

KALTEVAA TORNIA KATSOMAAN

Kotimaan korpikentät ovat jääneet jo ajat sitten pieniksi Suomen Grumman American -harrastajille. Jenkkijengin matkatarinat jatkuvat kaksiosaisella kertomuksella toisakesäisestä Italian-retkestä, jota tarkastellaan kahden eri konekunnan silmin.

Teksti ja kuvat:
Grumman Gang Finland

American Yankee Association, joka hiljattain vaihtoi hieman harhaanjohtavan nimensä AYA The International Grumman-American Pilots Associationiksi, on Grumman American -koneiden kansainvälinen tyypikerho. Se järjesti vuoden 2005 Euroopan pääfly-in tapahtumansa 13.–16. toukokuuta Valderan pikkukentällä, joka sijaitsee noin 20 kilometriä kaakkoon Pisan kaupungista Italiassa.

Suomalaiset Grumman-lentäjät, jotka osallistuivat kolmella koneella vuoden 2004 tapahtumaan Tanskan Grenåssa, olivat hiljaa mielessään päättäneet jättää tämän reissun väliin.

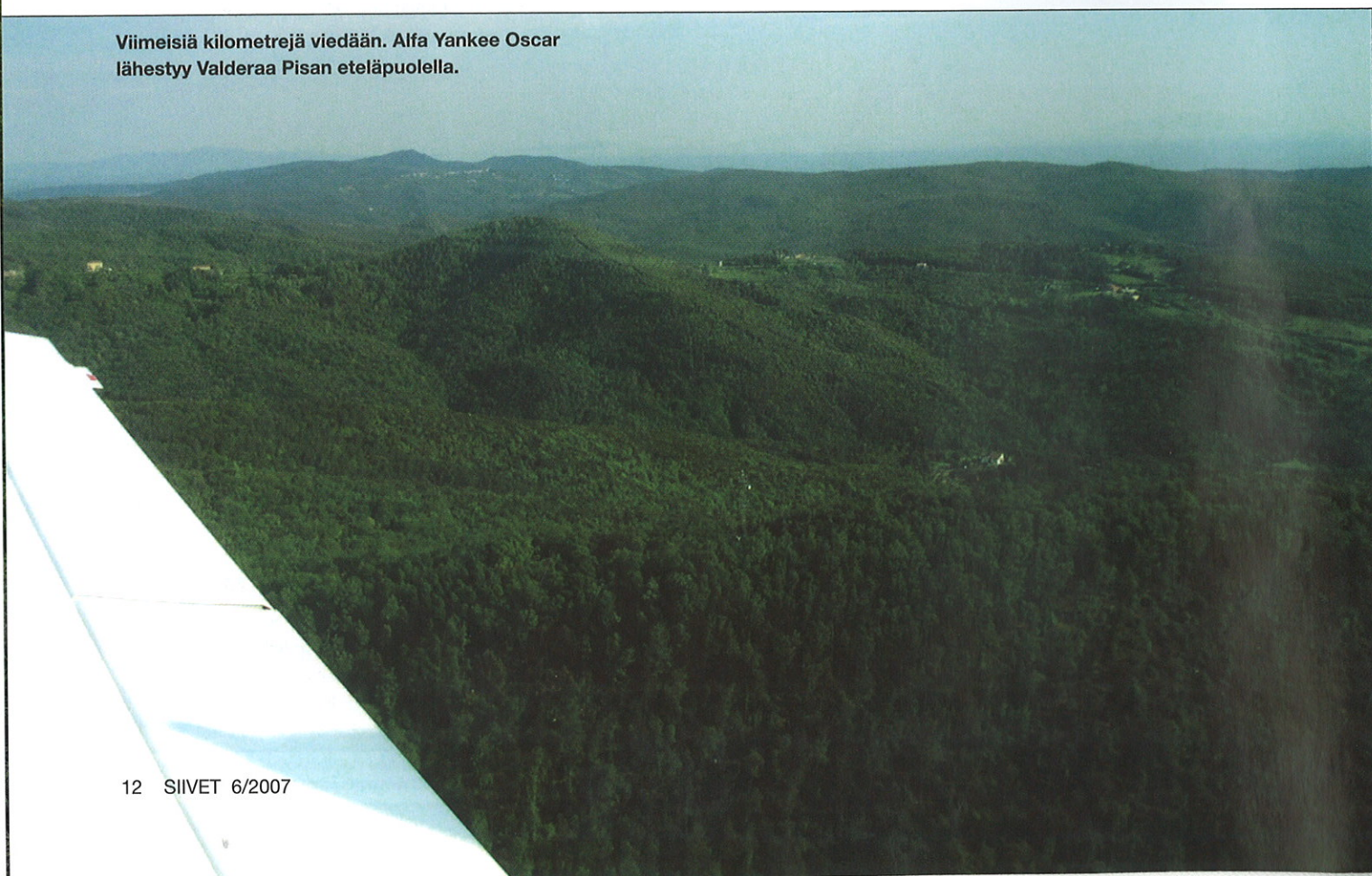
Mutta niinhän siinä kävi, että talven mittaan ajatus alkoi käydä yhä useammin mielessä: jospa sittenkin... Töistä oli pitämättä pari lomaviikkoa ja joskushan on

