

NORDKALOTTEN 3–8/8 2005

Höganäs – Piteå 3/8

Åke Karlsson och jag hade under flera veckor planerat att göra en s.k. walkabout till Sydtyskland, Schweiz, Österrike och Ungern. Jag höll på att avsluta ett projekt utanför Nürnberg och min familj befann sig i Ungern. Det skulle alltså vara möjligt att kombinera nytta med nöje och samtidigt få en intressant flygupplevelse. Alla kartor VFR och IFR hade levererats från Jeppesen och det var egentligen bara att åka. Starten skulle ske den 3 augusti och återresan ca 10 dagar senare.

De som känner mig närmare vet dock att jag är en ganska ombytlig natur. När Åke och jag träffades för den slutliga planeringen två dagar före avresan föreslog jag således att vi skulle åka upp till finska lappmarken i stället. Åke, som inte blir överraskad av sådana mindre ändringar, tyckte det var en bra idé. Orsaken till omplaneringen var egentligen att det var varmt nere i Europa, mycket varmt. Meteorologerna hade lovat rekordvärme och man trodde att i Tyskland skulle en all time high temperatur på över 40 grader inträffa när vi var där. Jag såg för mig en kombination av ett flygplan parkerat i tropikvärme med risk för utbränd avionik, kraftiga åskväder och allmänt obehag. Alternativet skulle innebära vandringar, sportfiske, renar, kulinariska sensationer och krigsminnen i långa rader. Så fick det bli trots protester från familjen.

Redan dagen före avresan hade Lennart Månsson gjort en noggrann genomgång av IBC och fyllt på luft i däck och nosdämpare. Den propeller som tidigare krånglat var nyöversedd och i övrigt var planet nyvaxat och i gott skick.

Den 3 augusti var en mulen dag i Höganäs och vi träffades vid niotiden på morgonen. Packningen hade utökats rejält eftersom nu både camping- och fiskeutrustning skulle med. Även finkläder packades in ifall det skulle bli tal om besök på bättre restauranger, cocktailparties etc. Åke hade också med sin akvarellutrustning och givetvis mat för minst två veckor samt lämplig medicin till maten. Allt gick dock in i planet utan minsta besvär trots att bara kartorna vägde minst 20 kg. Finns det särskilda UL-kartor till våra UL-plan eller hur bär de sig åt?



Planet var alltså i ordning men det var inte vädret, åtminstone inte för VFR-flygning. Routen vi hade planerat gick till Sundsvall för mellanlandning med tankning och vidare till Piteå. Där skulle en hyrbil vänta för vidare transport till Storforsen efter Piteälven. I Småland och Dalarna var det låga stratus och över dessa ett heltäckande stratocumulusdäck som började

vid ungefär 1000 fot och gick upp till FL 050. Vi filade därför IFR på FL 060 via Karlsborg, Örebro och Borlänge till Sundsvall. Starten blev något försenad eftersom Lennart Månsson skulle bjuda på förmiddagskaffe som man inte tackar nej till. Han försökte få oss att dricka flera koppar, kanske med förhoppningen att vi skulle tvingas utnyttja Ready One redan över Halmstad.

Start bana 14 och stigning mot Ängelholm som var stängt. Färdplanen öppnades därför av Malmö Control som gav clearance: "Cleared Sundsvall Flight planned route, FL 060, Squawk 2310". Så enkelt var det och på FL 060 var vi on top över ett underbart molnlandskap ca 500 fot under planet. Så fortsatte det och med Garmin 530 var navigationen en barnlek. Medvind var det också och vår groundspeed låg hela tiden mellan 155-165 knop. Vid inflygning mot Sundsvall passerades en mindre kallfront med kraftiga cumulus men på 2000 fot bröt vi ut ur molnen och kunde göra en visuell inflygning till bana 16 i Sundsvall. Flygtid 2 tim 50 min.

