

Reseberättelse ner genom Europa juni 2018 med PA28!

Vi hade tänkt flyga till Elba och Corsika – därefter var planen hem antingen väster eller öster om Alperna. Möjligheten att flyga igenom Alperna fanns också på kartan, men för det krävdes riktigt bra väder!

Det blev många lärdomar på resan, bland annat hur vädret ser ut – och utvecklar sig när det är riktigt varmt i mellaneuropa...det typiska är fint på morgonen och på tidig eftermiddag börjar cumulusmolnen växa på höjden. Det gör de mycket snabbt...något att tänka på eftersom de snabbt utvecklas till CB! Olika tider på året är CB-molnen olika starka, på våren sägs att de inte är lika kraftiga som på sommar/hösten...MEN det är något som jag menar man ska ta med en stor nypa salt.

Längre fram berättar jag om hur det började blixtra framför flygplanet mellan södra Ryskland och Tjeckien, dvs i färdvägen...och vad vi då gjorde...och hur det sen såg ut bakåt när vi vände..

När vi startade låg det ett stabilt högtryck över Skandinavien – så det var verkligen rätt tillfälle för att flyga norrut...men vi skulle söderut. Det fanns planer på söderut på östra sidan eller västra sidan...men hela vecka såg det ut att vara låga moln och nederbörd över Frankrike, men i gengäld förhållandevis stabilt väder över östra Europa.

Vi använde gratisappen Windy som finns till iPad och iPhone och som är fantastiskt bra..tidigare har jag använt Meteo..och det är också bra, och mkt tydlig..men jag tror Windy har gått förbi Meteo nu + att den är gratis (för närvarande i alla fall).

Färdplanering och "moving map" var SkyDemon..men vid ett par tillfälle sviktade dessa, trots att vi hade två "paddor" framme – och då en Garmin Area 660 som var monterad på co-pilot ratten till användning. Dedikerade flygplans GPS:er är överlägsna iPad med säkerhet och ljusstyrka/synlighet. Det som gjorde navigeringen extra krävande var att SE-KIU:s kursgyro driver väldigt fort – så AP vill flyga i en båge till höger hela tiden, samt att man får vara beredd på att kursgyrot börjar rotera med sväng av AP som följd. Vi var också mycket noga med att hålla oss till VMC eftersom horisontgyrot har bestämt sig för att "kroniskt" banka 5-10 grader till höger. (En tidigare flygning som jag gjorde som IFR-skolning med lärare i KIU – gav mycket träning när vi flög in och ut ur moln under två timmar, genom att flyga på turn-and-bank indicator och VSI/fartmätare...Åter till resan!!

Vi var två piloter och KIU var fulltankat. Jag var inte säker på vilket bränsleförbrukning man kunde räkna med. Förra sommaren upplevde jag när jag flög till Gotland att den var närmare 48 l/timme (då var motorn ganska ny) – det har pratats om olika siffror – så det var lika bra att räkna högt. Det är alltid bättre att ha för mycket bränsle i tankarna än för lite när man kommer fram (vilket man inte gör om det är för lite..) – så räkna högt!

**Dag 1** planerades första benet till Bautzen..men som tur var ringde jag dit och ville berätta att vi kom för att tanka. Tankanläggningen var sönder och AVGAS 100LL skulle vara tillgänglig om tre dagar...Vi hade annars kommit dit med inte så mycket soppa i tankaran. Efter lite utforskande på SkyDemon ringde jag till Cottbus-Drewitz. Först hade de ingen AVGAS..vi pratade lite..sen frågade killen i tornet hur mycket vi behövde...ca 100 liter svarade jag (beräknad flygtid knappt 3 timmar)..han svarade att han hade ett "emergency stash" – och att vi var välkomna! Så vi flög iväg!

Rakt söderut över ESML, Malmö, Trelleborg, Rugen på FL100, öster om Berlin, inte långt från Straussberg ner till Cottbus Drewitz



– där vi landade 14:12 lokal



tid.



Martin som jobbade på flygplatsen berättade att den nyligen bytt ägare som ännu inte hade börjat satsa/renovera flygplatsen- därför fanns det inga officiella tankningsmöjligheter men efter att ha taxat ut från flygplatsen till de privata flygplanshangarerna, via att korsa en vanlig bilväg...(vi fick



order om att se oss för...)

kom vi fram till en mobil tankanläggning. Han hade 500 liter AVGAS100LL i en stor plasttank som gick på hjul. Han använde den till att tanka sin egen Cherokee 140 – och med rätt färg och lukt (vi smakade inte på den..) så tankade vi ca 90 liter.

