

Flygresa till Alsace

Idén att skaffa sig erfarenhet av att flyga internationellt har funnits en tid och planerna för att realisera idén började ta form i mars månad. Att valet av resmålet blev Strasbourg berodde på att vi hade vissa kontakter där samt att vi delvis känner till området. Att dessutom få tillfälle att flyga i Frankrike var en utmaning, eftersom vi hade blivit varnade för det.

Definitivt datum för flygningen bestämdes till fredagen den 11/5 med hemresa söndagen den 13/5. Efter att ha fått erforderliga kartor i början av april så började planeringsarbetet. Vi hade tillgång till F-Master för planeringen och en GPS195 som programmerades med hela flygrutten samt försågs med inflygningspunkter på samtliga flygplatser där vi skulle landa.

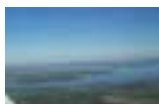
Total flygtid för hela sträckan Höganäs – Strasbourg beräknades till drygt 5 timmar och eftersom vi var tre piloter så las rutten upp med två mellanlandningar så att vi fick varsin flygsträcka. På utresan blev första anhalten Lübeck och andra Kassel. På resan tillbaka blev första stoppet i Erfurt och andra stoppet i Lübeck.

Ur rent övnings syfte gjordes planeringen för samtliga sträckor gemensamt. Sällan har väl en resa föregåtts med så minutiös planering. Hela sträckan inklusive alla eventualiteter var näst intill memorerade när vi väl kom iväg.

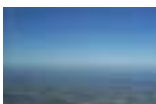
Kvällen innan lämnades färdplanerna in och samtalet med metrologen lovade redan då exceptionellt fint väder för hela sträckan. Tidigt på fredagsmorgonen kollades vädret för första sträckan ytterligare en gång, vilket fortfarande visade samma fina förhållanden som kvällen innan. Planet inspekterades, packades och vid 7:30 så var vi klara för start i ett nästan fullastat plan.



Efter start gick vi direkt över till Malmö Control för att aktivera färdplanen. Vi upptäckte dock att många pilotkollegor var verksamma vid den här tiden på dygnet så det tog en liten stund att klämma in sig på radion. Samtidigt som aktiveringen gjordes och transponderkod tilldelades, blev vi direkt överlämnade till Copenhagen information. Där var aktiviteten ännu högre och trafikledaren lät som och var lika lättförstådd som en arabisk böneutropare. Tanken att vända åter till Höganäs passerade snabbt förbi men äventyrlustan tog överhanden med förhoppningen, att kommer vi bara förbi Köpenhamn så kan det bara bli lättare. Nästan med dörrknackarmanér kom vi efter en stund i kontakt med flygledaren som vidarebefordrade oss till Vaerlöse med order att hålla oss på 1500 fot eller därunder. Vaerlöse överlämnade oss till Roskilde som i sin tur överlämnade oss till Copenhagen information. Vi var nu förbi Copenhagen area och kunde stiga upp till 4500 fot för att passera över från Rödby till Puttgarten. Väl överlämnade till Bremen information så blev det betydligt enklare att förstå radiokommunikationen och inflygningen mot Lübeck blev mycket enkel. Att hitta inpasseringspunkterna med stor precision underlättades oerhört med hjälp av vår GPS med moving map där vi hade lag in inpasseringspunkterna.



Vy över Isefjorden



Vy över Danmark



Tankning i Lübeck

Efter bränslepåfyllning och uppdatering av väderförhållanden begärde vi taxningsinstruktioner för vidare färd mot Kassel. Den här rutten bestod av två raka linjer och efter svängen strax söder om Hannover så låg vi i princip på lång final till Kassel i ca 45 minuter. Samtidigt som vi använde den bärbara GPS-en för att avläsa kartan användes den stationära GPS-en för autopiloten. Hela

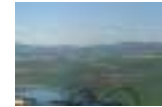
flygningen gjordes inom området för Berlin information och på marsch-höjden 4500 fot vilket gjorde flygningen behaglig och fri från turbulens. I höjd med Hannover kunde konturerna av Hartzområdet skönjas vars toppar når upp till 1200 meter. Vi passerade dock strax vid sidan om i riktning mot de höglänta delarna av Hessen där ju Kassel är beläget. Vid första kontakten med Kassel tower, som talade en blandning av tyska och engelska, förstod vi först inte varför flygledaren aldrig gav några klartecken men kom snabbt på att tornet för tillfället agerade afis eftersom kontrollzonen hade D luft. När detta väl var känt och vi agerade därefter så flöt resten av landningen utan problem trots tysk-engelsk radiokommunikation. Aktiviteten på flygplatsen var hög med många småplan i luften.



