

MED LN-FAW

Flytur 2010



2/7 - 5/7

Norge-Sverige-Finland

Gleden ved å fly

PIC

Edward Hough
Torfinn Johansen
Frode Pettersen



LEGS:

- Tromsø(ENTC) - Luleå(ESPA) : 259 Nm, 2:55 Timer
- Luleå(ESPA) - Umeå(ESNU) : 116 Nm, 1:50 Timer
- Umeå(ESNU) - Vaasa(EFVA) : 60 Nm, 0:55 Timer
- Vaasa(EFVA) - Oulu(EFOU) : 148 Nm, 1:35 Timer
- Oulu(EFOU) - Luleå(ESPA) : 123 Nm, 1:30 Timer
- Luleå(ESPA) - Bodø(ENBO) : 238 Nm, 3:10 Timer
- Bodø(ENBO) - Tromsø(ENTC): 198 Nm, 2:05 Timer

Dag 1: Tromsø - Luleå

Vi startet fra Tromsø på fredag 2/7 på ettermiddagen i 3-tida, PIC var Torfinn. Været i Tromsø var tilfredsstillende, litt skyer men med god margin til værminima. Da vi hadde kommet oss opp på ønsket høyde, åpnet skyene seg mer opp og vi fløy rett mot Luleå, og inn i fantastisk godt vær. Etter hvert forsvant skyene

helt, og det ble rett og slett en solskinnstur hele veien. Spenningen var stor da vi skulle krysse grensen, dette var jo tross alt første utenlandstur, hvor man skulle snakke med en ikke-norsk kontrollenhet. Så var tiden kommet, Bodø kontroll oppfordret til å kontakte Sweden Control. Et ivrig "so long" ble overbragt til Bodø Control, skifte



Luleå flyplass

av frekvens ble hurtig gjennomført og sender-knappen ble trykt ned, "Sweden Control, this is Lima November Foxtrot Alfa Whisky". Sweden Control svarte "Lima November Foxtrot Alfa Whisky, this is Sweden Control, go ahead". Så var praten i gang, og man kunne ane en skuffelse hos flybesetningen da det ikke var store forskjellen fra å fly i Norge, ingen ukjente strofer, ingen svenske avarter av formuleringer, stort sett det vi var vant med. Det eneste vi merket oss var at svenskene har sin egen utgave for deler av alfabetet, Sigurd, Tor, Iver.... merkelig syntes vi.

Turen til Luleå tok 2 timer og 55 minutter. Det var en del turbulent kryssvind ved landing, men det gikk fint, passasjerene var fornøyd. Vi parkerte flyet, og en servicebil kjørte oss til inngangen på flyplassen, og Securitas førte oss gjennom flyplassen så vi kom ut til taxi. Alle var ved godt humør og glade for å være på første "pit stop" for årets guttetur!



Glade gutter ankommet Luleå

Dag 1: Luleå

Før vi hoppet inn i taxien til Luleå sentrum gjaldt det å få tilfredstilt de mest nødvendige behov (røyk, snus, toalett...), samt sjekke turistbrosjyrene for å finne overnattingssted. Vi var enige i at vi befinner oss i en aldersgruppe hvor komfort er høyt prioritert, dermed måtte vi ha hotell, helst med noen stjerner på. Valget falt på Comfort Hotel, som viste seg å svare til forventningene. I Luleå sentrum for-



Turistbrosjyrene studeres

søkte vi først å spise på en kjeller som så ut til å ha god mat. Etter å ha sittet ved bordet i 20 minutter og

ingen kelner kom, konstaterte Frode at dette var ingen blivende sted. Bestemt gikk vi ut fra dette stedet, nå begynte gutta å bli virkelig sulten. Turen gikk videre til en fotballrestaurant som heter "The Corner", tror ikke jeg har sett så mange tv-skjermer på en liten restaurant før. Betjeningen fikk fort forståelsen av at her kom noen hungrige nordmenn, og betjente oss i raskt tempo. Pizzaen var god, og det samme gjaldt drikka, og vi var fornøyd. Så gikk vi til Kulturens Hus, hvor vi kunne sitte utendørs i sola, å nyte noe kaldt å drikke. Vi hadde funnet roen. Det eneste uromomentet var en ungdom med en stakkars rype bakpå, som drev og kjørte frem og tilbake på en motorsykkel uten lydpotte.