Jag räknade ut att vi hade flugit 65% på FL95 (density altitude FL115) med en förbrukning som var knappt 38 l/tim – med magring enligt konstens alla regler!

Apropå magring...så är det en bra ide att ta en tur med flyglärare och flyga upp till FL100 och magra på vägen upp och ner. Det är en del att tänka på! Över density-altitude 5000 ft – bör man börja magra motorn som annars börja gå ojämt – sen får man gå på EGT. Magring ökar motorvarvet/effekten eftersom motorn går bättre – så det får man hålla koll på! På FL090-FL100 är blandningsreglaget inte långt från minimum. Extremt viktigt är att när man börjar sjunka måste man rika på efter hand. Om man ger fullt rik direkt kan man (kanske) kväva motorn – och chock kyla motorn. I bästa fall kan man sjunka med konstant temperatur på motorn och cruise power och få igen lite av hastigheten man förlorade när man steg upp till den högre, effektivare, cruising altitude. Så..ta med någon och testa!

Så skulle vi vidare! – take off 17:10 lokal tid – med plan att flyga över tjeckien, slovakien och landa i norra Ungern, Gyor-Per. Terräng upp till 5000 ft på vägen nordöst om Prag, vi steg direkt till FL60.



Vinden var inte särskilt besvärlig..Vi kom till Bautzen, som var vårt ursprungliga mål för första mellanlandningen men när det efter 30 minuter började blixtra rakt framför oss blev vi snabbt eniga om att flyga åt ett annat håll!









Den snälla utsikten sydöst – såg mycket värre ut mot sydväst...Martin på Cottbus-Drewitz hade varit mycket hjälpsam, och efter att ha kollat öppettiden där (kl 19 lokal tid) så satsade vi på den flygplatsen.



Den nye ägaren (som inte satsat på ny AVGAS anläggning) hade anlagt solceller längs hela norra sidan av banan .. jag har inte tänkt så mycket på det... men det kanske hänger ihop! Han satsar på solceller... kanske han inte är så jätteintresserad av en AVGAS/JET A1 anläggning på fältet? Numera finns ju Pipistrel Alpha Electro, som gjorde uppvisning på Säve. Skolflygning för 20 kr bränsle per timme! Det verkar bli framtiden!



När vi vände flygplanet 180 grader hade det börjat byggas upp CB bakom oss, som inte fanns där när vi flög söderut. De hade kommit riktigt snabbt – en lärdom av flera... dels att det kommer massor av CB på eftermiddagarna vid 15-16 tiden vid varm väderlek samt att de utvecklas riktigt snabbt!

Vi kom tillbaka till Cottbus 45 min innan stängningsdags..Martin ordnade hotellrum på ett lokalt spa – och skjutsade oss dit... OCH hämtade oss nästa morgon. Han berättade att tidigare varit MIG 29 pilot med 3000 timmar – numera flög han runt fältet med sin Cherokee 140. Hans dotter bor i Finland och barnbarnen har fått finska namn – så vi pratade lite om det (eftersom min mamma kom från Finland). Han körde sin Opel Corsica som om han fortfarande satt i en MIG 29...och vi fick tanka 45 liter ytterligare från det mobila förrådet – taxa fram och tillbaka på bilvägen igen – och se hans privata plan! Han blev givetvis inbjuden till Höganäs!

Det var 2:a dagen i när vi flög vidare i Tyskland som jag började fundera på density-altitude. Terrängen, eller flygfältet (Cottbus/Gyor Per)



låg inte så högt, men vi cruisade på FL80-95. Marktemperaturen var 33 grader – vilket höjer densitetsaltituden betydligt. Det var högtryck vilket hjälper (lite). Jag hittade en jättebra app "Autodens" – som känner av var man är och ger densitetshöjden. (T.ex. idag låg ESMH på 1350 ft..). Med marktemperatur 30-33 grader får man lägga på 2000 ft på tryckmätarens höjd – dvs..vi flög på

11500 ft..Något att hålla koll på till nästa gång. Det skulle vara bra att ta med portabel syrgas och en pulsoximeter – för att försäkra sig om att ingen utsätts för hypoxi!



