Flygrapport

FenixA320 IAE SL

2026-11-27 UTC · Microsoft Flight Simulator 2024 · 12.2.282174.999 / SimConnect 12.2.0.0

Tid
1:58:21

Tillryggalagd sträcka
647,9 NM

Landningsfönster
1

Höjd över medelhavsnivån · AMSL
37639,6 ft

Indikerad flyghastighet
286,6 kt

Inspelningsstatus
Registrering avslutad

Registrerade flygplanspositioner

Orange: utanför jämförelsekorridor

Inspelat: blått / OFP: lila streckat



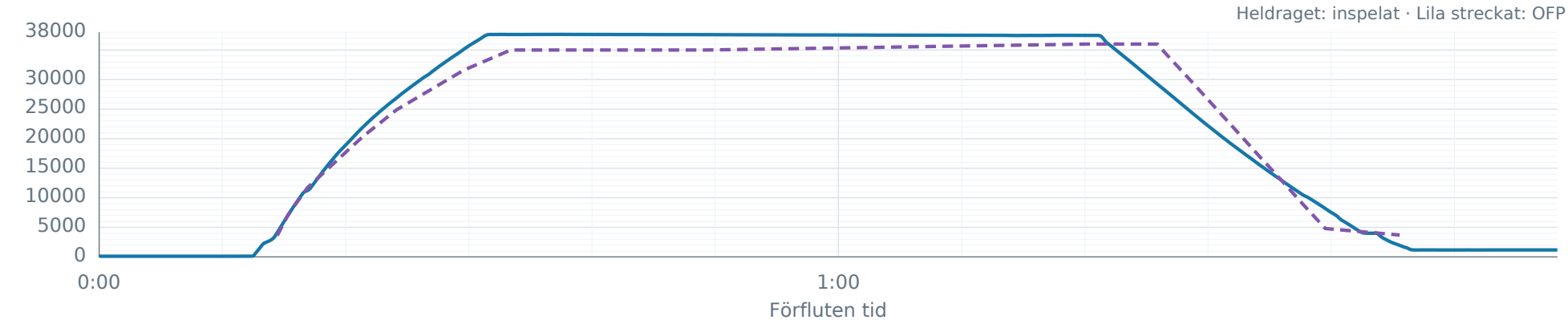
© OpenStreetMap contributors · openstreetmap.org/copyright

Flygningens faser

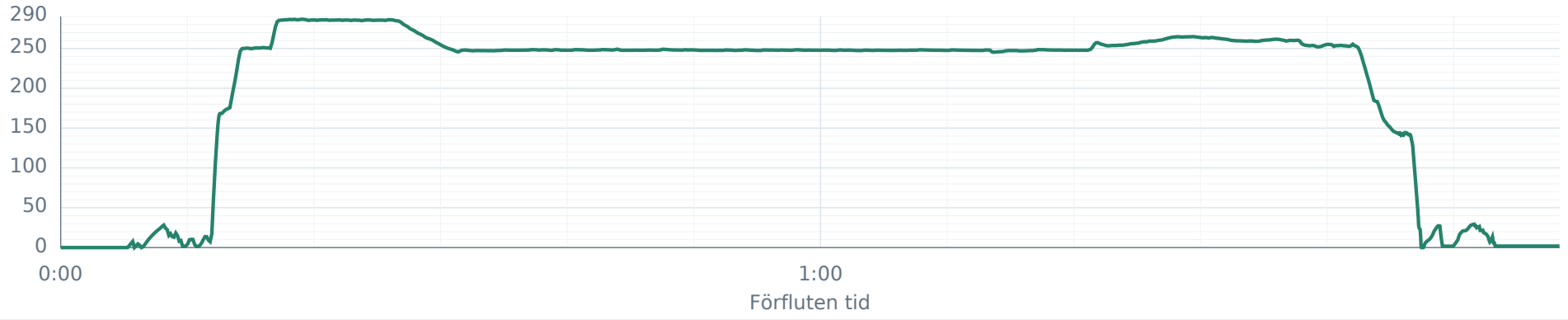
Taxi-out	Förberedelser	Taxi-out	Förberedelser	Taxi-out	Start	Stigning	Marsch	Sjunk	Marsch	Inflygning	Utflytning	Marsch	Sättning	Utrullning	Taxi-in
7:02	9:20	11:22	11:37	11:58	12:27	12:28	31:50	1:21:11	1:43:02	1:43:40	1:46:29	1:46:37	1:46:42	1:46:42	1:47:24

Flygprofil

Höjd över medelhavsnivån · AMSL (ft AMSL)



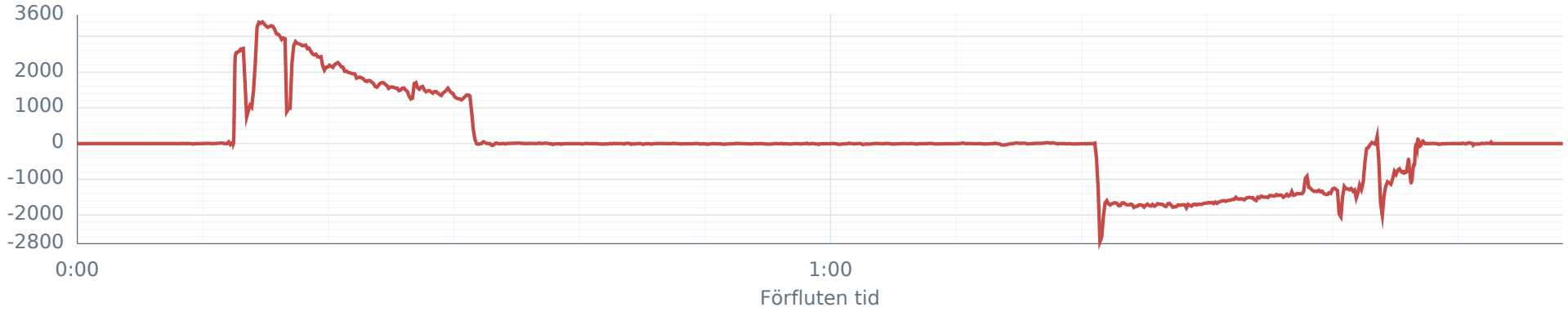
Indikerad flyghastighet (kt IAS)