tehtävä jotain erikoista. Sitä paitsi lentämistä vartenhan lentokoneet on tehty, ja kun merkkikin on sopivasti Traveler, ei hyviä syitä tarvinnut enempää etsiä.

Kevättalvella asia oli selvä. Kruunupyystä oli lähdössä OH-AYH miehistönään **Lauri Mattila, Stefan Storränk** ja **Kalle Salmi** ja Malmilta OH-AYO miehistönään **Kaj Granström** ja **Paavo Seiro**.

Sitten alkoi mittava suunnittelutyö, reitin valinta, karttojen tilaaminen sekä eri maiden AIP:eihin tutustuminen. Menomatkaan varattiin viisi päivää, päämääränä oli olla perillä perjantaina 13. toukokuuta. Ensimmäinen tavoite oli tapaaminen Maa-rianhaminassa maanantaina 9. toukokuuta kello 10 ja sitten lentäminen yhdessä Ruotsin, Saksan ja Ranskan kautta Italiaan. Mutta kuinkas kävikään...

Viimeisiä kilometrejä viedään. Alfa Yankee Oscar lähestyy Valderaa Pisan eteläpuolella.



MIEHISTÖT KERTO VAT

Maanantai 9. toukokuuta

OH-AYO

(Kaj Granström ja Paavo Seiro)

Olemme aikaisin maanantai-aamuna Malminkentällä. Kaikki on valmista lähtöä varten, mutta sää Maarianhaminassa on surkea, matalaa sumupilvettä 300 jalassa. Soitto Mattilan Laurille ja Kruunupyssä sama juttu, tymä. Jäämme siis odottamaan säiden parane- mista.

Vasta iltapäivällä pääsemme matkaan ja laskeudumme Maarianhaminaan viimeisten sumupilvien väistyessä kentän päältä. Katsoessamme pohjoiseen huomaamme että koko Pohjanlahti on vieläkin matalan pilvikerroksen alla. Eipä taida tapaaminen OH-AYH:n kanssa onnistua.

Koska sää Etelä-Ruotsissa on hyvä, mutta kuitenkin muuttumassa huonoksi, päätämme välittömästi jatkaa matkamme Kalmariin. Saamme lentää hyvässä säässä ja laskeudumme Kalmariin kello 18.40. Hotellihuonekin löytyy kaupungin keskustasta.

OH-AYH

(Lauri Mattila,
Stefan Storränk ja Kalle Salmi)

Lähdemme Kruunupyystä välttävässä säässä. Kauhavan jälkeen pilvet ovat liian alhaalla ja joudumme kääntymään takaisin kohti EFKAa. Kauhavalla toteamme, ettei sieltä saa säätietoja, koska klubirakennus on kiinni.

