

# De Ferivenza, Galicia a Forssa, Finlandia

Breve y técnico relato de un rápido ferry que Mauri Maattanen hizo para trasladar su recién adquirido Colyaer Freedom S100 desde la factoría situada en Ferivenza hasta el que será su hangar durante los próximos años.

Texto y fotos: Mauri Maattanen

**Derecha** Curiosa imagen: cargueros Airbus y un hidro Colyaer. No, no está tomada en España.

**Abajo** La burocracia y los procedimientos de gran aeropuerto, hicieron que tomarse un sandwich costase 3 horas de tiempo.



**1er Tramo: Ferivenza - LFBE Bergerac 11.5 14:58 - 20:36, 455 NM, 4h 40', 98 kt**

El cielo se despejó casi completamente al desaparecer la bajas nubes de la mañana. El sol brilló durante todo el vuelo, pero al acercarnos a las estribaciones del Pirineo Occidental, el mar dejó de ser visible. Vientos del Noroeste empujaban desde el mar opacas nubes bajas. *METARs indicaban FEW 300, SCT 500 and BKN 800 from LEAS to LEBB.* Optamos por volar por encima de la capa de nubes a una distancia de entre 5 y 15nm de la línea de costa. Gradualmente fuimos tomando altura hasta alcanzar los 6500 pies. Al llegar a LEXJ - Santander- un Ryanair hizo una práctica de ILS y tuvo que hacer un *go around* sin mínimos de visibilidad...

Allí la base de las nubes descendía en dirección Este. Pero en un momento dado, fue posible ver el mar y la playa de Biarritz. Cambiamos el rumbo y cortamos directos en dirección Noroeste hacia Biarritz. Entramos por el Sur de Francia, que estaba despejada, aproximadamente a 25 millas al norte de nuestra ciudad guía. Por suerte, a partir de ese





momento no encontramos ningún obstáculo más hasta nuestra llegada a Bergerac, final de este primer tramo del viaje.

En la primera parte del trayecto encontramos un débil viento en cara, que fue rolando a los 90 minutos de vuelo hasta que finalmente se puso en cola, empujando y ayudándonos a aumentar nuestra velocidad en unos 15 nudos.

**2º Tramo: LFBE - EBLG (Lieja) 12.5 09:32 - 14:32, 403 NM, 5h 10', 78 kt**

Tras un considerable retraso debido a la burocracia de un "gran aeropuerto", despegamos en dirección a Lieja. La meteo estaba bien, con algunas nubes entre 2000 y 3000ft, pero el viento encara permaneció presente toda

la jornada, ralentizándonos la marcha. Además, el sol golpeaba con fuerza el suelo, desarrollando fuertes térmicas que nos sacudieron a placer durante todo el trayecto.

**3er Tramo: EBLG - EDDW (Bremen) 12.5 17:31 - 19:59, 198 NM, 2h 20', 85 kt**

Gracias al retraso que sufrimos en llegar a Lieja, el inevitable almuerzo tras más de cinco horas en el aire y los procedimientos propios de un aeropuerto de las dimensiones de LFBE, ponernos en marcha nos llevó tres horas. Teniendo en cuenta la hora y que el viento en cara prevalecía, cambiamos el destino original de Kristanstand en Suecia por el más cercano Bremen, en Alemania. La decisión fue muy acertada, ya que pudimos realizar un vuelo realmente agradable y sin incidencias de ninguna clase a 2000ft de altitud.

Al llegar a Bremen, tras una larga jornada de siete horas y media en el aire, fue un alivio ver un confortable y económico Holiday Inn a tan solo 200 metros de la terminal.

**Arriba**  
Al llegar al Pirineo, vientos del Noroeste empujaban desde el mar opacas nubes bajas.



11-13.05.2012  
QH-FRA ferry flight  
EFO Forssa  
ESSF Hultsfred  
EDDW Bremen  
EBLG Liege  
LFBE Bergerac

**Derecha** El Colyaer es un hidro con el que hacer largos ferrys tierra adentro.



**4º Tramo: EDDW-ESSF (Hultsfred-Vimmerby) 13.5 08:43 - 12:35, 364 NM, 3h 50', 95 kt**

El tercer día de viaje también nos regaló una excelente meteorología. El asunto oscilaba entre algunas nubes a 2000-3000ft o un CAVOK. El viento seguía siendo de componente Noreste, por lo que nuestra *ground speed* bajaba entre 5 y 10kt.

Cruzamos a Dinamarca con un inmenso bosque de generados eólicos a la vista, hasta llegar a Hultsfred, donde había una gran actividad de veleros que nos mantuvo un poco más de tiempo en el aire. Este aeródromo es de origen militar. Tiene una largísima

pista de asfalto y ahora es operado por los clubes deportivos locales, cuyos miembros sintieron bastante curiosidad por nuestros flamantes hidros.

Volamos a 2.000 pies sin otra incidencia reseñable.