Volkwagens testbana



Konturer av Hartz



Final bana 22 i Kassel

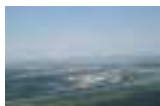


Volkswagenfabriken i Wolfsburg



Inför start bana 04 i Kassel

Efter ny bränslepåfyllning och en väl avnjuten lunch var vi åter beredda att ta oss an sista ruten till Strasbourg. Vid utpassering av kontrollzonen informerade tornet på bruten engelska någonting om "night flight". Efter begäran om repetering ett par gånger och även återrapportering från vår sida drog vi slutsatsen att de försökte önska oss en "nice flight". Direkt från tornet gick vi över till Frankfurt information och steg till 6500 fot för att kunna komma över några toppar av Schwarzwald som skulle passeras strax innan Strasbourg. Vid passering strax under Frankfurts terminalområde kunde vi se trafiken in och ut från flygplatsen. Nu började också konturerna av Schwarzwald att synas och ju närmare vi kom desto mer tilltog turbulensen. Vi försökte parera hisseffekter på +-300 fot vilket de många segelflygplanen i området i stället försökte utnyttja till sin fördel. Redan strax söder om Stuttgart blev vi överlämnade till Strasbourg information. Med farhågor om att bli bemötta med en knagglig fransk-engelska blev vi med överraskning bemötta på en tydlig och klanderfri engelska. På ett mycket vänligt sätt gavs instruktioner om att ta sikte mot en inflygningspunkt Echo vilket vi med GPS´s hjälp gjorde under ganska brant sjunkning. Strax före inpasseringspunkten återkom vår flygledare med orden "congratulations to a good navigation and you have the Echo point just 2 miles ahead of you. I will soon be back with further information". En viss charterresestämning infann sig och vår "reseledare" återkom som lovat för att överlämna oss till tornet. Efter landning, som skedde 10 minuter efter planerad tid, och urpackning av planet så kunde vi i briefingrummet se vårt regnr SE-KIU klart och tydligt vara uppskrivet på en tavla med uppskattad ankomst och avgångstid. Med texten "Bienvenue à Strasbourg" på väggen och en sommartemperatur på drygt 25 grader så kände vi oss också verkligen välkomna.



Vy över Strasbourg från tyska sidan



Entzheim flygplats (Strasbourg)



Kort-kort final Entzheim



Entzheim flygplats

På flygplatsen väntade en förhandsbokad hyrbil som vi packade och åkte direkt in till centrum av Strasbourg för att kunna avnjuta en länge väntad Krounenbourg och prova det kulinariska utbudet. Efter besök i den gamla delen av stan (La Petite France) och katedralen så åkte vi ut till Saverne, ett litet samhälle ca 35 km nordväst om Strasbourg som skulle bli vår bas de två kommande nätterna. Innan middagen hann vi besöka ruinen le Haut Barr på en närbelägen kulle.



"Gamla stan" i Strasbourg,
La Petite France



Katedralen i Strasbourg



Le Haut Barr



Äntligen en Krounanbourg
i La Petite France



Ännu en Krounanbourg



Vy över Saverne
från Le Haut Barr

Lördagen ägnades åt att åka ut med vinvägen och göra några nedslag på olika ställen. Vi besökte Mont St Odile, ett gammalt nunnekloster som numera är ombyggt till ett konferenscenter och belägen på en klippa på 800 meters höjd. Vår sydligaste vändpunkt på utflykten var en liten medeltida stad som heter Riquewihr som ligger i hjärtat av vindistriktet i Alsace. Där åt vi gott samt provade och provianterade några flaskor innan återresan började. Vi hann med ytterligare ett stopp hos våra kompisar på apberget strax intill staden Chatenois. Apberget är en inhägnad där man fritt vistas tillsammans med aporna, vilket är en speciell upplevelse. Väl tillbaka i lägenheten hann vi med att skicka färdplanerna till Stockholm och konsultera metrologen innan vid åtnjöt vår sista middag sittande på en uterestaurang i 25 graders värme, njutande av maten och en föreställning som avslutades med stort fyrverkeri.