**Dag 2** startade vi med den planerade Leg1 från Cottbus – GyorPer



som var 3 tim och 8 min, ca 300 Nm. Leg2 var planerad från GyorPer till Portoroz vid Adriatiska havet, mitt emot Venedig. En sträcka på 230 Nm och 2 tim 10 min. Men...här kom oerfarenheten av att flyga i berg in. Vi startade från GyorPer 17:33 lokal tid och kom fram till bergen ca 1 tim senare. Eftersom solen stod lågt i väster blev det väldigt disigt i luften – och man skulle vara tvungen att följa VFR rutten. Jag hade läst på hur man flyger i dalgångarna när det är vind – typ..om vinden blåser mot berget så stiger man framför berget och sjunker på läsidan (1000 ft/min) – och att man ska inte försöka hålla höjden utan flyga igenom så fort som möjligt. Men kombinationen med dålig sikt där man skymtade bergen i diset..och topparna var i höjd med oss (5000 ft) och det började bli mörkt – så blev det 180 graders



sväng och landning på MariborOreheva Vas som ligger 1 tim 15 min från Trieste vid Medelhavet!



Maribor (Slovenien som ligger i Schengen) var en mycket trevlig, och stor, flygplats!



Trivsamt stad – och billigt och mycket bra hotell!



Vi bodde aldrig på KGB hotel (eller om det var KGB bar..? . se bilden 😊)

**Dag 3** – då började funderingarna komma på hur vi skulle ta oss hem. SE-KIU hade knappt 20 timmar kvar på motorn innan service (något man måste hålla koll på) – detta i kombination med att vädret över Västeuropa såg hopplöst gjorde att vi vände tillbaka och flög norrut



över centrala/östra delen av



Europa igen. Från Maribor flög vi till Brno (Tjeckien)



på 1 tim 33 min, precis öster om Alperna, direkt över LOAN (Wiener Neustadt)



där de tillverkar Diamond flygplanen. – en storflygplats.

Från Brno flög vi direkt till Gdansk,



som kan rekommenderas! Ganska stor flygplats med mycket trafik –



många inpasseringspunkter och mycket att träna sig på. De är väldigt GA vänliga med en egen GA platta där man slipper handling. Jag hade läst i förväg att skyltningen av taxibanorna var dålig..och det kan jag instämma i. Det var också lite krångligt att ta sig igenom terminalen eftersom vi inte viste vilken dörr man skulle gå igenom ..så vi hamnade på "fel" sida om passkontrollen .. som undrade hur vi hamnat där!

Ute ur terminalen tog vi en uber (som också fungerade i Slovenien och Tjeckien, dock inte billigare än vanliga taxi...FÖRDELEN är att man får veta i förväg vad det kostar. Jag råkade ut för en taxichaufför som stände av taxametern precis innan vi kom fram – och la på 10 Euro på vad den precis hade visat...så Uber har sin poäng!) till hotellet som låg direkt vid vattnet. Det var marknad och utomhuskonserter och massor av folk i stan – och många uteserveringar som ligger direkt längs med



floden. Gdansk är en väldigt trevlig stad – som kan rekommenderas!



**Dag 4** gick det hemåt. Vi flög längs först Polska Östersjökusten. Det var den 1/6 och ett flygfält vi flög över hade precis öppnat för sommaren samma dag. Det är EPKG (Bagicz) som verkligen ligger precis vid sandstranden! Vi landade aldrig men det såg trevligt ut! Om någon testar att flyga dit så skriv hur



det fungerar!

När vi flög på eftermiddagen längs kusten hördes på radion hur de "stora" flygplanen flög runder omkring CB-molnen som låg lite längre söderut. Vi landade i Barth – som har en väldigt trevlig restaurant på flygplatsen.



Jag har också hört att staden ska vara trevlig. Den ligger bra och nära till från Sverige! Ca 1 tim 10 min. På vägen hem hoppades jag vi skulle få flyga över Kastrup..men det gick INTE. "Keep out of controlled airspace..". OK, så det blev mellan Roskilde och Kastrups kontrollzoner.



Och så kom vi hem! Sista dagen avslutades med en massa skrubbande och tvättande! Det var lite blandade känslor – vi hade gjort en riktigt lång resa ner genom Europa och vi hade lärt oss riktigt mycket inför framtiden ... samtidigt kom vi inte fram till vårt mål – i första hand Medelhavet, och jag hade verkligen velat komma fram till Elba. Och helst både Corsika och Sardinien...MEN det blir nästa gång.

Tycker också vi gjorde bra val – med säkerheten först även om vi verkligen ville komma fram! Så det blir nästa gång!

Om det är någon som vill ha med en pilot på flygning ner i Europa så kontakta mig, jag hänger gärna med!