Turistbrosjyrene studeres

Dag 2: Luleå - Umeå

Neste dag, lørdag, startet vi forholdsvis tidlig, planen var jo å fly ruta til Umeå-Vaasa-Oulu på en og samme dag. Etter å ha inntatt en god frokost på hotellet, startet innhenting av værinformasjon fra de kildene vi hadde tilgang på.

Temperaturen lå på 23 grader med klar himmel, en alminnelig fin sommerdag i Sverige. Vi ankom flyplassen, greie Securitasvakter prikeverte oss gjennom sikkerhetssjekk, og behjelpelig var de i informasjonen, det var rett og slett ing-

enting å klage på. Vi tok av fra Luleå i 11-tida på lørdagen, PIC var Edward.. Det var stort sett ingen vind ved avgang, og været mot Umeå var upåklagelig. En ny solskinnstur lå foran oss. Turen fra Luleå til Umeå tok 1 time og 40 minutter, med litt motvind i høyden. Det var en del vind ved landing i Umeå, men piloten taklet dette utmerket.



Klargjøring av flyet før avgang fra Luleå.



Umeå flyplass.

Dag 2: Umeå

I Umeå landet vi bare for å fylle drivstoff, 100LL, og få oss noe enkelt å spise. Etter å ha fylt drivstoff, gikk vi bort til avgangshallen på flyplassen og fikk oss litt kaffe og noe å bite i. Vi hadde jo tross alt 2 legger til å fly i dag, så mat og drikke var en viktig faktor for at vi skulle holde energinivået på topp.

Det må nevnes at sikkerhetspersonell og de øvrige serviceapparatet er upåklagelig i Sverige. Man blir behandlet som turister med vennlighet og hjelpsomhet, men samtidig får du alle godene som en flightcrew har. Man blir ført til sikkerhetskontroll og betjent rakst, geleidet gjennom snarveier og bakdører, slik at vi kommer enkelt og fort til flyet vårt, fantastisk!

Vi (Ed) kom i prat med noen italienere som sto parkert ved siden av vårt fly. De hadde med seg tre fly inkludert et tomotor, og var på vei mot Nordkapp. To motorer.....pyser. Det merkelige var at det var bare en av dem som snakket engelsk, måtte vært formasjonsflyging!



Ankommet Umeå og flyet fylles med drivstoff.

2010-07-02

Dag 2: Umeå - Vaasa

Etter et kort opphold i Umeå tok vi av på vei mot Vaasa, PIC var fremdeles Edward. Vi gikk opp til 6500 fot, været var kjempefint, lite vind og lite skyer på himmelen. Turen over Bottenviken gikk fort, 45 minutter. Det blir nesten bare å få flyet opp på riktig høyde, for så å begynne nedstigning igjen. Vi fløy innover Vaasa sentrum over en fotballbane, og videre inn til flyplassen. Det var en del vind



ved landig her også, men det så ikke ut til å påvirke den erfarne piloten, landing gikk helt fint.



Dag 2: Vaasa

Etter landing i Vaasa gikk vi inn på notamkontoret for å sende flightplan for neste strekk, Vaasa til Oulu. Vi tenkte det ville være greit å sende flightplan før vi dro inn til byen for å spise. På notamkontoret møtte vi en behjelpelig dame, som gjorde det som trengtes for å få send av gårde flightplan. Etter noen minutter



Behjelpelig dame på notamkontoret i Vaasa

fikk hun tilbakemelding på flightplanen, om at vi ikke rakk frem i tide før Oulu flyplass stengte. Dette var litt uforståelig siden flyplassen skulle være åpen i følge AIP'en. Etter noen telefonsamtaler med med tårnet i Oulu viste det seg at Oulu holder steng noen timer på kvelden for så å åpne igjen kl.22:00 lokal tid. Her fikk vi bevist viktigheten av å ringe destinasjonen for å sjekke åpningstider, da AIP'en ikke alltid stemmer. Damen på notamkontoret ble både svett og stresset, men hun ordnet og hjalp oss alt det hun kunne. Avgangstiden fra Vaasa ble forskjøvet til litt senere på kvelden, slik at vi skulle lande når Oulu hadde åpnet. Da dette var i boks avtalte vi med damen at vi skulle en snartur til byen for å spise og komme tilbake før hun stengte dørene på flyplassen. Hun poengterte at det var best at vi var tilbake litt før 19:30, fordi hun gikk kl.19:30, og det ville bli vanskelig for oss å komme inn på flyplassen etter dette. Vi takket for hjelpen og bekreftet at vi skulle være tilbake i tide.

