

## TRAVELS WITH TOBBI

Svärmor skulle fylla jämnt söndagen den 20 maj och hela släkten var inbjuden till mottagning i Budapest. Min ungerska är inte vad den borde vara och kanske det också skulle bli för mycket med alla glada släktingar. Jag sa därför att jag kommer om jag får ta Tobbi med mig och flyga själv. En viss press hade dock uppstått på mig genom att stora dottern hade uppfattat det hela som ett svepskäl att hoppa av från hela firandet. ”Du understår Dig inte att stanna hemma” var hennes anmärkning när hon hörde om mina planer. Det var alltså inte läge att fega ur. Min fru Andrea och döttrarna Kristina och Katarina var således inbokade redan på fredag morgon den 18 maj med Malev, och jag och cockerspanieln Tobbi förväntades resa senare samma dag med vår Cessna 182 IBC.

IFR trip-kits hade beställts från Jeppesen men det hade blivit något fel på leveransen så det var endast möjligt att flyga VFR. För första gången hade jag också planerat att åka till Budapest nonstop utan mellanlandning. Sträckan är något över 600 NM vilket borde ge en flygtid på ungefär 4 tim 30 min. Vid 55 % effektuttag skulle det finnas närmare 4 tim reserv vid ankomst till Budapest. Jo det är sant, det finns plats för 333 liter utnyttjningsbart bränsle i tankarna och flödet är 38 l/tim.

Färdplan hade lämnats in redan på torsdag kväll till Flight Planning Center och senaste Notam skulle skickas fredag morgon via fax. Vädret i långprognoserna såg lovande ut och enda problemet med låga moln var eventuellt i Sydsverige.

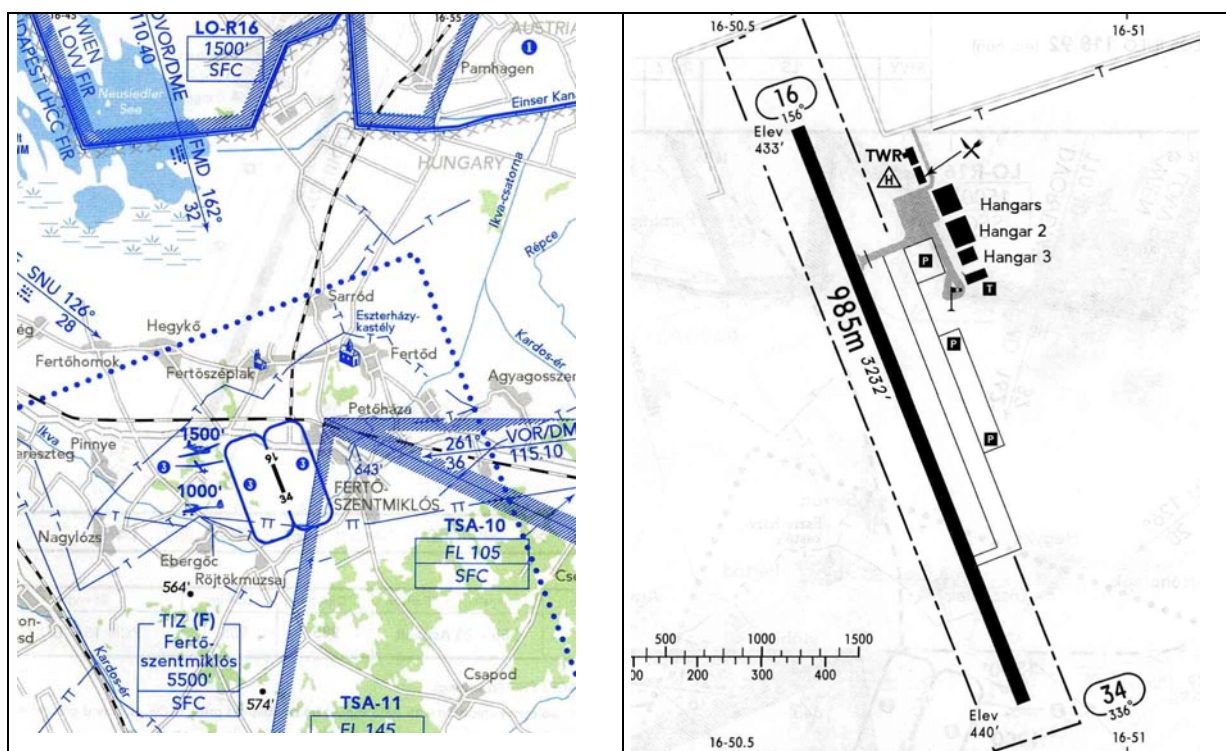
Den route som planerats gick via Sallo in i tyskt FIR och vidare via VOR-sändarna Friedland FLD och Fürstenwalde FWE, in i Tjeckien vid Hermsdorf HDO och över Brno BNO till rapportpunkten Odnem vid gränsen mot Slovakien. Här kommer man in på den vita delen av kartan eller s.k. unchartered territory. Först i juni i år publicerar Jeppesen enligt utsago VFR-GPS kartor över Slovakien och Ungern men de ICAO-kartor som nu finns tillgängliga är relativt museala och föga uppdaterade. Vid en tidigare flygning hade jag använt en gammal turistkarta över Slovakien från 80-talet och råkat nämna detta i en reseberättelse. Efter en tid fick jag ett trevligt brev från Luftfartsverket där man skrev ”Enligt BCL-D 3.2 mom blablabla är befälhavaren skyldig att medföra aktuella och lämpliga flygkartor för hela den planerade flygningen och för varje alternativ färdväg.” Recensionen av mitt alster var heller inte nådigt: ”Hela reseberättelsen tyder på en attityd som gör att Luftfartsinspektionen ifrågasätter om ni äger det ansvar och omdöme som krävs av en certifikatinnehavare (BCL-T mom 2.3.1.1.)”.