Koska ilma on kylmä ja sään muutosta saa odotella, päätämme lentää Vaasaan. Matkalla pilvet nousevat jonkun verran, ja pääsemme erityis-VFR:ssä laskuun odottelemaan parempia säitä.

OH-AYO on päässyt Maarianhaminaan, josta se lähtee kohti Kalmaria. Ruotsin kelit ovat Cavokkia, Vaasa 1000 ft, Pori 4000 ft ja Maarianhamina Cavok. Lähdemme kohti Poria, jossa uusi bensakortti ei toimi tankkausautomaatissa. Saamme kuitenkin lisämaksua vastaan tankkaajan paikalle ja menovettä tankkeihin.

Jatkamme edelleen Maarianhaminaan. Meren yllä on pilvipeite, mutta Ahvenanmaa on auki, joten sinne laskuun.

– Sääherra ei ole suosiollinen, mutta seikkailu on alkanut, tuumaa Kalle takapenkiltä.

OH-AYO:n miehistö Paavo Seiro ja Kaj Granström lähtivät matkaan Malmilta.

Euroopan Grumman-aktiivit osallistuvat innokkaasti merkkikerhonsa kokoontumisiin. Valderassa oli koolla kolmekymmentä konetta.

Ei muuta kuin majataloon yöksi. Käydään kaupungilla syömässä ja toivotaan hyviä kelejä seuraavalle päivälle.

Tiistai 10. toukokuuta

OH-AYO

Amulla kentälle ja melkein kolmen tunnin lento entisen Itä-Saksan Schwerin-Parchimin kentälle. Muun muassa tältä kentältä operoi toisen maailmansodan loppuvaiheessa Messerschmitt 262 -suihkuhävittäjälaivue. Sodan jälkeen se toimi Neuvostoliiton ilmapuimien tukikohtana, mutta on tänä päivänä moderni siviilikenttä.

Seuraava etappi on kahden tunnin lento Etelä-Saksan Kassel-Caldenin kentälle. Päästyämme taivaalle mustat pilvet reunustavat reittiämme, välillä salamoi ja Grumman vaappuu turbulenssissa.

Sitten ilmenee toinen ongelma, kun lennonjohtaja ilmoittaa: "OH-AYO olette hävinneet tutkaltamme, tarkistakaa transponderinne."

Yritämme kaikin keinoin, jopa lievää väkivaltaa ja kiroilua käyttäen saada eloa transponderiin, mutta se pysyy mykkänä. Lentosää ei ole kovin kehuttava, joudumme kiertämään sadealueita aika pitkiä matkoja, ja tässä kohdalla Saksaa alkaa maastokin kohota noin 1500 jalan korkeuteen. Pääsemme kuitenkin aikaan laskuun Kasselin hienolle kentälle.



Transponderi aiheuttaa nyt stressiä, miten saisimme sen kuntoon? Kysymme ohimennen koneemme tankkaajalta, olisiko lähistöllä avioniikkakorjaamoita. Kyllähän sellainen löytyy, tuossa teidän takananne, ja vielä transponderimme merkkikorjaamo! Uskomaton tuuri, osasimme laskeutua juuri oikealle kentälle. Lähdemme keskustaan hotellimme ja tutustumaan kaupunkiin kävelemällä.

OH-AYH

Herätys 08.00 ja syömme aamupalat K-kaupan eväitä nauttien. Ilma näyttää ikkunasta katsoen ihan kivalta, toivottavasti kentätiedot kertovat samaa. Säiden parannuttua kello 13.00 päästään lähtemään, kohteena Norrköping.

Lentokorkeus on 4000 jalkaa. Tukholman kohdalla on pakko pyytää alas 3500 jalkaan, muuten joudutaan pilveen. Pilven pohjia pitkin mennään. Liikennettä tuntuu riittävän, radiossa pölistään jatkuvasti. Norrköpingiin päästään laskuun hyvässä kelissä. No, tankkaus tuottaa taas ongelmia. Ei kelpaa Laurin eikä Stefanin bensakortit. Lupaavat sitten höylätä kortin, jotta saadaan tankattua.