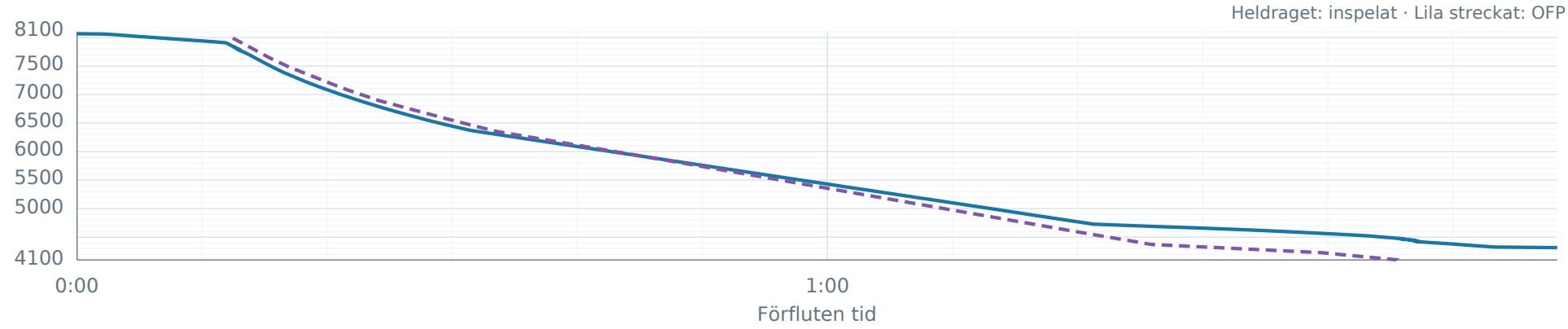
Endast diagram: luckor upp till 5 s i kurvans färg; uppskattningar 5–300 s orange/streckade. Omladdning, pauser och längre luckor förblir avbrott. Uppskattningar används inte i landningsmätningar.

Flygprofil

Uppmätt vertikalhastighet (fpm)



Återstående bränsle (kg)



Endast diagram: luckor upp till 5 s i kurvans färg; uppskattningar 5–300 s orange/streckade. Omladdning, pauser och längre luckor förblir avbrott. Uppskattningar används inte i landningsmätningar.

Landning

Landning upptäckt: flygning → bekräftad markkontakt · Medel

Sjunkhastighet enligt landningsanalysen	Simulator-V/S vid sättning	Belastningsfaktor
221,4 fpm	**-218 fpm**	**1,2 g**

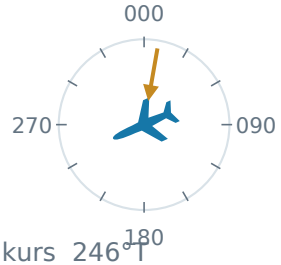
Antal kontakter	Tid från första kontakten	Registrerad utrullningssträcka
1	**1:46:42**	**14,1 m**

Registrerad frekvens vid sättning: 17.0 Hz · största intervall 0.67 s

Utrullningssträckan är ofullständig: dataluckor eller saknad bekräftelse på taxislut hindrar en fullständig mätning.

