

## Flyg från Norska gränsen-Graddis till Svenska kusten-Piteå

Contributed by Peter Backman  
Wednesday, 18 July 2007  
Last Updated Sunday, 19 August 2007

Tanken väcktes redan förra året när jag var PM1:a, men begränsningarna i licensen gjorde att jag naturligtvis fick vänta tills jag blev PM2. Jag uppgraderade så fort det var möjligt och började planera i huvudet redan i april i år, men åtaganden jag hade i Midnattsolsträffen gjorde att jag fick skjuta fram min lilla idé i tiden. Under resan till Bodö fick min idé ett mål, var och hur min långflygning skulle äga rum....

När vi kom hem från Bodöresan och jag läste att Spanjoren misslyckats med sin flygning längs efter hela Sverige så tänkte jag: Men tvärs över Sverige måste ju vara fullt genomförbart med ganska begränsade medel. Tankkonstruktionen var redan klar i mitt huvud, så det var snabbt inhandlat och fixat. Jag tittade på varje vädersida på Internet och rådfrågade min instruktör Mikael Undmark om mina planer och vad han tyckte om säkerheten kring mitt planerade flyg. Jag fick bra respons och inväntade ett högt tryck samt NV- vindar hela vägen från Norska gränsen till Piteå.

Vy över Graddis och norska gränsen.

Två dagar innan den 16/7-07 förstod jag att nu är det läge och kontaktade Jörgen Landström och Kalle Olsson om mina planer, de svarade: Naturligtvis ställer vi upp o kör! Dagen före testflög jag på AF1 fältet i Boden med 30 liter och alla tankar monterade, i nästan nollvind. Testet gick över förväntan så det var bara att packa grejerna samma kväll. Jag jobbade till kl 12 dagen D. Efter jobbet plockade jag upp Jörgen och Kalle och vi var på väg! Kalle hade till och med packat skogskläder o myggmedel om det skulle bli en utelandning. I bilen på väg upp till starten hade jag den stora fördelen att se och bedöma det väder som jag sedan skulle flyga igenom, otroligt bra ur säkerhetssynpunkt. Jag förstod att vädret vid gränsen skulle vara lite &rdquo;ruddigt&rdquo; och det var det. Vi väntade från kl 1630 till 1800 för att termiken längre ner i landet skulle hinna avta och molnen dö ut. 1800 skickade jag följebilen att köra tillbaka så långt molnskärmen sträckte sig och knäppa kort med digitalkameran så jag kunde bedöma situationen själv, samtidigt som jag fixade i ordning mina prylar före start. Bilden var positiv och vi gjorde de sista förberedelserna och ringde Lasse Markstedt i Älvsbyn för att försäkra mig om att vädret inte gjort några stora förändringar, men det var lugnt och startförsöken inleddes. I 20 minuter brottades jag med den något nyckfulla vinden och fick sätta mig ner några ggr och vila, men så kom den&hellip; Stadig och fin vind!

Lycklig pilot.

Oooooo vilken känsla när jag äntligen känner hur skärmen hjälper till och lyfter mitt tunga ekipage och fötterna börjar lämna mark! Glädjen försvann ganska omgående p.g.a. att stiget var jättedåligt och jag fick utnyttja all min teknik och kunskap för att överhuvudtaget hålla mig kvar i luften. Jag fick till slut så pass med höjd att jag tog mig till en bergsknöl och kunde hanga mig upp på höjd. Höjd som jag behövde för att ta mig över det sista bergspasset före det började gå utför igen mot Svenska inlandet. händer det som inte får hända: Motorn stannar! 47liter bensin och nödlandning i stenig terräng är ju ingen höjdare. Men landningen gick bra vid sidan om vägen och vi kunde snart konstatera vad som var felet. En vacuumslang i den ena av tankarna var för lång och tog i botten, så bränslesystemet fick ingen luft. Lätt fixat och vi var med i matchen igen. Men en olycka kommer sällan ensam som dom brukar säga. En bilist ville att vi skulle flytta på våran bil så att dom kunde köra in på parkeringen bredvid, sagt och gjort jag hoppar in i min Mercedes och backar rakt över digitalvideokameran som låg vid väggkanten&hellip; pust suck o stöön. Kassetten var ju hel i alla fall och den filmade starten var räddad.

Vi var bara några kilometer in i Sverige och vi gjorde den bedömningen att vi startar om härifrån och kör några kilometer extra förbi den svenska kusten för att kompensera längden på flyget, utifall att någon skulle klaga på ej genomförd sträcka. Starten gick mycket bra och jag fick utnyttja vägbanken för att hanga upp höjd igen. Allt väl och venturieffekten i dalen gjorde att jag fick en hastighet av 78km/tim otrimmat! Då slog det mig! Jag har ju glömt sätta på mig headsetet till mobilen så all kommunikation till

följebilen blev envägssamtal och sms om min position och lägesstatus. Dessutom glömde jag mina extra batterier till gps:en, som brukar sluka batteri när den följer en utstakad rutt på kartan. Jaja, den enda besvärliga passagen var efter Arjeplog, före det var det bara att följa vägen. På väg mot Arjeplog fick jag lite lyft från vissa moln och kunde låta min stackars Snapp 100 vila lite, tomgång och steg 1m/sec under 1 minut vissa partier.

Arjeplog från ovan.

Nu efter Arjeplog var jag tvungen att lämna tryggheten i form av vägen och navigera mellan Arvidsjaur CTR - TMA och Vidsel CTR , men inte TMA för jag visste att dom hade semester och TMA:t är G-luft under den perioden. I och med detta samt att min gps var batterisvag, så navigerade jag medvetet närmare Vidsel och kunde spara på batteriet så att gps:en loggade hela vägen ner till Piteå. Känslan att flyga över så otillgänglig terräng är svår att beskriva, motorproblem skulle innebära nätt promenad på 1,5 mil. Det kändes inte så lockande. En otroligt trygghet att veta att följebilen inte är långt borta och har koll på var jag befinner mig utifall något skulle hända. Jag meddelade dem när jag passerat Arvidsjaur och styrde upp mot Älvsbyn efter väg 94.

Att flyga i midnattssol slår allt!

Efter en stund fick jag se en mycket svag belysning i horisonten "&dash; Piteå i sikte!", meddelade jag och Jörgen fick trampa gas i botten på Mercedesen för att hinna fram och möta mig. Stökigaste skiktet på hela flyget kom när jag skulle ta ned höjd för att klara Luleå TMA in till Piteå. Landbrisen N vind korsade huvudvinden WNW vind och det var spännande. Men jag måste säga att Mac Eden 3 skärmen är otroligt trygg och stabil samtidigt som den är jätterolig att flyga, till och med i mycket turbulent luft. Jag är otroligt nöjd med dess flygegenskaper! Fick plocka fram speedpedalen för att inte driva ut över fjärden i Öjebyn, skråkörde mot vinden mot Bölebyn och kunde slutligen vända på medvind in mot Piteå. Passerade havsgränsen med några kilometer som beräknat och landade vid Noliaområdet. Där väntade mina trogna följeslagare för att bistå mig vid landningen. Allt gick mycket bra och fick en vattenflaskedusch av Kalle som pris! Glada och lyckliga över vad vi åstadkommit, fick vi i lugn och ro gå igenom hela utförandet av flyget i bilen på väg hem till Boden... och naturligtvis planera nästa flyg!

Landa och tanka!

Peter Backman, Boden.