Nu hade jag dock garderat mig genom att hela det aktuella luftrummet enligt färsk databas till min Garmin 496 ritats in på de gamla kartorna. Vartenda

restriktionsområde, terminalområde och kontrollzon fanns med för att inte tala om alla rapportpunkter VFR och IFR. Det var jobbigt men nu levde jag i alla fall upp till myndigheternas krav. Nöjd och glad planerade jag nu routen vidare in i Slovakien via Nitra VOR NIT och rapportpunkten Ergom vid ungerska gränsen. Sen var det raka spåret till någon av VFR-inpassagespunkterna till Budapests internationella flygplats Ferihegy LHBP och samtliga dessa kunde hämtas i Garmins databas.

De tre damerna vinkades av i tidiga ottan på fredagsmorgonen. Efter morgonpromenad med Tobbi kollades vädret upp och hela sträckan hade i princip CAVOK med undantag för Sydsverige där det var låga stratus. Dessa skulle lösas upp senare under dagen och borde inte vara något problem på eftermiddagen. Vid koll av alla Notam i faxen kom dock en negativ överraskning ang Ferihegy där ”No Avgas 100LL avbl. 31 MAR 07 – 30JUN07. Det måste alltså bli en mellanlandning i alla fall!!

Problemet med alla mellanlandningar är att de tar tid och med hund vet man aldrig hur det går. All security på stora flygplatser är också ett elände och därför gällde det att planera om snabbt och hitta en liten flygplats med tull och Avgas och helst i Ungern. Efter konsultation med General Aviation Terminal i Budapest föreslog de den lilla flygplatsen vid österrikiska gränsen LHFМ med tungvrickningsnamnet Fertöszenmiklos. Färdplanen ändrades och routen från Odnem till Tovka in i Österrike. Det blev till slut många checkpunkter i färdplanen och många EET för passage av de sex nationella FIR-gränserna.



LHFМ FERTÖSZENTMIKLOS FLYGPLATS

Vid lunchtid gav vi oss iväg till Höganäs Flygplats där det inte heller fanns någon Avgas. Nu hade jag som tur var tankat knökfullt några dagar tidigare så detta var inget större problem. Medan jag stuvade planet rastades Tobbi av Åke Karlsson, som befann sig på fältet. När man flyger så här långt själv gäller det att ha driftfärdplan och alla kartor tillgängliga, mat och framför allt dryck för resan samt flytväst på, flotte i baksits, ready one under stolen och GPS-erna förprogrammerade. Till slut var allt klart och Tobbi lastades in efter att en mycket noggrann daglig tillsyn utförts.

Det kändes spännande att vinka till Åke Karlsson och Lasse Eriksson och taxa ut till bana 32 för att flyga direkt till Ungern. Jag kände mig avslappnad eftersom jag var mycket väl förberedd, utsövd och med ett flygplan i toppskick. Start bana 32 utan problem där vi lättade efter några hundra meter och efter högersväng och passage över ESMH lämnades trafikvarvet mot söder.

Färdplanen öppnades med Sweden Control på 124,850 som vanligt och vi steg till 1500 fot. Molnbasen hade nu stigit och vi begärde 2.500 fot in i Malmö TMA vilket beviljades av Sweden på 133,800. Kusten lämnades snart bakom oss och strax före Sallo lämnades vi över till Bremen Information. På den höjden har man dock inte kontakt med tyskarna förrän man närmar sig Rügen vilket jag visste sedan tidigare. Det fanns alltså ingen anledning att oroa sig för att ingen svarade på frekvensen och vädret kunde inte vara bättre. Litet motvind var det dock och IBC ville inte komma över 130 knop med 55 % power setting.