Vind HDG/KT

010/03 kt



Flygplanets kurs 246° T

Medvind 2 kt

Sidvind 3 kt från höger

Tippning -8,4° · Lutning 0,0°

- Landställsläge 100,0%
- Klaffläge 80,0%
- Autopilot Av

- BEACON
- LANDING
- NAV
- STROBE
- TAXI
- WING

Konfigurationsändringar
6/6

+0,00 s · På marken

+45,42 s · Ljus LANDING -

+46,43 s · Ljus STROBE -

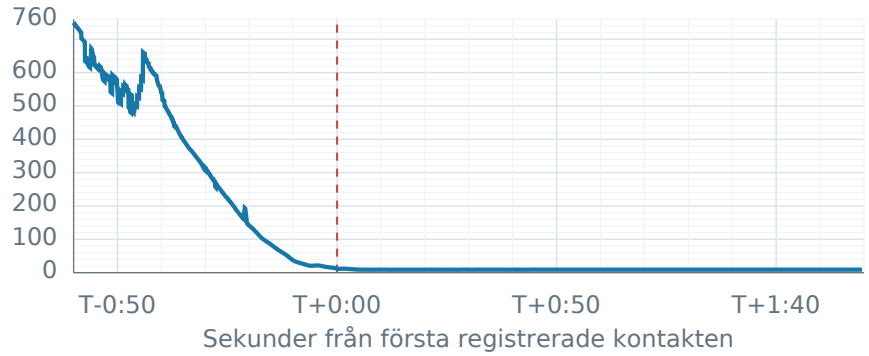
+103,01 s · Klaffläge 60,0%

+110,42 s · Klaffläge 40,0%

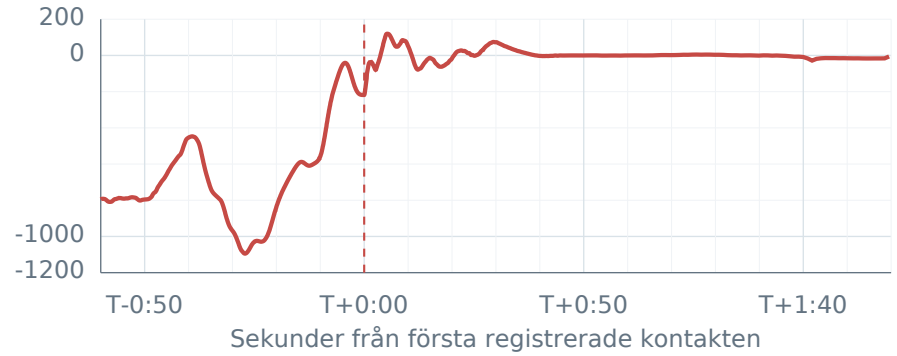
+112,48 s · Klaffläge 20,0%

Landning · Inflygning och utrullning

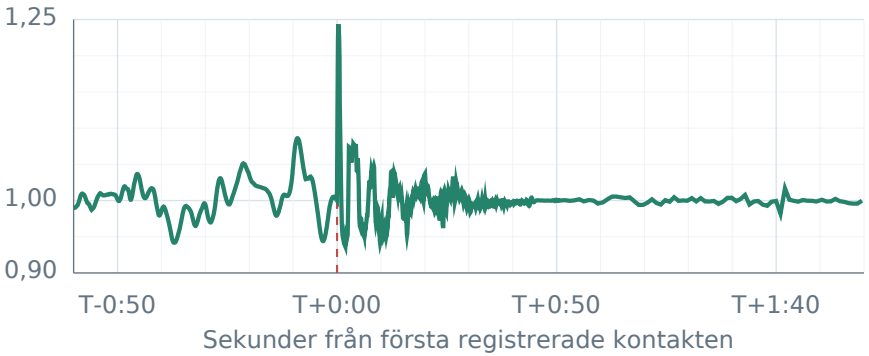
Höjd över marken · AGL (ft AGL)



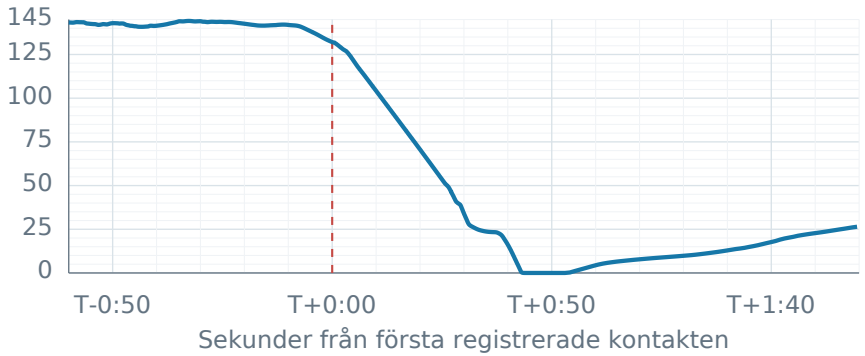
Uppmätt vertikalhastighet (fpm)



Belastningsfaktor (g)



Indikerad flyghastighet (kt IAS)



Endast diagram: luckor upp till 5 s i kurvans färg; uppskattningar 5–300 s orange/streckade. Omladdning, pauser och längre luckor förblir avbrott. Uppskattningar används inte i landningsmätningar.

SimBrief-färdplan

CY538 · ESSA → LKPR

ARLANDA → RUZYNE

Planerat antal passagerare **166**	Planerad frakt **2635 kg**	Planerad nyttolast **16565 kg**
Planerad ruttdistans **662 NM**	Planerad flygtid **1:33:06**	Planerad marschhöjd **35000 ft AMSL**
Flygplansregistrering **D-AICL**	Flyg / anropssignal **CY538**	Cost index **5**
Planerade banor **01L → 06**	Alternativ flygplats **EDDP**	AIRAC **2612**

Planerad avgång / ankomst (UTC): 2026-11-27 17:20 → 2026-11-27 19:30

Färdplansuppgifter, inte uppmätta omborddata. Ruttpunkter kommer från denna OFP:s navlogg.

Planerat bränsle och last

Planerat rampbränsle	8082 kg
Planerat färdbränsle	3890 kg
Planerat taxibränsle	92 kg
Planerat reservbränsle	1021 kg
Contingency-bränsle	209 kg
Planerad vikt utan bränsle	59265 kg
Planerad startvikt	67255 kg
Planerad landningsvikt	63365 kg
Planerad flygplanstyp	A320

OFP-kurvor använder simulatortiden från upptäckt start. Om ankaret saknas kopplar den markerade positionsjämförelsen planpunkter till den närliggande inspelade rutten (inom 10 NM). Raka segment förbinder planpunkter; inspelningsluckor förblir avbrott. Bara matchande inspelade data jämförs; planvärden är inga mätningar ombord.

Färdplansuppgifter, inte uppmätta omborddata. Ruttpunkter kommer från denna OFP:s navlogg.

