagsberäkning visade att det för flygklubbens Jabiru UL skulle innebära en flygtid på cirka 4-5 timmar till, utöver de 7 timmar det tar från Jönköping till Pudasjärvi. Det lät väldigt intressant i alla fall. I slutet av Juni, veckorna innan avresa var det extra koll på vädret i nordnorge. Regnigt och molnigt och inte alls hoppfullt. Inte hade jag lust att bara flyga och avvakta vädersituationen. Skulle det bli Nordkap i år var det bara att nappa på Lars erbjudande om att åka med i hans PA28, väl IFR-utrustad. Det finns naturligtvis begränsningar där också men framkomligheten är avgjort större. Valet var gjort. I år skulle jag inte få användning för mitt UL flygtillstånd i Finland. Däremot fick jag användning för mina VFR-kartor. Det är alltid roligt att veta var man är!

Avresa planerad. Lars får hålla reda på allt som rör IFR-färdplaner. Vi kom i alla fall iväg på planerad tid, Tisdag 1 Juli kl 17.00 mot Luleå. Gävle, Sundsvall, Umeå passerades på varierande flygnivå 100 - 120 för att komma över moln. Det var tillräckligt glest molntäcke för att kunna konstatera att det hade varit fullt möjligt att flyga UL denna sträcka. Mera om det senare. Efter tre och en halvtimmes flygtid landade vi i Luleå med en fin inflygning över vattnet till bana 32. Taxa in och parkera. Ingen möjlighet att få bensin sent på kvällen. Hämtas av security och får erbjudande att få stanna i terminalbyggnaden över natten. Inte påtagligt bekväma soffor men mycket tryggt med allt utrymme runt om oss var larmat.



Frukost intogs i terminalrestaurangen som ligger innanför säkerhetskontrollen. Således kan anhöriga till avresande följa med ända till gaten. Färdplan till Lakselv/Banak, ENNA och väder kontrollerades. SIGMET utfärdad och FPC varnade för dåligt väder. Lyckligtvis var vädret inte påtagligt hindrande. Marksikt mestadels och det skulle inte alls ha varit något hinder för UL-flygning. Start kl 11.00 och nord nordostlig kurs, längd Kalixälven, över Pajala, som verkade utslängd i ödemarken, vid Torneälven. In i finskt luftrum en kort stund, med kontakt med Rouvaniemi radar.



In i norskt luftrum över Finnmarksvidda. Inflygningen till Banak, bana 35 är verkligen fin mellan fjälltoppar på båda sidor och Porsangerfjorden rakt fram. En formidabel syn. Fältet på 25 ft höjd och inflygning från 5000 ft. Det är uträknat att det skall gå utan stört dykning. Vi landade i vart fall utan missöden efter 2:15 i flygtid och blev väl mottagna. Fick lift med flygplatspersonalen till en vägkrog som låg precis vid banändan. Vad kunde passa bättre till

lunch än laxssoppa. Och man fick backa hur många gånger som helst. Mätta och belåtna fick vi promenera tillbaka nästan 2 km till flygplatsen. VFR-väder även här och en Jabiru hade varit trevligt att ha med sig!



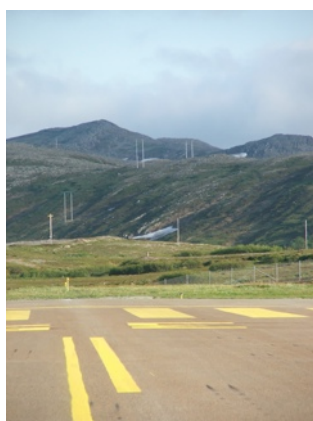
Klart till start efter tankning. VFR-färdplan till Mehamn, ENMH via Nordkap lämnades via TWR dit vi fick gå då datorn i briefingrummet inte fungerade. Hela nordnorge är ett R-område men det enda som krävs för att få flyga är en färdplan. Vi följde Porsangerfjorden



över Hånningsvåg/Valan, ENHV, som är den närmsta flygplatsen om man skall komma till Nordkap landvägen. Nu landade vi inte där men det får bli ett annat år, för den speciella inflygningens skull. Fältet ligger på 44 ft med havet till granne norrut, en bergvägg söderut och ett par öppningar för inflygning från öster och väster. Vi fortsatte norrut ett stycke till, ut över Barents hav och följde kusten västerut tills vi passerade



udden med monumentet som markerar Nordkap, en brant klippa 308 m över havet. Europa låg söder om oss. Jag ryser vid bara tanken. Molnbankar svepte förbi och det var nästan trolskt. Naturligtvis finns en officiell hemsida, <http://www.nordkapp.no/>