Matka jatkuu Kristianstadiin ukkospilvien lomassa ja lentokorkeutena pidetään 2000 jalkaa. Kristianstadissa ollaan kello 17.30, ja siellä tankkaamme koneen täyteen. Suunnittelemme lentoa Schwerin-Parchimiin Saksaan,

mutta kello on niin paljon että pimeys olisi uhkana. Päätetään jäädä tänne yöksi.

Tornin tyttö on viimeisen päälle ystävällinen, keittää kahvit ja tarjoaa pipareita. Lopuksi hän soittaa pariinkymmeneen paikkaan, että saisi meille edullisen yösijan, kuten saakin. 600 kruunua koko poppoo ja siihen kuuluu aamupalakin. Lopuksi kenttämies vie autollaan yösijaan (20 km), eikä sekään maksa mitään.

Illalla lähdemme ulos pizzalle. Koska emme ole kovin nälkäisiä, tilaamme lasten pizzat. Ne ovat niin isoja, etteivät mahdu lautaselle. Syödään vain puolet ja pyydetään loput mukaan laatikkoon huomiseksi eväiksi.

Soitamme Kaitsulle ja kysymme kuulumisia. Ovat Kasselissa ja heillä on ongelmia transponderin kanssa. Jos he eivät saa sitä kuntoon, on mahdollisuus lentää puljassa, ja käyttää meidän koneemme transponderia. Kuuntelemme Ruotsin tv:stä säitä, ja vesikuuroja on luvassa. Meren ylitykseen sään olisi oltava mahdollisimman hyvä.

Keskiviikko 11. toukokuuta

OH-AYO

Seuraavana aamuna olemme heti kahdeksalta kolkuttamassa korjaamon ovea. Sää on sateinen, mutta kun transponderiin on kolme tuntia myöhemmin vaihdettu kaksi rikkinäistä kondensaattoria, alkaa aurinkokin paistaa.

Äkkiä plaani sisään ja koneen nokka kohti Ranskaa ja Nancy-Essey'n kenttää. Sillä reititösuudella saamme jo vähän esimakua siitä mikä tuleman pitää, koska maasto on välillä yli 2000 jalan korkeudessa. Ranskan rajan ylittäminen käy melkein huomaamatta ja kohta olemmekin väämässä laskua Nancyyn.

Tankkaamisen jälkeen nousemme jälleen ilmaan tarkoituksenamme viettää seuraava yö Ranskan toiseksi suurimmassa kaupungissa Lyonissa. Upeassa iltpäivän säässä huomaamme, että maasto muuttuu taas tasaiseksi ja kaikki kumpareet häviävät.

Olemme saapuneet Rhône'n jokilaaksoon. Edessämme näkyy nyt valtava Lyonin kaupunki. Vielä pitää löytää oikea kenttä. Valinnanvaraa on, sillä lähistöllä on niitä ainakin neljä. Me olemme matkalla Bronin kentälle, joka on yleisilmailukenttä ja sijaitsee lähellä kaupungin keskustaa.

OH-AYH

Heräämme 06.30 Suomen aikaa, kun aurinko paistaa suoraan ikkunasta sisään. Ainoa hankaluus on, että kello on vasta 05.30

Ruotsin aikaa ja aamupalaan on vielä tunti. Menohalut ovat kovat. Vaikka ollaan Etelä-Ruotsissa, pakkasta on ollut yöllä ja katot ovat kuurassa.

Lopulta pääsemme lähtemään ukkospilvien vähän siirryttyä ja Saksan puoleisen pään parannuttua. Aluksi lennämme 2000 jalassa ja pyydämme meren päällä ylös 3000 jalkaan, missä keli on hyvä.