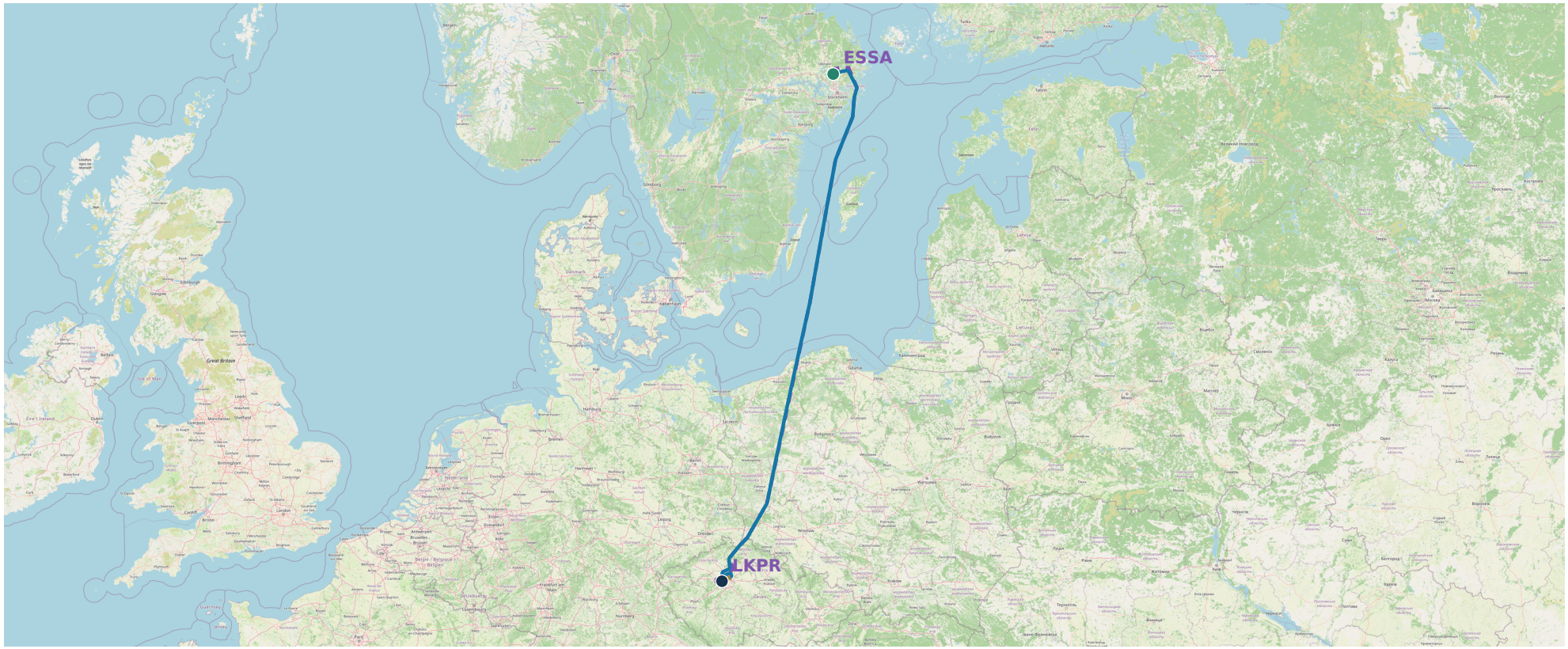
Inlämnad rutt

BABA6C BABAP T316 NEPVA DCT ROGMI DCT PENOR DCT LATAG P861 RASAN DCT ASTEL DCT GOLOP GOLO4T

Inspelad och planerad rutt

Orange: utanför jämförelsekorridor

Inspelat: blått / OFP: lila streckat



© OpenStreetMap contributors · openstreetmap.org/copyright

Plan och utfall

P = SimBrief, A = inspelat, Δ = A − P, — = inget jämförbart värde. Grönt: mindre tid/förbrukning eller mer bränsle kvar; rött: motsatsen. Last-, fart- och vindskillnader är beskrivande.

Tid och rutt	Planerat	Utfall	Δ / %
Tid i luften	1:33:06	1:34:15	+1:09 / 1,2%
Flugen markdistans	662,0 NM	643,9 NM	−18,1 NM / -2,7%
Uppskattad blocktid	1:50:06	—	—
Uppskattad uttaxningstid	8:00	—	—
Uppskattad intaxningstid	9:00	—	—
Försening för upptäckt start	0:00	−19:02	−19:02
Försening för upptäckt landning	0:00	−37:47	−37:47
TAS under marsch	427,0 kt	429,1 kt	+2,1 kt / 0,5%
Slut på stigning: tid från start	20:57	19:23	−1:33 / -7,4%
Slut på stigning: positionsavvikelse	0,0 NM	18,3 NM	+18,3 NM

Bränsle och vikt	Planerat	Utfall	Δ / %
Förbrukat färdbränsle	3890,0 kg	—	—
Bränsle vid start	7990,0 kg	7845,9 kg	−144,1 kg / -1,8%
Bränsle vid landning	4100,0 kg	4448,3 kg	+348,3 kg / 8,5%
Bränsle vid uppskattad avgång	8082,0 kg	—	—
Startvikt	67255,0 kg	67605,1 kg	+350,1 kg / 0,5%
Landningsvikt	63365,0 kg	64202,5 kg	+837,5 kg / 1,3%
Vikt utan bränsle vid start	59265,0 kg	59759,1 kg	+494,1 kg / 0,8%
Landningsbränsle över OFP-reserv	0,0 kg	3427,3 kg	+3427,3 kg

Matchade punkter 16/22 · giltig simulatortid 2:16:56 · uteslutna intervall 0. Fasgränser uppskattas.

En bränsleökning observerades i luften. Totalförbrukning jämförs inte över ändrad last eller tankning.