Med visst vemod styrde vi österut mot Mehamn. Det är fastlandsnorges nordligaste flygplats och har också en speciell inflygning, i alla fall till bana 35. Banlängd 800 m på 39 ft höjd med fjäll söderut. Inflygning på kurs 175° och circling över bergknallar på 990 ft. Det upplevdes vara nära till vingspetsen. Landningen gick dock bra och mottagandet väl av flygplatspersonalen. "Ta min bil" blev svaret på frågan om hur man kunde ta sig kilometern in till själva byn. Det blev en kort tur. Centrum var inte så stort men det såg städlat och trevligt ut. Ännu ett besök i TWR för att lämna färdplan, nu till Kirkenäs, ENKR.



Planeringen hade varit att följa kusten och komma till Kirkenäs från nordost men vi blev avrådade från en sådan tur som inte hade gett någon vy över naturen alls, med molntäcke på 200 ft. I stället fick färden gå via Tanafjorden och sedan följa floden Tana till Varangerfjorden. Perfekt VFR-väder, utan moln och bra sikt. Fantastiskt vackert med branta bergssidor och nere i dalen en smal landremsa med jordbruk och bördig mark. Flygningen blev inte sämre av den guidning vi fick från tornet i Mehamn. Han hade ju också en turiströrelsevid vid sidan om arbetet i tornet, med logi och turverksamhet på fjället och vanan vid guidningar gick inte att ta miste på. Tanafjorden är Norges bästa laxfiskevatten och också där världsrekordet i laxfångst gäller sedan 1932. En lax på 37 kg!

Kirkenäs TWR gav oss klart in till bana 06. Kl 23.30 landade vi i fullt dagsljus. Ingen möjlighet att få bränsle vid denna tidpunkt så det var bara att fråga efter natthärbärge. Hotell- och vandrarhems-alternativen var ordentligt dyra men flygplatspersonalens kontakter ledde till ett privatrum till rimlig kostnad. Hämtning vid flygplatsen ingick och även skjuts ner till centrum. Inte helt fräscht centrum med många trasiga fasader och känslan av att gå omkring på ett industriområde. Ljust mitt i natten men öde som en spökstad och vi fick leta en stund för att hitta en öppen pizzeria. Rimligt pris på pizza till

vår stora förvåning och god dessutom. Natlig promenad till rummet vi hyrt. Mitt i natten och solen högt på himlen, fast i norr. Efter en snabb och effektiv sömn fick vi transport till flygplatsen på morgonen, tankade oss själva och planet samt för tredje gången upp i ett TWR för färdplanering.

Det var en hel del flygaktiviteter i Kirkenäs med charterflyg samt troligen världens kortaste kommersiella flyglinje med en flygtid på endast 11 minuter, till Vadsø, ENVD på andra sidan



Varangerfjorden. Via landvägen sägs det att restiden blir 5 timmar och det kanske förklarar att det trots allt kan vara lönsamt.



Vid Pudasjärvi fly-in var det vid denna tid förra året (torsdag) en utflykt till Pokka, EFPA, som ligger cirka 2 timmars flygning norr om Pudasjärvi. Jag ringde till Mikko som är "Lapland rally coordinator" för Pudasjärvi fly in och frågade hur det var i år. Jodå, de var precis redo att ge sig av. Färdplan till Pokka således och vi kom iväg kl

12.30. Rutten gick norr om Ivalo, EFIV för att inte komma för nära ryska gränsen. Vår hyresvärdinna hade berättat om två franska turister hon hyrt ut till tidigare hade råkat förirra sig på fjället och kommit in i Murmansk. Det hade kostat en del pengar att få ut dem igen. Tanken att det var en inte helt officiellt sanktionerad fritidssyssla att handla med turister låg nära till hands.