Efter tankning dukade Åke upp en superb lunch utanför flygklubben och snart var vi proppmätta och beredda att fortsätta. Väderkoll tydde på VFR-möjlighet upp efter kusten och med fint väder i Skellefteå och Luleå. Vår färdplan angav 2500 fot och snart var vi i luften igen efter start på bana 16. Molntrasorna hängde dock ganska lågt ned och det började kännas obekvämt att flyga över Höga Kusten på den s.k. lågan. Efter att ha meddelat Sundsvall att vi går över till IFR-flygning i okontrollerad luft fortsatte vi därför genom molnen på 2500 fot men redan efter Örnsköldsvik, som var stängd, var vi VMC igen. Sedan gick resan efter handboken och landning bana 16 i Piteå skedde efter 1 tim 15 min. Nu var vi i det s.k. lapphelvetet vad nu detta innebär. Hyrbilen väntade dock på plats och efter viss möda fick vi t.o.m. in allt bagage. IBC bands fast vid tre stadiga cementklossar och nu var det friluftsliv som gällde.

Piteå – Rovaniemi 5/8

Det var fredag kväll den 5 augusti och vi tänkte egentligen övernatta i Piteå Flygklubbs klubbstuga. Kalle som alltid har svårt att hålla sig till fasta planer kom i stället med förslaget: "Ska vi inte sticka över till Rovaniemi i stället och dansa tango?" Det lät ju som ett trevligt alternativ men innebar att kvällens festande på nyfångad gädda fick skjutas upp. Johan från flygklubben som hjälpt oss med allt praktiskt fick i stället med gäddan hem till sin flickvän. Jag undrar vad hon sa – tur det inte var en torsk. De är faktiskt minst lika trevliga på den här flygklubben som i Höganäs och vi lovade att ta väl hand om Johan om han skulle komma till Höganäs.

Väderkoll på ARO med sin radarsite var mindre trevligt med en åskfront mellan Piteå och Rovaniemi. Sekvensen visade dock att fronten var på väg norrut och om vi gick via Kemi skulle det (kanske) fungera. Vädret i Kemi var scattered på 800 fot och broken på 1000 fot men något bättre i Rovaniemi. Taktiken gick ut på att flyga mot stadigt sämre väder VFR och sen följa Kemi älv upp mot Rovaniemi för att slutligen med ett jämfotahopp landa på lämplig bana. VFR-färdplan lämnades in och start den här gången på bana 34 med högersväng ut. Utmärkt väder hela vägen över Luleå och svenska delen av skärgården på 1500 fot. Norrut och till vänster ett område med jättelika CB som gav kraftiga utslag på vår stormscope. I Kemi skulle vi tvingas svänga norrut och frågan var om vi skulle komma in i fronten. Vi var som sagt på 1500 fot men terrängen norrut skulle stiga från havsnivå till över 600 fot så det skulle bli lågflygning över det tundraliknande landskapet och efter älven. Först kurs norrut vilket ledde direkt mot alla CB och nederbörd som såg helt svart ut. Efter 10 minuter svänger älven dock mot nordost och det började se ut som om vi skulle ligga litet till öster om fronten med tonvikt på litet. Det såg också ut som om vädret var på väg mot Rovaniemi och det skulle

bli en kamp med klockan. Kontakt med Rovaniemi Tower som fåordigt sa: SE-IBC cleared final 21” Det var det hela och egentligen behövs väl inte mycket mer. Vi flög en vänster medvind så snabbt vi vågade och gjorde sedan en kort inflygning till bana 21 som är över 3 km lång. Ingen anledning att sätta ned hjulen på tröskeln utan vi landade på den sista tredjedelen av banan för att på ett smidigt sätt kunna svänga av till rampen. Flygningen tog bara 1 tim 15 min men var minst sagt intressant. Vi hade dock hela tiden bra väder bakom oss och möjlighet att gå tillbaka till Piteå, ringa Johan och tala om att vi behövde gäddan.

På Briefing satt en trevlig dam som talade svenska och hon både fixade hyrbil och hotell till weekendpris. Det var VM i friidrott i Helsingfors och man hade höjd security så vi fick visa passet för två misstänksamma tullare. Kombinationen av Åke's vilda skägg och mina byxor med intorkat fiskblod gav väl inte det rätta seriösa intrycket. Till slut släpptes vi i alla fall in i de tusen sjöars land och satt snart i vår stora hotellsuite för 80 Euro per natt. Smakade inte fel med en kall öl och efterföljande dusch.