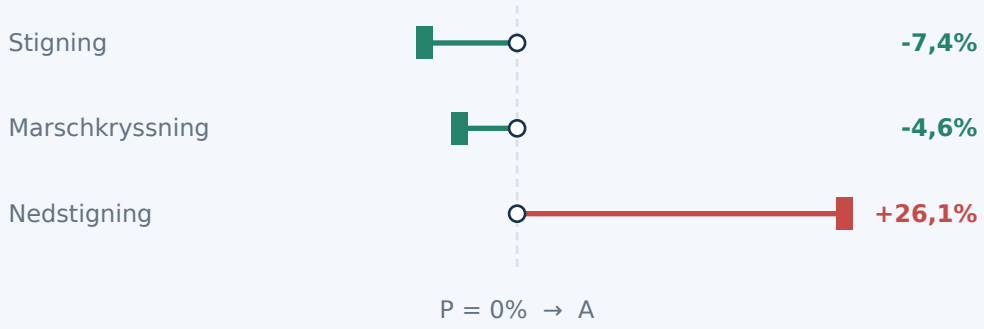
Uppmätt bränslemassa täcker inte alla luftintervall. Äldre volyminspelningar förblir användbara utan påhittad massastatistik.

Analys av flygfaser

P/A och Δ delar cell. Start ingår i stigning, inflygning/utflytning i sjunkning, kontakt/utrullning i ankomst. Bränslesummor/-takt använder täckta uppmätta intervall; täckningen anges.

Fas	Tid P / A / Δ	Bränsle P / A / Δ kg	Täckning	kg/h	kg/NM	Δ %
Förberedelse på marken	P: — / A: 28:00	P: — / A: 166,6	99,7%	357,9 kg/h	—	—
Observerad uttaxning	P: — / A: 3:02	P: — / A: 94,2	99,4%	1872,7 kg/h	—	—
Start / stigning	P: 20:57 / A: 19:23 Δ −1:33	P: 1631,0 / A: 1489,9	99,5%	4633,4 kg/h	—	—
Marsch	P: 52:29 / A: 50:03 Δ −2:25	P: 1987,0 / A: 1640,6	99,6%	1974,9 kg/h	—	—
Sjunkning / inflygning	P: 19:40 / A: 24:48 Δ +5:08	P: 271,0 / A: 270,5	98,1%	667,2 kg/h	—	—
Landning / mark	P: — / A: 11:38	P: — / A: 133,1	99,7%	688,2 kg/h	—	—

Fastid · Δ % av plan



Fasförbrukning · Δ % av plan

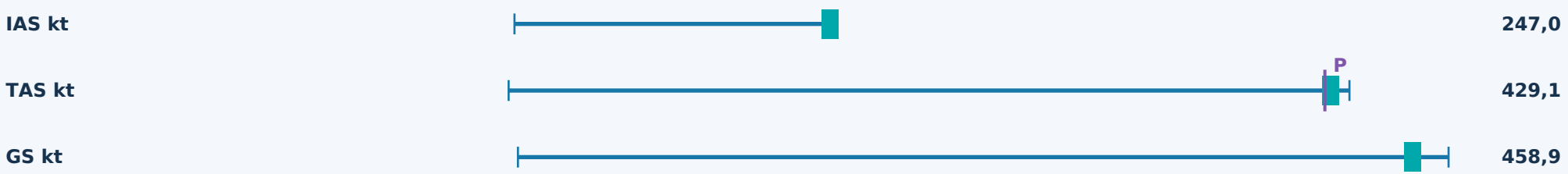
—

Uppmätta prestanda

Första raden: simulatortidsviktat medel. Andra: observerat minimum–maximum; kortare kanaltäckning anges vid behov. Positiv motvind motverkar den registrerade markkursen.

Fas	IAS kt	TAS kt	GS kt	V/S fpm	Mot + kt	Sida kt
Förberedelse på marken	1,1 0,0 – 28,1	1,0 0,0 – 28,0	0,8 0,0 – 26,6	0,2 -6,1 – 13,1	0,3	0,5
Observerad uttaxning	31,6 8,2 – 159,7	30,4 7,8 – 153,4	29,2 7,4 – 153,9	3,0 -38,8 – 74,4	1,2	1,0
Start / stigning	265,9 159,7 – 286,7	363,3 153,4 – 432,7	383,7 153,9 – 472,5	1933,5 -14,5 – 3405,3	-20,9	9,9
Marsch	247,0 132,0 – 249,1	429,1 129,9 – 435,9	458,9 133,3 – 472,0	-3,2 -404,4 – 195,0	-29,0	7,0
Sjunkning / inflygning	245,5 138,6 – 264,9	319,3 136,3 – 438,0	331,1 139,4 – 462,7	-1463,4 -2856,0 – -9,3	-11,7	6,2
Landning / mark	12,1 0,0 – 132,0	11,9 0,0 – 129,9	10,9 0,0 – 133,3	0,4 -216,0 – 119,8	-0,3	2,1

Marschfarter · minimum / medel / maximum

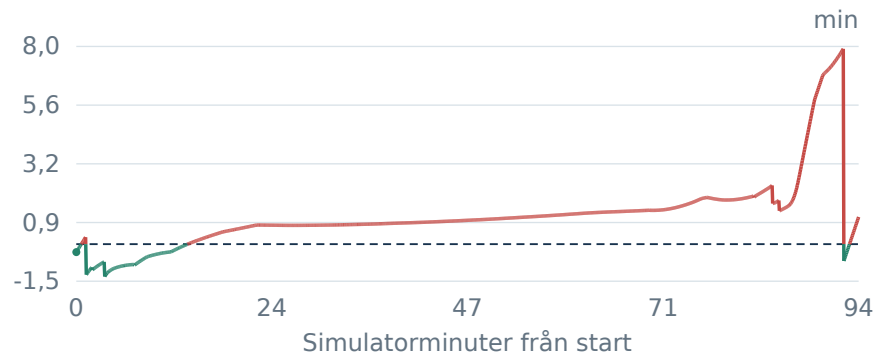


Spröt = observerat min/max, kropp = viktat medel, lila markör = planerad TAS. Observerade intervall, inte konfidensintervall.