Saksaa lähestyttäessä joudumme pudottamaan korkeutta pilvirintamien takia, ja lopuksi ollaan taas 2000 jalassa. Rannikolle saavuttaessa näemme Rygenin kohdalla todella hienot hiekkarannat. Hiekkarantaa on niin pitkälle kuin silmä kantaa.

Vähän ukkospilviä siellä sun täällä, joita väistellään ja jossakin vaiheessa on kieltoaluekin jonka vierestä menemme. Kieltoalueella näkyy valtavan kokoinen pyöreä rakennus, joka luultavasti on fuusiokoekiihdytinlaitos.

Kasselissa laskuun kohtalaisessa sivutulessa. Hieman töyssyinenhan tuo oli, mutta kaikki laskuthan ovat hyviä, kun omin jaloin koneesta poistutaan. Ja taas kentällä tankkaus. On muuten reitin kallein polttoaine 1,82 euroa litra.

Jos hinta tätä menoa nousee alaspäin menessä, mitähän 100LL maksaa Italiassa? Kyselemme halvinta yösijaa kentän väeltä. Saamme sellaisen hienosta hotellista ja kolmelta pyydetään 80 euroa. Kaitsu ja Pive ilmoittavat olevansa Ranskan Lyonissa yötä.

Torstai 12. toukokuuta

OH-AYO

Lyon on upea kaupunki ja siellä olisi voinut viettää enemmänkin aikaa, mutta meillä on kiire eteenpäin. Aamulla olemme taas tak-



OH-AYH ja Stefan Storrack, Lauri Mattila sekä Kalle Salmi ovat saapuneet Kruunupyystä Valderraan – tosin muutaman välilaskun kautta.

Parchimia lähestyttäessä käskivät Novem-berissa ilmoittautumaan, ja niin me teemme. Kenttä vaan lähestyy, eikä ohjeita kuulu. Pitää sitten lopuksi kysyä kiitotietä johon laskeutua, ja meille annetaan kaksnelonen. Kentästä huomaa heti että se on itäblokin peruja, eli betonilaattoja pitkin laskuun ja pomp-pimalla eteenpäin. Kaitsukin ilmoittaa, että transponderi on kunnossa. He ovat jo Ranskan puolella ja kelit paranevat.

Ei muuta kuin plaanin tekoon ja nokka kohti Kassel-Caldenia ukkospilviä väistellen. Heti reitille lähtiessämme ukkospilvet ovat edessämme. Sateen takia menemme 1300 jalassa ja siinä vaiheessa kadottaa Berlin-Info transponderimme koodin. Tulee kovasti kyselyjä, missä mennään. Heti kun tilanne sallii nousetaan 2000 jalkaan ja koodi alkaa taas näkyä. Tulipahan rauhallista. Kelitkin ovat paranemaan päin.

sisä ja matkalla kentälle. Tiedossa on matkamme ehkä jännittävin etappi, Alppien ylitys ja määräkenttänä upea Cannes.

Grumman kohoo taas siivilleen, sää on ehkä hieman utuinen mutta muuten todella hyvä. Lyon, maailmankuulun lentäjä-kirjailija Antoine de Saint-Exupéry'n kotikaupunki jää taakse. Alapuoellamme kiemurtelee Rhône-joki ja lennämme ensin suoraan etelään noin 200 kilometriä Avignonin VOR:lle.

Etelä-Ranskassa on paljon rajoitusalueita sekä ilmavoimien harjoitusalueita, mutta lennonjohto opastaa ja neuvoa pyytämättä. Ker-ran meille ilmoitetaan: "OH-AYO:lle tiedoksi, kaksi Mirage-hävittäjää lentää kohta reittinne poikki 1000 jalkaa alapuoellanne!" Ja siellähän ne menevät, parin sekunnin kuluttua ovat jo hävinneet näkyvistä.

Käännymme vähän ennen Avignonia suuntaan 105 ja alkaa Alppien ylitys, korkeutta on

noin 4000 jalkaa. Maasto kohoaa nopeasti ja sivulla jotkut huiput ovat jopa meidän yläpuolellamme. Tässä Ranskan eteläpuolella Alpit eivät enää ole niin korkeita eivätkä kalliomaisia, vaan lähinnä vihreitä ”kumpuja”, jotka eivät ollenkaan näytä niin pelottavilta!