Pokka ligger en bra bit västerut i förhållande till Kirkenäs men detta till trots fick vi nu ställa fram klockorna 1 timme för att anpassa oss till lokal tid i Finland. På flygplatskortet över EFPA står det "RMK NIL" men nästan mitt i inflygningen till bana 16 står en mast, 1306 ft MSL. Vi undvek den naturligtvis. Även här var vädret perfekt och det hade inte varit några som helst problem att flyga Jabiru dit. Grillen var redan tänd när vi kom så det var bara att hugga in. Det finns en stuga och grillplats och en bil körde faktiskt förbi men annars är det väldigt öde. Trist skulle man kunna tycka men mysfaktorn att sitta ute i naturen och grilla med flygkompisar är ändå ganska hög. Dessutom mycket trevligt att återse många ansikten från förra årets fly in i Pudasjärvi.



Mätta och belåtna var det dags för avfärd till nästa stopp på utflykten, till Rouvaniemi, EFRO ligger precis på polcirkeln och nära gångavstånd till tomteland. När jag flög hit 2007 med Jabiru fick jag klart till final bana 03 samtidigt som tre Hornet landade på bana 21. Nu gick det lugnare till och vi parkerade med de andra planen från Pokka, straxt vid briefingkontoret. Landningsavgiften betalades och det kan rekommenderas att lösa ett månadskort då det blir billigare redan vid tre landningar. Jag hade lovat mig själv att aldrig mera sätta min fot i tomteland men hur det nu var föll jag väl för grupptricket och följde med de andra i taxi. Det var som

vanligt. Turister som fotograferade varandra vid markeringen i marken för polcirkeln. I år blev det till och med rundvandring i tomtens verkstad och även ett snack med självaste Tomtefar. Kanske blir det större klappar i år? Vem vet föresten, jag köpte ju inte fotografiet för 45 €, som bevisade min tomtekontakt!

Tillbaka till flygplatsen i gemensam taxi och avfärd till Pudasjärvi, EFPU. Strålande väder och en Jabiru hade inte varit fel att ta sig fram med. Start bana 03 och höger ut via Sierisen var det bara att följa landsvägen. Den går via Ranua, EFRU där det finns en vildmarkspark med isbjörnar bla. Vi stannade inte och som så mycket annat får det bli en annan gång för det sägs att det är väldigt fint. Till Pudasjärvi kom vi i alla fall och landade bana 26. Det kändes nästan som hemma. Inkvartering och hälsa på alla vänner från förra året. Bastun vid änden av fältet fick också ett besök och naturligtvis småjogging ett 50-tal meter genom skogen ner till sjön. Det var bara att hoppa i för även om det inte var lika mycket mygg i år så har de inga problem att hitta en nakenbadare i skogen. Midnattsflygningen blev för vår del något försenad och vi kom iväg först 00:20 LT men naturligtvis lika vackert för det och varmt, nästan 20° mitt i natten! Turen gick till Iso Syöte, finlands sydligaste fjäll, ett par mil österut.



Dagen därpå, fredag, blev det betydligt kallare och blåsigare. Det hindrade inte att det kom väldigt fint besök, den finska DC 3:an i den märkligaste formationsflygning som jag har sett, tillsammans med en PA 28 och en Hornet. Bilden gör det inte riktigt rättvisa för de flög i stiligare formation. PA 28 an på full gas och Hornet i krypfart. Resten av dagen ägnades åt att strosa runt i Pudasjärvi by som är lite småpittoresk men troligen har svårt att göra sig rättvisa på ett kort besök. På kvällen blev vi sittande i baren på fly in och trevligt

umgänge med vänner. Det var kallt och blev nästan midnatt innan vi förstod att söka oss till grillplatsen, där det var avgjort varmare, både till gradtal vid elden och i hög stämning, med gitarrspel och sång. För mig var det höjdpunkten på årets fly in.

Lördagen är public day med flygningar med DC 3-an. För oss blev det att tänka på hemfärden. Tidigt på eftermiddagen startade vi på bana 08 mot Tamerfors, EFTP. Jag har bekanta i Tamerfors och vi fick tacknämligt låna deras lediga stuga som ligger straxt intill medvindslinjen till bana 06. Vi kom in via Siili och det höga TV-tornet i Tamerfors, 927 ft. Flygningen var närmast en transportflygning on top men molnhöjden under var inte lägre än att det hade varit perfekt med en flygning med Jabiru. Taxi till stugan och straxt eld i bastun och dopp i sjön från egen brygga. Det är svårt att tänka sig en bättre tillvaro.



Söndag och definitiv hemfärd. IFR-färdplan till Jönköping via DKR men när vi passerat Kumlinge och Mariehamn fick vi tillstånd att gå direkt JON och ESGJ.

Tomas Katzin Lars Ekelund