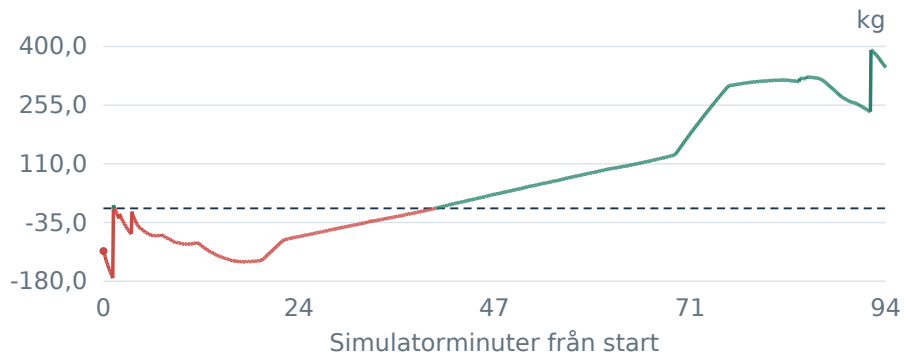
Avvikelseprofiler

Positionsanpassad OFP-jämförelse; luckor förblir avbrott. Förbrukningsdelta justerar startmängden. Noll = plan; banden beskriver.

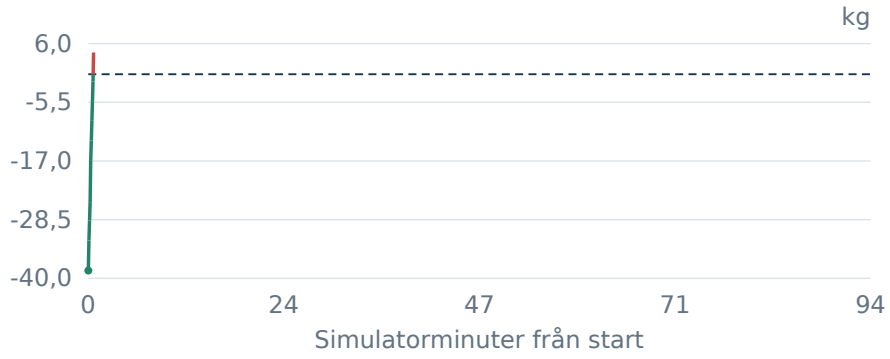
Tidsavvikelse · positiv = efter plan



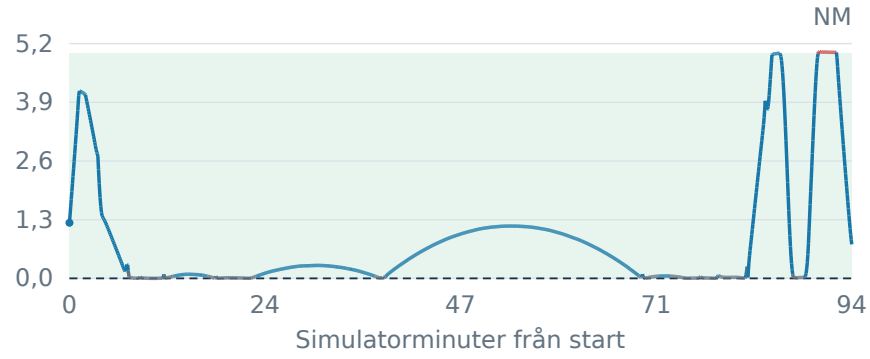
Bränsleavvikelse · positiv = mer ombord



Förbrukningsavvikelse · justerad för startmängd



Avstånd från planerad ruttlinje

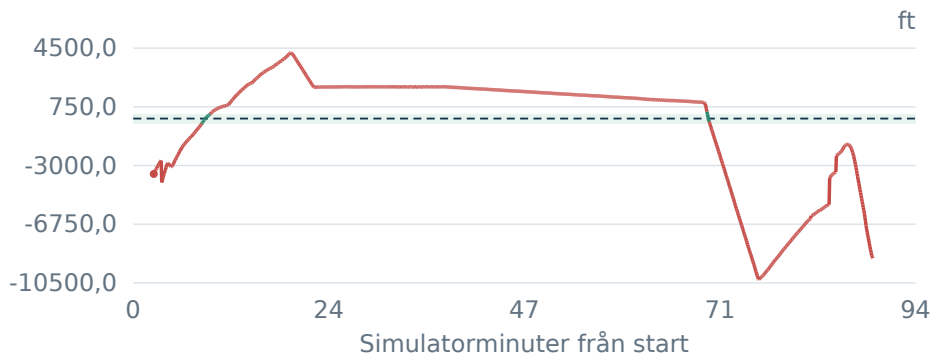


Mått	Medel med tecken	MAE	RMSE	P95 |fel| ≈	Maximum	Täckning
Tidsavvikelse · positiv = efter plan	+1:07	1:18	1:50	3:47	7:54	1:34:15
Avstånd från planerad ruttlinje	+0,8 NM	0,8 NM	1,5 NM	4,2 NM	5,0 NM	1:34:15
Tryckhöjdsavvikelse	−226,5 ft	2770,6 ft	3570,0 ft	8450,0 ft	10305,3 ft	1:26:38

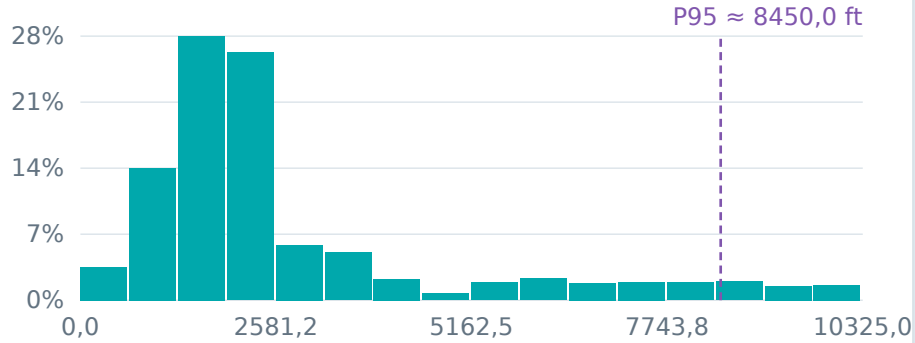
Beskrivande avvikelsestatistik

MAE: medelabsolutfel. RMSE: roten ur medelkvadratfelet. P95 är en ungefärlig tidsviktad absolutfelpercentil (klasser 1 s / 0,1 NM / 25 ft; sista ger undre gräns). Histogramhöjd = täckt tidsandel %.

