

En interessant international flygning med SE-VAR

Tankning og preflightcheck uden bemærkninger. (Tankdækslet kom på i 1. forsøg!)
Indstilling af altitude = elevation = 0020' ved tanken/holding bane 24.
Vinden vendte lidt så vi taxede til bane 32 og lettede kl. 12:30.
Steg til 1250' og vendte næsen sydpå.
Kaldte op til Sweden CTRL og fik aktiveret flyveplanen og et Squawk nummer og "radar contact" konfirmeret.

Ved Helsingborg skiftede vi til Copenhagen Information der oplyste os om QNH=1021 og gav os et nyt Squawk nummer, "radar contact" og "lots of traffic today so look out".
Lidt efter fik vi meddelelse om altitude readout 950'.

??

EFISen viste 1250'. Hmmm et eller andet måtte være galt...
"CPH INFO, S-AR, say again"
"QNH 1021. Altitude readout: 900 something feet..."

+250 fod forskel var lidt mere end vi synes var rimeligt.

Hmmm... Ok. Vi starter lige forfra. Se på EFIS:
Altitude = 1250' - CHECK.
QNH = 1021 hPa - CHECK.
Jorden nede, himlen oppe. -og vi flyver stadig - CHECK.
(Min lærer sagde altid: "Du skal flyga planet. Oavsett hvad. Flyg, flyg, flyg!")

Ændrede EFIS BARO minusknappen indtil ALT = 950' (QNH readout 1013)
Steg til 1250' (igen).
"CPH INFO, S-AR, request altitude readout"
"S-AR, 1250 feet"
"Roger, AR"

Nå men da det så var 'rettet' vi fløj videre forbi og tog lidt billeder af mit hus og videre til Klausens hus og hans brors hus.
På græsset ved Klausens brors hus havde de udlagt noget hvidt stof og skrevet "Hej Peter".

Desværre var vinden vældig urolig pga. mekanisk turbulens, det blæste ret så kraftigt vel 20 kn deroppe, vi mistede tid ifht. FPL og flyvningen var ikke videre behagelig. Jeg blev træt af at sidde og kompensere for vind-hopperiet. Klaus havde problemer med at holde kameraet, så efter en stund besluttede vi at sige "close flightplan" og dreje over på kurs 090 mod Ven.

Herefter direkte øst om Helsingborg og hjem til ESMH med stigning til jævn luft. Lang finale m. motorplané fra 2500' med god visuel- samt radiokontakttil et andet fly der øvede T&G på bane 32.

Med en sær fornemmelse af at ligge lidt for højt ved væksthuse (selvom EFIS sagde ALT=750'), fik jeg rettet ind og landede uden problemer på bane 32 som vanligt.

Godt at man kender landskabet og banen når man ikke kan stole på sine instrumenter...

Så kom vi ind i klubhuset og jeg fortalte Lars & Lars (Lökhölm & Eriksson) i stuen om vores oplevelse med at EFIS ikke altid var til at stole på eller måske skulle have et check:
Ved jorden ALT=0020'. Ved 1250' fik vi radar readout = 950'.

Rettes det så Radar Readout svarer til EFIS værdi. Så ligger man for højt på finalen ved landing.
Det var dog mystisk!
Lökhholm ville undersøge det ved lejlighed. Og vi snakkede videre om at "Det er nok den her EFIS. Det er jo også så elektronisk alting. Nej det var bedre i gamle dage... osv. osv."

Så pludselig sagde Eriksson: "Men transponderen sender jo altitude information med 1013,25 hPa som reference. Det er vel derfor?!?"
Ja, det er det. CPH INFO "Radar Readout" repeterer jo bare vores egen transponders altitude som altid er sat ifht. STD/1013.

Konklusion:

Ja, så lærte vi lidt om C-mode transponderen og om "altitude readout" fra CPH INFO!

Lidt ærgerligt med close FPL før tid, men god lektie og vi syntes selv vi udviste godt airmanship ved at halvere ruten. Tidsmangel + blæst er ikke dårlige grunde til at vende hjem.

Havde vi bare kunnet flyve i 3000' havde der sikkert ikke været så megen turbulens.

Desuden lærte vi at det er klogt at snakke om den slags 'mysterier' med andre når man kommer ned, så man ikke skal ligge søvnløs over 2-300 fods forskel i altitude bare fordi det er godt vejr!

-og værd at huske hvis man skal flyve en dag hvor QNH er mindre end 1013.

Vedr. pressure: "From high to low, lookout below!"

Men vi fik ret gode billeder. Her er lidt fra turen samt slipseklipningen:

Vh
Peter og Klaus