Rovaniemi – Höganäs 8/8

Det var måndag morgon den 8 augusti och vädret det var tungt. Klockan var 06.30 dvs 05.30 svensk tid men tämligen oflygbart VFR eller IFR. Dimman låg tät över Rovaniemi och även Luleå, Umeå och Sundsvall låg i dimma. Kalle sa till Åke att ställa om klockan till 08.30.

Efter utcheckning for vi till flygplatsen och kollade vädret hos Meteo. De hade en otroligt välutrustad station och problemet var dels att det var mycket låga moln samt ett område med kraftiga CB mellan Rovaniemi och Luleå, plus att Luleå hade tät dimma och först söder om Skellefteå skulle vädret vara bättre. Det var kallfronten som oroade oss mest och vi beslöt att skjuta upp starten. Efter en timme fortfarande samma vädersituation men fronten hade nu rört sig norrut och kanske det skulle bli bättre senare. Blev det för sent skulle dock en ny varmfront hinna in till Norrlandkusten med riktigt dåligt väder så det gällde att hamna rätt mellan fronterna. En timme senare såg aktuellt väder ut så här:

```
EFRO 080650Z 08007KT 2000NE -RA BR SCT001 BKN003 BKN005 14/14 Q1017
EFKE 080650Z 08004KT 040V130 9999 -SHRA SCT008 BKN011 17/16 Q1016
ESPA 080650Z 12002KT 1200 R32/1500U BR BKN002 17/16 Q1014
ESNU VRB03KT 9999 FEW012 SCT022 16/14 Q1015
ESNN 080650Z 09008KT 060V140 9999 FEW012 BKN020 16/14 Q1014
```

Kallfronten låg mitt emellan Rovaniemi och Luleå men om vi flög via Kemi skulle vi undgå den. Sagt och gjort. Medan Åke packade in allt bagaget lämnade Kalle in en IFR-färdplan på FL050 via Kemi, Luleå, Skellefteå och direkt Sundsvall. Det skulle bli en intressant flygning.

Efter clearance som filat start på bana 03 och snabbt in i moln. Stigning i vänstersväng och snart hade vi ett stratusdäck under oss och ett annat stratocumulusdäck som verkade börja på FL060. Inga som helst problem till Luleå men sedan kom vi in i varmfronten som nått kusten tidigare än beräknat. Det regnade allt kraftigare och regnet höll i sig ända ned till Sundsvall. Söder om Sundsvall mötte vi ett tyskt flygplan som flög VFR(!??) på FL 075 men börjat sjunka ned till 3000 fot med destination Luleå i det dåliga vädret. Kontrollen vektorerade oss till en kurs för att undvika risk för kollision men man undrar verkligen vad piloten haft för väderplanering. Slutligen radarledning till en final för en ILS till bana 16 i Sundsvall som snart kunde övergå till en visuell inflygning. Flygtid 2 tim 20 min.

Kort paus i Sundsvall med medhavd lunch (mackor), tankning och koll av senaste väder. Nu hade vi kommit in i kallmasseområde med god sikt men med massor av spridda CB hela sträckan ned. Start bana 34 och stigning till FL050. Det hade nu börjat regna kraftigt även i Sundsvall så det var skönt att ge sig iväg. Under oss ganska hög terräng med massor av moln som såg ut att ligga på mycket låg höjd. Det skulle ha varit knepigt att försöka flyga VFR men kändes tryggt och säkert IFR.

Snart började det dyka upp CB överallt och det blev mer och mer fråga om att åka slalom runt skurarna mot Borlänge. Söder om Borlänge verkade det som om molnbasen låg på FL050 och vi begärde och fick 4000 fot vilket gav oss en god sikt. Några av skurarna var spektakulära och Åke tog massor av bilder när vi gick över, under och mellan moln. Vädret blev dock hela tiden bättre och i Skåne var det CAVOK. Skönt att sjunka mot Höganäs och landning bana 32 efter 3 tim flygning och en trevlig och väl genomförd walkabout. Vi får se vad det blir nästa gång! /Vid pennan Karl-Erik Öberg, fotograf Åke Karlsson