Dag 2: Vaasa



Vi bestilte taxi og dro inn til Vaasa sentrum for å få oss mat. Taxisjåføren anbefalte en plass som var kjent for å ha god mat. Plassen heter Strampen, som ligger helt fantastisk til nede ved en innsjø. Dette ble en kulinarisk opplevelse av de sjeldne, maten var fantastisk, som gjorde at vi måtte ha

Strampen restaurant i Vaasa

dessert også. Etter å ha spist oss god og mette la vi oss på plenen rett bortenfor restauranten og filosoferte (beundret de sommerkledde damene!) over hvor bra vi hadde det, og over friheten med å fly. Gutta var glad! På veien til flyplassen dro vi innom en butikk og kjøpte en liten gave til den behjelpelige damen på notamkontoret. Da vi kom til flyplassen igjen overleverte vi en bedre konfekteske til henne. Med litt rødskjær i kinnene takket hun for konfekten og ble glad og litt sjenert. Hun satte tydelig pris på vår gest. Vi ble sluppet ut på flyplassen og sluppet av i solen før preflight og avgang, fordi Oulu ikke åpnet før kl.22:00. Vi beregnet det slik at vi skulle kunne fly rett inn uten å måtte henge oppe i lufta for å vente på at de åpnet flyplassen. Men, en 35 knops medvind sørget for at vi måtte vandre rundt en del før tårnet annonserte til alle som måtte være interessert at de var åpne for innflyging.



Planlegging før avgang fra Vaasa flyplass. PC er et møst!

Dag 2: Vaasa - Oulu



På vei til Oulu

2010-07-02

Turen opp til Oulu var preget av godt vær, men ut til vest kunne vi se skyer og solens stråle gjennom skydekke. Piloten Ed begynte å lure på hvorfor det etter hvert ble så skjømt, men her kom copiloten raskt til med en beskjed ”ta av deg solbrillene”!

Vel framme i Oulu, fant vi et passende hotell, samt et passende sted å spise. Vi vandret litt rundt i sentrum, det var et yrende liv, det var tross alt lørdagskveld og ungdoms-

tid. Vi endte opp på å spise kebabpizza på et gatekjøkken, valgmulighetene var forholdsvis begrenset siden det var så sent på kvelden. Gatekjøkkenent hadde TV, så vi klarte å få med oss litt av fotball VM.



Oulu flyplass

Dag 3: Oulu - Luleå

Neste dag planla vi å fly til fra Oulu til Kiruna og så eventuelt til Tromsø hvis været tillot det. Men først hadde vi tenkt å fylle drivstoff. Det viste seg etter hvert at kortautomaten til fuelpumpa ikke fungerte, og



Plages med kortautomaten i Oulu

servicepersonell på flyplassen fikk den heller ikke til. Etter litt kalkulering av gjenstående drivstoff på tanken, og beregning av flytid til neste ”pit stop” + 45 minutters margin, bestemte vi oss for å fylle drivstoff ved neste stopp. Vi tok av og fløy langs kysten oppover Bottenviken. Etter hvert så vi at skyene begynte å dekke til mer og mer, og så det ulikt å fortsette mot Kiruna. Kemi tower informerte oss om at Kiruna rapporterte broken bare så vidt over bakken. Dermed meldte vi til Kemi tower at vi ville endre ”finale destination” til Luleå på grunn av værforholdene. De var veldig behjelpelig, flightplan ble endret og vi fikk beskjed om å fortsette til Luleå. Etter å ha landet spiste vi oss god og mett og fylte drivstoff. Vi sjekket all tilgjengelig værinformasjonen og fant ut at Bodø var den destinasjonen som vi kunne fly til med de skybasene som var observert og meldt.