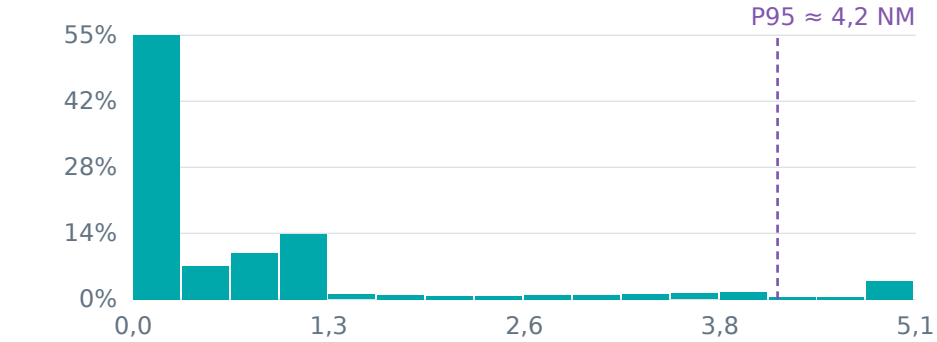
Tryckhöjdsavvikelse



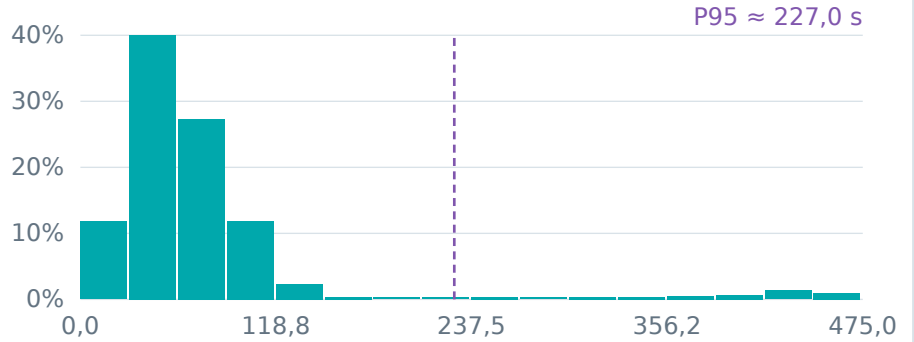
Absolut fel · tidsfördelning · ft



Absolut fel · tidsfördelning · NM



Absolut fel · tidsfördelning · s



Tid utanför beskrivande band: rutt >5 NM 2:12; höjd utanför ±300 ft 1:25:22. Inga operativa gränser eller pilotbetyg.

Ifylld färdplan · plan och utfall

P = plan / A = passageskattning; Δ = A − P. UTC-datum: 2026-11-27. Enheter i rubrikerna; vind = sann riktning från/kt. Ordnade punkter inom 2 NM, flygplatsankare inom 10 NM; — = inget värde eller matchning.

Punkt / fas	Tid från start	Datum / tid UTC	Kvarvarande bränsle kg	Höjd P / A ft	TAS kt	GS kt	Vind kt	NM
ESSA DEP	P: 0:00 / A: 0:00 Δ +0:00	P: 17:28:00 A: 17:08:57	P: 7990,0 / A: 7845,9 Δ −144,1	P: — / A: −486,3	P: — / A: 153,4	P: — / A: 153,9	A: 80°/2	1,5
SA401 CLB	P: 2:00 / A: —	P: 17:30:00 A: —	P: 7756,0 / A: —	P: 3600,0 / A: —	P: 257,0 / A: —	P: 261,0 / A: —	P: 200°/4	—
SA402 CLB	P: 2:54 / A: —	P: 17:30:54 A: —	P: 7648,0 / A: —	P: 7200,0 / A: —	P: 275,0 / A: —	P: 278,0 / A: —	P: 286°/3	—
SA422 CLB	P: 4:27 / A: —	P: 17:32:27 A: —	P: 7488,0 / A: —	P: 11700,0 / A: —	P: 355,0 / A: —	P: 354,0 / A: —	P: 5°/12	—
BABAP CLB	P: 7:49 / A: 6:58 Δ −0:50	P: 17:35:49 A: 17:15:56	P: 7195,0 / A: 7128,9 Δ −66,1	P: 18200,0 / A: 17049,3 Δ −1150,7	P: 393,0 / A: 359,2	P: 411,0 / A: 380,6	P: 3°/20 A: 358°/22	0,4
ALOLA CLB	P: 9:02 / A: 8:31 Δ −0:30	P: 17:37:02 A: 17:17:28	P: 7092,0 / A: 7009,2 Δ −82,8	P: 20500,0 / A: 20398,8 Δ −101,2	P: 407,0 / A: 376,9	P: 426,0 / A: 399,6	P: 358°/20 A: 354°/24	0,0
NEPVA CLB	P: 11:42 / A: 11:23 Δ −0:18	P: 17:39:42 A: 17:20:20	P: 6893,0 / A: 6807,7 Δ −85,3	P: 24900,0 / A: 25747,5 Δ +847,5	P: 437,0 / A: 406,2	P: 465,0 / A: 432,7	P: 353°/29 A: 350°/29	0,1
ROGMI CLB	P: 17:09 / A: 17:38 Δ +0:29	P: 17:45:09 A: 17:26:36	P: 6572,0 / A: 6440,7 Δ −131,3	P: 31600,0 / A: 35206,4 Δ +3606,4	P: 448,0 / A: 429,5	P: 486,0 / A: 469,1	P: 1°/41 A: 355°/42	0,1
TOC CLB	P: 20:57 / A: 21:43 Δ +0:46	P: 17:48:57 A: 17:30:40	P: 6359,0 / A: 6281,2 Δ −77,8	P: 35000,0 / A: 37008,1 Δ +2008,1	P: 445,0 / A: 430,2	P: 491,0 / A: 470,0	P: 2°/46 A: 353°/41	0,0
PENOR CRZ	P: 36:48 / A: 37:38 Δ +0:50	P: 18:04:48 A: 17:46:35	P: 5767,0 / A: 5756,5 Δ −10,5	P: 35000,0 / A: 37028,2 Δ +2028,2	P: 427,0 / A: 432,3	P: 469,0 / A: 462,7	P: 2°/42 A: 353°/31	0,0
LATAG CRZ	P: 1:07:39 / A: 1:09:01 Δ +1:22	P: 18:35:39 A: 18:17:58	P: 4588,0 / A: 4725,7 Δ +137,7	P: 36000,0 / A: 36577,9 Δ +577,9	P: 431,0 / A: 436,5	P: 464,0 / A: 461,8	P: 5°/33 A: 8°/26	0,1