Hämmästyttää miten tällaisessa maastossa on niin paljon asutusta, kyliä näkyy joka puolella. Monien talojen pihoilla on omituisia turkoosinvärisiä neliöitä, jotka osoittautuivat uima-altaiksi.

Lähestymme vihdoin Cannesia ja lennonjohto pyytää meitä ilmoittautumaan tornin päällä 1000 jalassa. Vuoret eivät vaan ota loppuakseen, lennämme edelleen 4000 jalkaa merenpinnasta, mutta vain 1000 jalkaa maanpinnasta. Yhtäkkiä eteen avautuu henkeäsalpaava näky, kun vuoristo loppuu ja sininen Välimeri edessämme kylpee auringonpaisteessa. Cannes ja lentokenttä on suoraan edessä, kaasu melkein tyhjäkäynnille ja nokka alas. Saamme korkeuden pudotettua juuri sopivasti ja kentän päällä tulee laskuselvitys.

Cannesin kentällä on kova liikenne. Se on täynnä liikesuihkuja, koska filmifestivaalit ovat alkamassa ja joudumme jättämään koneemme ruohikolle ”köyhien puolelle.”

Olemme nyt edellä aikataulussamme. Fly-in-tapahtuma alkaa vasta huomenna joten soitamme järjestäjille ja kysymme löytyisikö hotellihuone jo ensi yöksi.

”Kaikki järjestyy ja muitakin koneita on jo tullut paikalle. Tulkaa vaan, odotamme teitä kentällä”, kuuluu ystävällinen vastaus.

Jätämme siis lentosuunnitelman ja lähdemme matkaan. Arvioitu lentoaika Valdearaan on 2 tuntia 10 minuuttia suoraan meren yli kohti Pisaa. Tästä ajasta puolitoista tuntia vietämme meren päällä.

VFR-reitti Cannesista on mielenkiintoinen, siinä lennetään ensin ikuisuudelta tuntuva matka Välimeren yllä 500 jalassa. Vihdoin saamme luvan nousta korkeammalle ja vasemman siivenkärjen kohdalla näkyvät selvästi kaikki legendaariset kaupungit peräjälkeen: Nizza, Monte Carlo ja San Remo. Välimeri on sininen ja niin on taivaskin.

Pisa tulee vihdoin näkyviin ja tutka ohjaa meidät kaupungin eteläpuolelta kohti Valdearaa. Heti rannikon ylityksen jälkeen alkaa taas maasto kohota jyrkästi, mutta tämänhetkinen lentokorkeutemme on kuitenkin riittävä.

Nyt pitää vielä löytää Valderan kenttä, joka on noin 600 x 30 m kokoinen. Sitä ei ole edes merkattu ilmailukarttoihin, mutta onhan meillä GPS:ssä koordinaatit. Aivan lähistöllä on kuitenkin pari muuta samanlaista kenttää, joten täytyy osua oikeaan.

Valdera löytyykin helposti, ja saamme radiolla lähestymisohjeet. Kenttä ei ole Grum-



Cannes-Mandelieun lentokenttä ja Välimeren sininen pinta kutsuvat pohjolan tymäkelit voittanutta lentäjää luokseen.

manin kaltaiselle koneelle turhan pitkä. Saamme kuitenkin koneen alas ihan kiitoradan alussa eikä ongelmia tule. Rullaamme hieman epätaisaista ruohokenttää pitkin seisontapaikalle muiden jo saapuneiden Grummanien viereen ja sammutamme moottorin.

Potkurin lavat pysähtyvät ja ympärillämme vallitsee hiljaisuus. Vähitellen tajuaamme, että olemme vihdoin perillä. Olemme lentäneet neljässä päivässä Suomesta Italiaan. Takana on noin 17 lentotuntia ja 3000 kilometriä. Saamme lämpimän vastaanoton ja kaikki ovat innoissaan, kun kuulevat että olemme lentäneet Suomesta asti.