Dag 3: Luleå - Bodø

Vi tok av fra Luleå, på vei mot Bodø, PIC var Frode, med godt mot og godt vær Etter hvert så vi at det begynte å tette seg til, mye skyer mot nord, mot vest dit vi skulle så det forholdsvis bra ut. Vi orienterte oss på kartet samt brukte GPS, det er ikke så lett å orientere seg i de svenske skoger, mye små vann og skog, lite eller ingen bebyggelse eller veier. Cirka 50NM fra grensen til Norge så det ut som været og sikt mot nord var bra igjen. Vi hentet metar for Evenes via mobiltelefon (wap.ippc.no), som viste at det var brukbart der. Dermed fant vi ut at vi skulle prøve å komme oss lengre nord. Vi meldte fra til Sweden Control at vi ønsket å endre rute til Evenes. Sweden Control ba oss da om å skifte frekvens til Bodø Control slik at de kunne hjelpe oss med å endre flightplan. Da Bodø hadde bekreftet at flightplan var endret, satte vi kursen mot Evenes. Etter en stund så vi at det ble mer og mer overskyet foran oss slik at for å komme til Evenes måtte vi fly on-top over Sarek. Dette var vi ikke særlig lystne til siden vi ikke kunne se noe åpning i skydekke der fremme. Vi bestemte oss for å legge om til opprinnelig kurs, altså mot Bodø. Da vi nærmet oss Bodø ble skydekke også ganske tett. Ut fra værobservasjonene vi mottok fra Bodø kontroll og ut fra det vi kunne se av skyer, bestemte vi oss for å fly under skyene mot Bodø. Vi fløy inn mot Bodø, og navigerte på kart samt med hjelp fra GPSen, vi måtte ned på minimum høyde for å komme oss trygd ned over Sulitjelma og videre ut mot Bodø flyplass. En periode fikk vi ikke kontakt med Bodø Control, og da dukket en SAS maskin opp på radioen som var mer enn villig til å hjelpe oss med å "relay'e" mot Bodø Control, noe som fungerte utmerket - rett og slett hyggelig. Etter hvert fikk vi kontakt med Bodø Control direkte, og vi fikk klarering til å fly "special VFR" inn siden sikten var redusert av regnbyger. Vi landet i Bodø og alle var glade og fornøyd, men litt slitne. Vi parkerte flyet, tok ut pikkpakk, og dro inn til Bodø Sentrum i Taxi

for å finne overnattingssted.



Skybaser observert på vei fra Luleå til Bodø.

2010-07-03

Dag 4: Bodø

I Bodø tok vi inn på Thon Hotell, og vi spiste en bedre middag på Egon, vegg i vegg med hotellet. Vi var inneforstått med at vi ikke kunne fortsette mot Tromsø før neste dag, så da var det bare å melde fra til jobben at turen ble en dag lengre en planlagt. Vi var enige om at det var bedre å ta det med ro til dagen etter enn å fly i marginalt vær til Tromsø. Neste dag, mandag, sjekket vi været flere ganger, blant annet i samtale med værvarslinga i Tromsø, og fant ut

at vi måtte vente til litt senere på dagen for å ta av. Vi vandret litt rundt i Bodø sentrum, til vi ble så sultne at vi spiste liksom godt frokost nummer 2 på hotellet. Vi sjekket vær på nytt og fant ut at det beste var at vi bestilte flybilletter hjem med Norwegian, for å være sikker på at vi kom oss hjem. Siden flyet ikke skulle gå før på kvelden, tok vi oss en tur til Bodø Luftfartsmuseum. Her fikk vi se mange eldre flytyper, tyske Junker og mange flere. Vi traff også 2 kjekke damer som var bekjente av Edward, og Frode klarte selvfølgelig å lure til seg noen klemmer der. Etter at vi var ferdig på museet, snakket vi med Meteorologisk institutt i Tromsø igjen. De ga oss gode værprognoser, samt at på IPPC var både værobservasjoner og meldinger bra. Vi bestemte oss for å fly til Tromsø.