Punkt / fas	Tid från start	Datum / tid UTC	Kvarvarande bränsle kg	Höjd P / A ft	TAS kt	GS kt	Vind kt	NM
REMVU CRZ	P: 1:12:40 / A: 1:14:22 Δ +1:42	P: 18:40:40 A: 18:23:19	P: 4401,0 / A: 4682,1 Δ +281,1	P: 36000,0 / A: 27260,6 Δ −8739,4	P: 434,0 / A: 385,0	P: 465,0 / A: 403,0	P: 12°/33 A: 49°/19	0,0
TOD CRZ	P: 1:13:26 / A: 1:15:16 Δ +1:50	P: 18:41:26 A: 18:24:13	P: 4372,0 / A: 4675,3 Δ +303,3	P: 36000,0 / A: 25693,8 Δ −10306,2	P: 434,0 / A: 380,9	P: 465,0 / A: 397,4	P: 12°/33 A: 53°/18	0,0
RASAN DSC	P: 1:14:04 / A: 1:15:57 Δ +1:53	P: 18:42:04 A: 18:24:54	P: 4365,0 / A: 4669,9 Δ +304,9	P: 34500,0 / A: 24539,7 Δ −9960,3	P: 451,0 / A: 374,8	P: 483,0 / A: 392,0	P: 17°/33 A: 56°/18	0,1
ASTEL DSC	P: 1:16:09 / A: 1:17:56 Δ +1:47	P: 18:44:09 A: 18:26:53	P: 4343,0 / A: 4654,3 Δ +311,3	P: 29800,0 / A: 21191,1 Δ −8608,9	P: 453,0 / A: 355,2	P: 487,0 / A: 372,6	P: 42°/34 A: 59°/18	0,0
GOLOP DSC	P: 1:19:41 / A: 1:21:37 Δ +1:56	P: 18:47:41 A: 18:30:34	P: 4306,0 / A: 4622,8 Δ +316,8	P: 21700,0 / A: 15404,6 Δ −6295,4	P: 419,0 / A: 320,5	P: 446,0 / A: 332,2	P: 55°/28 A: 64°/17	0,3
PR711 DSC	P: 1:21:46 / A: —	P: 18:49:46 A: —	P: 4284,0 / A: —	P: 16900,0 / A: —	P: 386,0 / A: —	P: 389,0 / A: —	P: 53°/18	—
PR712 DSC	P: 1:23:03 / A: 1:28:50 Δ +5:47	P: 18:51:03 A: 18:37:47	P: 4270,0 / A: 4545,9 Δ +275,9	P: 14000,0 / A: 5348,4 Δ −8651,6	P: 369,0 / A: 266,6	P: 382,0 / A: 254,8	P: 62°/15 A: 64°/14	0,4
PR513 DSC	P: 1:25:18 / A: —	P: 18:53:18 A: —	P: 4246,0 / A: —	P: 8800,0 / A: —	P: 283,0 / A: —	P: 301,0 / A: —	P: 66°/18	—
KUVIX DSC	P: 1:27:04 / A: —	P: 18:55:04 A: —	P: 4227,0 / A: —	P: 4800,0 / A: —	P: 261,0 / A: —	P: 276,0 / A: —	P: 84°/16	—
LKPR DSC	P: 1:33:06 / A: 1:34:15 Δ +1:09	P: 19:01:06 A: 18:43:12	P: 4101,0 / A: 4448,3 Δ +347,3	P: 3700,0 / A: 851,7	P: 257,0 / A: 129,9	P: 247,0 / A: 133,4	P: 71°/11 A: 10°/3	0,7
LKPR ARR	P: 1:33:06 / A: 1:34:15 Δ +1:09	P: 19:01:06 A: 18:43:12	P: 4100,0 / A: 4448,3 Δ +348,3	P: — / A: 851,7	P: — / A: 129,9	P: — / A: 133,4	A: 10°/3	0,7