Pääsemme hotelliimme, ja illaksi on järjestetty upea illallinen paikallisessa ravintolassa. Osoittautui että meitä ”liian aikaisin” tulleet on reilut 40 henkeä. Osa on tullut omilla Grummaneilla ympäri Eurooppaa ja osa reititlennoilla.

OH-AYH

Kasselin hotellissa heräämme puoli kahdeksalta Suomen aikaa ja käymme aamupalalla. Todella hyvää, ja tulee lopulta maistettua sitä ilmakuivattua kinkkuakin. Erittäin viihtyisä paikka. Taksikuski ajaa hotellin välit kuin päätön. Kaupungissakin nopeutta on kahdeksankymppiä.

Kasselin kentällä tutkimme säät ja koko Ranskassa on cavokkia. Ei muuta kuin plaanin tekoon, määränpää Nancy-Essey Ranskassa. Lähetän plaanin ja puolen tunnin päästä menemme koneeseen. Mylly pyörimään ja GPS:t päälle.

Radiolla yhteys torniin, josta ilmoittavat että pysäyttäkää moottorinne, teillä ei ole plaania. Ei muuta kuin soitto torniin. Kertovat soittaneensa Frankfurtiin jo kolmasti, mutta heillä on siellä niin kova kiire, etteivät ole vastaanottaneet plaaniamme vielä.

Ilmatila on kuulemma erittäin ruuhkainen. Lopulta sitten päästävät meidät ilman plaania ja lupaavat, että se aktivoituu matkan jatkuessa. No eihän sitä plaania kukaan koskaan saanut.

Muuten lentäminen Saksan ja Ranskan rajojen sisällä on helppoa, kun ei tarvitse esittää etukäteen kirjallista plaania, vaan sen voi antaa lyhennettynä radiolla. Jaksoa vaihtaessa joutuu aina ilmoittamaan koneen tunnuksen, tyypin, henkilöluvun, lähtö- ja määränpään, korkeuden sekä transponderikoodin.

Nancyyn saapuessa on kieliongelmiä tornissa, ohjeita ei tule ja lähestymme vasempaan myötätuuleen, kun olisi pitänyt olla oikea. Laskussa pomppaa, on kova tuuli ja puuskissa 24 solmua etuoikealta.

Ei muuta kuin bensaa koneeseen ja sitten kuppilaan kahville. Paikka ranskalaiseen tyyliin. Patongit ovat mahtavia ja kahvi hyvää. Ei muuta kuin nokka kohti Lyonia. Kelit ovat aluksi erittäin hyvät, lähellä Lyonia sää sitten taas huononee. Ukkosta ja sadetta.

Sateessa näkyvyys menee kolmeen kilometriin ja torni selvittää meidät lähestymään Novemberin kautta. Lyonissa näkyvät mahtavat savut. Kokonainen kerrostalo on tulella, onkohan kaasuputki räjähtänyt?

Kenttää lähestytään GPS:n avustuksella tornin päälle, josta tehdään laskukierros ja lopulta menemme laskuun, joka on mitä parhain. Heti tulee komento ”jouduta, jouduta”. Taas hanaa, kiireesti kiitotien päähän ja siitä rullaustielle. Täällä on sitten lisäksi ground control, joka ohjaa parkkiruutuun. Joka puolella sataa ja ukkostaa, joten tänne jäädään.

Saamme edullisen yösijan, 65 euroa kolmelta aamupalan kanssa. Tämä on jonkinlainen moduulihotelli. Kolme sänkyä ja metrin kävelytila, vessa on samanlainen kuin asuntovaunussa, ja samaan tilaan ahdettu lisäksi suihku. Ahdasta on, mutta halpaa!