Lunch hade vi inte hunnit med så det smakade bra med de färdigbredda mackorna även om co-piloten åt upp en stor del av dem. Vatten är också viktigt att dricka hela tiden. Visste Ni förresten att Bremen ger en transponderkod men aldrig talar om att de har radarkontakt? De var dock mycket vänliga och hjälpsamma med trafikinformation. Navigeringen gick perfekt och efter ca 1 tim 45 min passerades Berlin och jag kunde se Strausbergs flygplats som jag besökt en månad tidigare. Söder om Berling kontaktades München Info och de ville ha alla plan på samma transponderkod 7000. Hur de ordnade trafikinformationen var för mig en gåta med all VFR-trafik i södra Tyskland. Jag börjar misstänka att de inte har någon fungerande trafikinformation överhuvud taget.

Mot Tjeckien stiger terrängen markant och vi gick upp till 4500 fot men undvek Dresdens D-område som börjar vid 3500 fot. Strax före passage av Hermsdorf VOR kontaktades Praha Information och vi fick både transponderkod och färdtillstånd enligt flight planned route. De sockertoppsliknande bergen runt oss var vackra men ibland slogs jag av tanken var man skulle landa om motorn behagade lägga av. Efter bara en kvart var vi över bergen och ett slättlandskap bredde ut sig under oss. En militär TMA korsades och en timme senare passerade vi Brno som är vackrare att se på än att uttala. Under resans gång hade jag planerat om routen så att vi enbart skulle flyga genom Österrike.. Anledningen var att det låg såväl militära terminalområden och

restriktionsområden i västra Slovakien och på detta sätt skulle alla problem undvikas även om finnavigering krävdes mellan Wiens kontrollzon och slovakiska gränsen. Brno Radar var förstående och gav nytt färdtillstånd och snart var det Grüss Gott med den glada Wien Information.



### **TJECKISKT SOCKERTOPPSBERG**

Det hade nu börjat blåsa upp med kraftig medvind och vi var snart på den hälsosamma sidan om 140 knop. Vi fick sjunka till 2500 fot för att undvika Wiens terminalområde och under oss bredde ett vackert deltalandskap ut sig med Neusiedler See. Nu kunde man snart se paprikan växa och att vi inte såg fel bekräftades av att vi ombads anropa Budapest Information som gav oss transponderkod och undrade om vi såg Fertöszentmiklos flygplats. Det gjorde vi givetvis och efter att ha fått klartecken från tornet kunde vi landa på bana 34 efter 4 tim 20 min trevlig flygning. Det kändes dock skönt att taxa till den lilla rampen, parkera planet och få sträcka på alla sex benen.

Tullen tog 30 sekunder och sedan kunde vi gå till restaurangen och beställa varma sandwichar, Coca Cola och en skål vatten. Tydligen kommer inte så många hundar flygande så de övriga gästerna såg överraskade ut men ingen klagade. 20 Euro kostade landningen och 166 l bensin tankades. Vi fick välja på inrikesflyg för 1,85 Euro/l eller utrikesflyg för 1,45 Euro/l. Vi valde utrikesflyg med gott samvete eftersom egentligen det mesta skulle förbrukas utomlands och vi var ju också utlänningar. Vår förbrukning för flygningen hade alltså varit 38,3



l/tim vilket var exakt enligt handboken!! Vem sa att vi inte kunde magra korrekt?

Ny färdplan till Ferihegy i Budapest med ca 45 min flygning. Telefonkontakt med hustru Andrea som lovade hämta besättningen med bil på General Aviation Terminal. Kraftig medvind efter start och groundspeed över 150 knop. Vår nya Garmin 496 har också alla VFR-rapportpunkter i databasen så det var enkelt att gå direkt till Molnar efter passage norr om ett militärt TMA. När vi närmade oss rapportpunkten kontaktades Ferihegy Tower, efter kontroll av ATIS, och vi fick klart att göra en kort inflygning till bana 31L. Detta visade sig innebära att vi jagades på under hela inflygningen i över 150 knop och sedan försöka göra oss av med all fart för att snabbt komma ned på banan före en jet på lång final. En stor fördel med vår Cessna är att man kan ta stället och ett steg klaff redan vid 140 knop men sedan måste man komma under 85 knop innan mer klaff kan tas ut. Det går knappast med mindre än att man är i planflykt med gasavdrag och det var vi knappast. Det fick därför bli en något platåformad final och fin landning med tornets ”Expedite !!” ekande i öronen. Follow-Me väntade redan på taxibanan och vi lotsades till parkeringen där alla faciliteter fanns på plats.



### **FLIGHT PLANNING DOG**

Snart kom en snygg minibuss och hämtade besättningen efter att bagaget lastats ut. I terminalen väntade hustru och döttrar som hade sett landning, taxning och parkering i TV-monitorer. Vi hade zoomats in och de var mest oroliga för att co-piloten skulle skämma ut sig på plattan.

Något över 5 tim flygning och vi var i Budapest. Allt hade gått perfekt och jag kände mig faktiskt ganska utvilad. Det är ungefär som att åka med hunden i bilen till Örebro men med skillnaden att få skriva någon reseberättelse om bilresan.

Viken i maj 2007 Karl-Erik Öberg