Glade gutter på Bodø Luftfartsmuseum



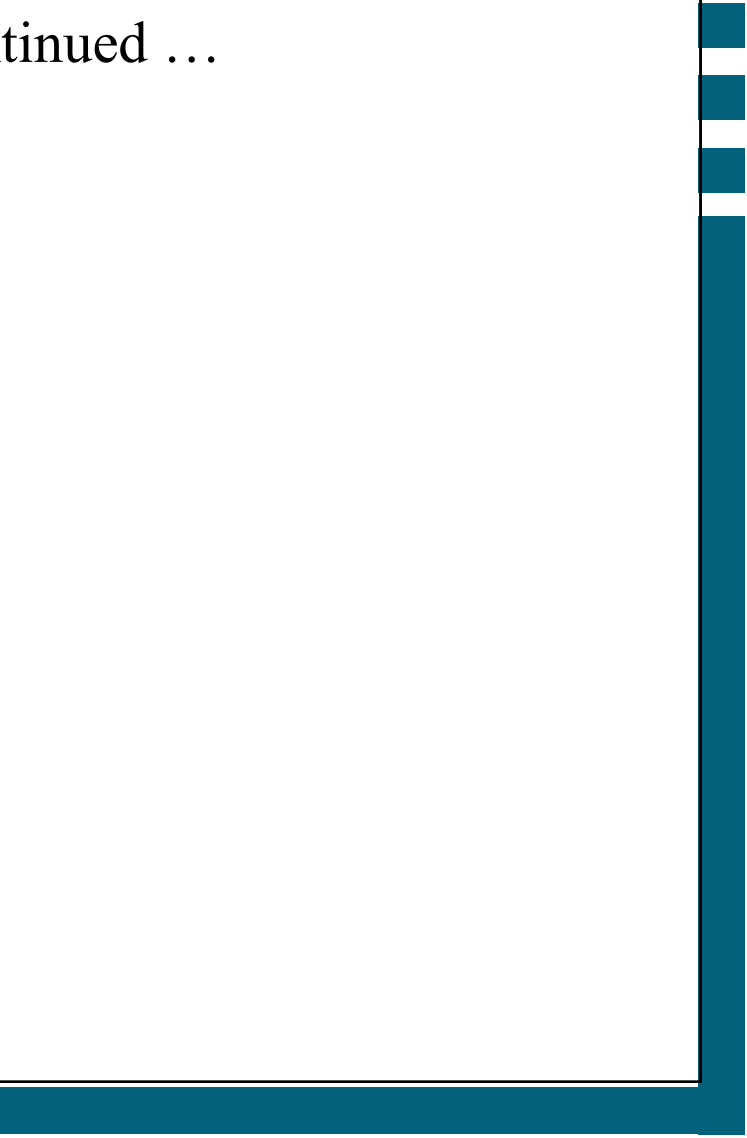
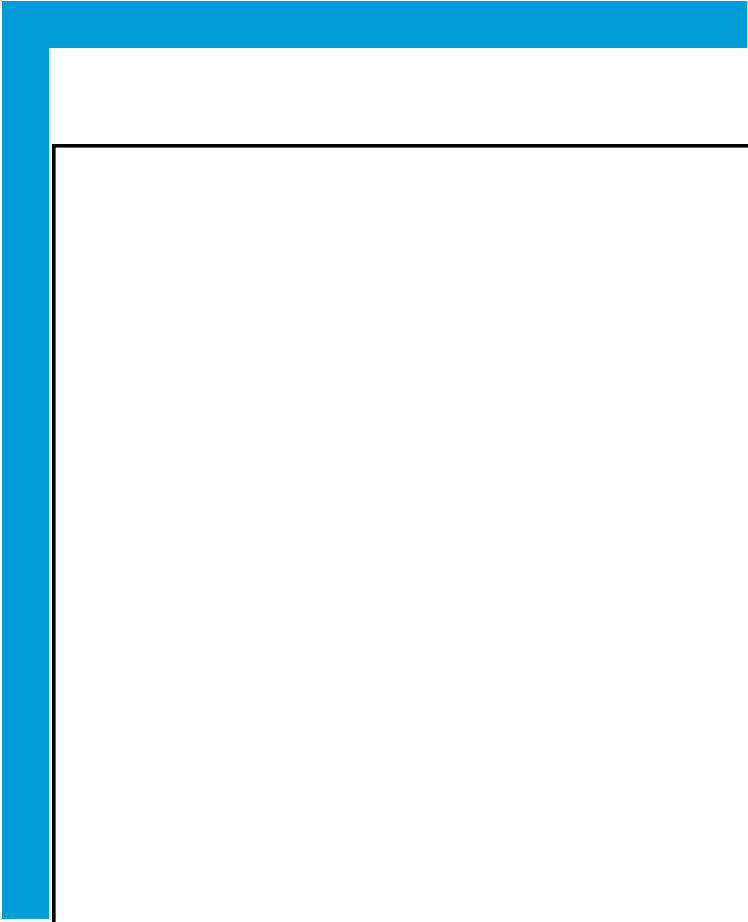
Bodø Luftfartsmuseum

Dag 4: Bodø - Tromsø



LN-FAW parkert på Bodø flyplass

Vi fikk i oss litt mat, fylte drivstoff og gjorde flyet klart for avgang. Ut fra Bodø var det en del vind. Vi møtte en del turbulens over fjellområdet rett nord for flyplassen, som gjorde at vi måtte fly litt innover mot fastlandet før vi kom inn i roligere luft. Skydekke gjorde at vi ikke kunne fly så høyt som vi ønsket. Når vi kom et stykke lengre nord åpnet skyene seg opp, og resten av veien til Tromsø var det godt vær. Vi landet i Tromsø, og alle var storforneymyd med årets tur, som ble en dag lengre en planlagt.



To be continued ...