Perjantai 13. toukokuuta

OH-AYO

Jokaiselle päivälle on järjestetty erilaisia tapahtumia, mutta me päätämmekin lähteä omatoimimatkallemme Pisaan, tornia katsomaan. Tarkoitus oli mennä junalla, mutta kun saavumme asemalle saamme kuulla, että junalakko on juuri alkanut mutta ehkä bussillakin pääsee. Kävelemme ympäri Pisaa ja tutustumme rauhassa kaupunkiin. Tornikin löytyy ja on upea.

Iltapäivällä menemme Valderan kentälle odottamaan OH-AYH:n saapumista. Ja ennen pitkää sieltähän se tuleeikin auringon juuri

ajan. Luulevat, että Grumman AA-5 on joku liikesuihkari, pitäisi pystyä nousemaan välittömästi heidän toivomalle korkeudelle! Me kolme kyydissä ei se niin äkkiä nouse.

Laskeudumme sitten Cannesin ja siellä on filmifestivaalit menossa. Ei muuta kuin laskuun kiitotielle 17 jyrkällä liukukulmalalla. Toinen pää kiitotiestä päättyy melkein mereen. Tulee mieleen, että jos lasku menee pitkäksi, niin siellä ovat haikalat odottamassa. Ihmettelemme, kun kuolleita lintuja on niin paljon kiitotiellä. Ne ovat ilmeisesti osuneet koneisiin, mutta onneksi eivät meihin.

Cannesista lähdemme kohti Italiaa ja määränpäämme Valderaa. Lennämme pitkin Rivieran rantaa ja ohitamme Monacon. Kelit ovat edelleen hienot. Italian puolella nätti tyttö (äänestä päätellen) toivottaa meidät ter-

vetulleiksi Italiaan kivalla aksentilla. Hän ei ota yhtään stressiä, vaikka koneita on paljon ilmassa. Antaa vain paikan missä ilmoittautua seuraavaksi. Lopulta hän selvittää meidät Valderaan 1000 jalassa ja kenttään löytyy.

Lähestymme rataa 30, mutta aurinko paistaa matalalta vastaan. Päätämme tulla toisesta suunnasta, kun on melkein tyyntäkin. Lasku onnistuu hyvin, epätasaiselle kentälle, missä Kaj ja Paavo ovat jo vastassa.

Olemme ainoa kone joka tulee kolme päällä näin lyhkäiselle kentälle, mutta me olemmekin suomalaisia. Propello stoppo ja järjestäjät toivottavat syömään ja viinille. Huoneessakin on valko- ja punaviiniä Grumman gangin omilla etiketeillä.

Paluulento on suunniteltu maanantaiksi tai tiistaisi. Perjantaina illalla on sitten pienet pippalot. Ruoka on hyvää ja riittäisä niin kuin voi sanoa viinistäkin. Jostain syystä maitoa ei pöydiltä löydy. Ovatko sitten lehmät kuivuneet kun ilma on niin lämmin? ✚

Jatkuu...



Tankkaa tähtien kanssa. OH-AYO ja muut koneet Cannesissa.

laskeutuessa vuorten taakse. Nyt kentällä on jo parikymmentä Grummania ja kaksi niistä Suomesta! Ilta meneekin mukavasti, kun Italian tummassa yössä käymme monta kertaa läpi lentojemme eri vaiheet.

OH-AYH

Lähdemme Lyonista, kun saamme kaikki paperihommat tehtyä. No ei kuitenkaan kaikkia, laskeutumismaksu jää maksamatta kiireestä johtuen. Kaipa lasku löytää perille, mutta taitaa tulla korotettuna. (Lasku tulikin: 8 euroa, mutta pankki otti välityspalkkiota 12 euroa!)

Matka menee hyvin, nousemme Valencen kohdalla 6500 jalkaan, kelit ovat tosi mahtavat. Tosin auer rajoittaa hieman näkyvyyttä.

Alpit sekä niiden huiput näkyvät hyvin. Löytyy täältä luntakin huipuilta. On niin kuuma, että voisi käydä vähän hangessa pyörittämässä, kun Infokin hiillostaa lisää koko