Vy över Rehndalen
från Mt St Odile



Efter kulinariskt
arbetspass i Riquewihr



Riquewihr



Kanske en blivande
pilot



Ytterligare en vy från
Mt St Odile



Riquewihr



Vem är vem?



På Apberget

Söndagsmorgonen ägnades åt en genomgång av flygningen som hade planerats till 12:30. Eftersom vi var vid flygplatsen i god tid och i princip klara för avfärd vid halvtolv-tiden så fick vi färdplanen tidigarelagd till 12:00. Väderutsikterna för hela resan var densamma som för nerresan, klart och molnfritt hela vägen. Direkt efter att ha lämnat kontrollzonen gällde det att stiga till 5500 fot så snabbt som möjligt för att komma över Schwarzwald. Vår vänlige "reseledare" i Strasbourg överlämnade oss till Stuttgart information som direkt vidarebefordrade oss till Berlin information. Turbulensen över Schwartzwald höll i sig från nerresan och färden blev något skumpig ända fram till Erfurt. Just innan Erfurt passerade vi Thüringer Wald där topparna når upp till 1000 meter och därefter snabb sjunkning mot flygplatsen. Det märktes att vi hade kommit till f.d. Östtyskland när vi redan från tornet blev ombedda att ta med alla flygplanshandlingar. Inkomna till betalningsdisken mottogs vi av en funktionär med samma utstrålning som en fd gränsvakt, f-n vet om han inte hade varit gränsvakt tidigare. Under 40 minuters tid gick han igenom uppslagsverk efter uppslagsverk för att kontrollera om decibeltalet i miljöcertifikatet överensstämde med någonting. I vilket fall som helst så utmynnade detta letande inte i någon särskild åtgärd och vi fick heller ingen förklaring till varför han letade så noggrant.



Sortie från Strasbourg



Vy över Schwarzwald



Erfurth flygplats



Erfurth flygplats



Erfurth's flygterminal



Äntligen på väg från
charmknuttarna

Pga. den pedantiske funktionären blev vi ca 20 minuter försena vid starten men var tacksamma för att kunna lämna detta ställe där begreppet charmkurs måste vara någonting helt okänt. Kursen ställdes mot Lübeck och flyghöjden till 6500, eftersom vi delvis skulle passera över Hartz. Strax söder om Hannover överlämnades vi från Berlin information till Bremen information, samtidigt som vi anslöt samma track som på nervägen och flög den backtrack. Nu hade också turbulensen helt avtagit och flygningen var återigen en fröjd hela vägen fram till Lübeck.



Återigen
Volkswagen
provbana



Final Lübeck

Efter upptankning och middag startade vi åter upp, fortfarande 20 minuter försenade. Med flyghöjden 5500 fot passerades sträckan Puttgarten-Rödby på 4 minuter och blev överlämnade från Bremen information till Copenhagen information. Återigen blev hörförståelsen mycket sämre men med större självsäkerhet så bad vi dem att tala mycket tydligare. Aktiviteten i luften, både vad gäller termik och trafik, var vid den här tiden en söndagskväll näst intill obefintligt. När vi närmade oss Copenhagen area begärde vi att få gå på bibehållen höjd direkt mot Höganäs men bemöttes inte med någon dansk gemytlighet utan fick order om att sjunka till 1500 fot och överlämnades till Roskilde och därefter till Vaerlöse och därefter till Malmö control. Radioaktiviteten på Malmö control var förvånansvärt hög men även om talhastigheten var hög kunde man urskilja vart enskilt ord vilket vi inte var bortskämda med i Danmark.

Vi anmälde oss till Malmö control och avslutade färdplanen när Höganäs flygplats låg i sikte. Det var inte utan att man kände sig lite kaxig när vi hade landat på hemmaplan igen. Gemensamt kunde vi konstatera att resan hade varit verkligen lyckad. Den lyckade resan var resultatet av bl.a. bra planering, bra hjälpmedel i form av utmärkta VFR GPS-kartor och GPS195 samt en otrolig tur med vädret.

Pierre, Mikael och Peter