**5º Tramo: ESSF - EFFO (Forssa) 13.5 13:46 - 16:58, 317 NM, 3h 10', 100 kt**

La parada en Hultsfred, incluyendo el reabastecimiento de combustible y el sándwich para reabastecerme yo, no llevó más de una hora. Por supuesto con cero burocracia. Permanecía el CAVOK y además el viento había rotado y ahora venía del Oeste, por lo que el avión tuvo una fuerza extra

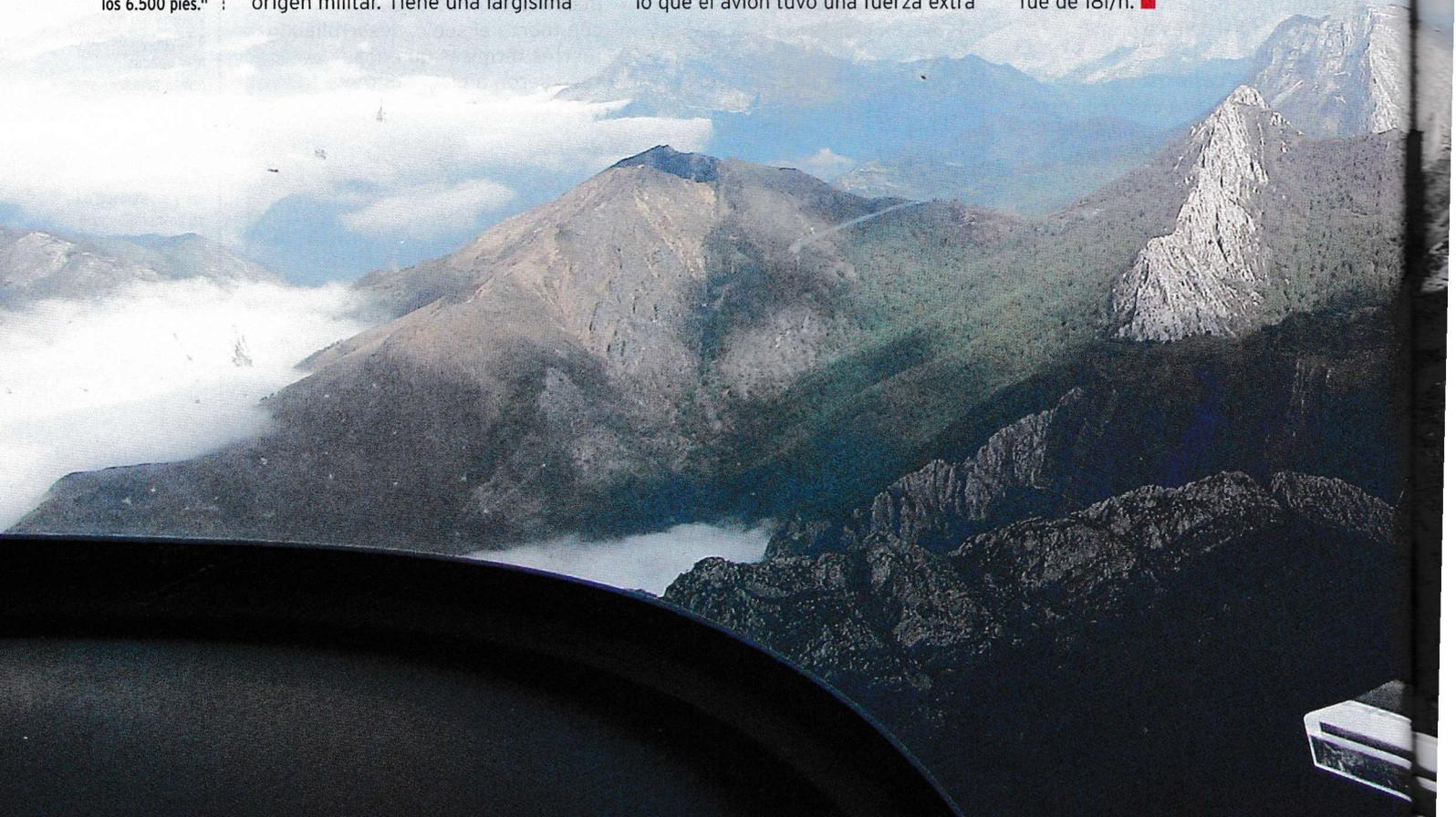
que mejoró su velocidad entre 10 y 15 nudos.

Encaré el mar Báltico justo al Sur de Mariehamn. Gracias a volar a una altura de 3.000 pies pude ver cientos de islas.

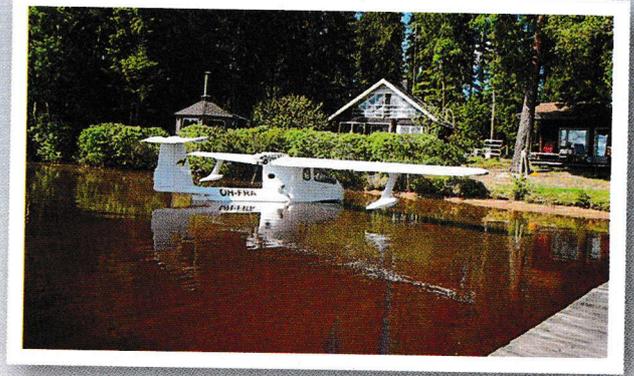
Ahora, ya con el OH-FRA en el que será su hangar, en EFFO, Forssa pienso en cómo disfrutaré en mi chalé de verano a tan solo 16 millas de mi avión y justo al lado del lago.

La distancia total recorrida de 1757NM- 3.254 km, fue recorrida en 19 horas y 10 minutos con una velocidad media de 91,7 kt -170 km/h. El consumo medio de combustible fue de 18l/h. ■

**Abajo** "Optamos por volar por encima de la capa de nubes a una distancia de entre 5 y 15nm de la línea de costa. Gradualmente fuimos tomando altura hasta alcanzar los 6.500 pies."



**Derecha** Un sueño hecho realidad: el avión a la puerta de casa.



**Arriba** El Colyaer por prestaciones y dinámica tiene un comportamiento excelente.