



FLUGSTUNDE
FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

DIE RÜCKHOLUNG DER D-MFSI AUS BREDSTEDT

Es ist soweit! Die Entscheidung ist getroffen. Das Wetter für den Norden und die Mitte ist gut vorhergesagt. Für den Süden Bayerns allerdings noch Regen und Schnee. Aber das reicht mir, um die D-MFSI in Bredstedt abholen und zumindest bis in die Mitte Bayerns bringen zu können. Denn seit eineinhalb Wochen ist das Wetter extrem schlecht und es gab keine Möglichkeit, die „SI“ zu holen, obwohl sie dringend gebraucht wird. Aber heute sollte es passen.

Um 04.45 Uhr klingelt mein Wecker. Los gehts! Mit der S-Bahn zunächst zum Flughafen München. Dort wartet schon die D-AIDW, ein Airbus A321-200 der Lufthansa, um mich nach Hamburg zu bringen. Hoffentlich keine Verspätung, denn über Nacht hat es geschneit (und das Ende April!). Das Wetter hier im Süden Bayerns ist heute wirklich ein Graus. Aber ein Gespräch mit dem Kapitän im Cockpit bringt Erleichterung: kein Enteisen nötig, denn es hat +2°C. Somit sollte der Flug pünktlich sein.

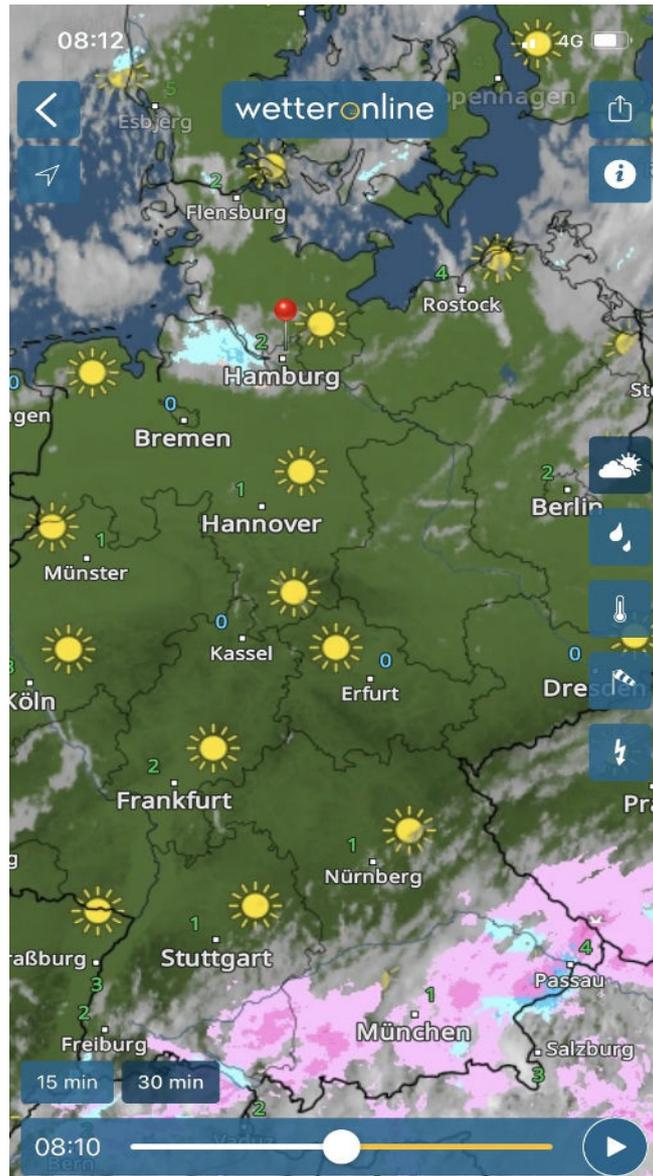




FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Nach dem Take off in München zunächst „Shiitwetter“. Erst ab der Donau reißt die Wolkendecke auf. Bis Nürnberg funktioniert meine innere VFR-Navigation ohne Hilfsmittel wunderbar. Doch dann brauche ich zumindest eine offline-Karte auf dem Handy, um erraten zu können, was ich am Boden sehe. Ganz ohne Kartenhilfe erkenne ich jedoch den Harz. Seine Form von oben ist typisch. Am höchsten Punkt, dem Brocken, liegt noch Schnee.





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Brocken mit Schnee

Nach einer Stunde Flug lande ich pünktlich um 08.00 Uhr in Hamburg. Das Wetter ist noch gut, aber von Nordwesten drücken die ersten Wolken rein. Hier soll es am Nachmittag ja Regenschauer geben.

Mit der S-Bahn verlege ich zum Bahnhof Hamburg-Altona. Dort treffe ich meinen Fliegerfreund Oliver. Er hatte sich ganz spontan in der Früh noch bei mir gemeldet. Die Hälfte der Reise wollen wir zusammen unternehmen. Um 09.36 Uhr verlassen wir Hamburg-Altona mit dem Regionalexpress Richtung Westerland/Sylt.



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Zwei Stunden dauert die Fahrt bis Bredstedt. Immer wieder gleiten meine Augen am Westhimmel entlang. Es haben sich bereits erste Schauer gebildet und die Wolken werden immer dichter. Hoffentlich hält das Wetter noch ein bisschen! Richtig unangenehm soll es aber erst so gegen 17.00 Uhr werden. Doch riskieren möchte ich auch nichts. Ab Hamburg nach Süden sollte dann alles easy sein, kein Regen vorhergesagt.

In Bredstedt werden wir von der netten Daphne abgeholt. Sie shuttelt uns zum Breezer-Werk. Netter Service. Mein letzter Besuch hier ist mehrere Jahre her. Die neue Lounge gefällt mir. Bevor Maik die Übergabe mit uns macht, haben wir noch ein bisschen Zeit und lassen uns die neue D-MFSS zeigen. Deren Rumpf ist bereits komplett montiert. Es ist noch viel Arbeit zu tun, aber man liege im Zeitplan, versichert man uns. Immer wieder spannend zu sehen wie die verschiedenen Breezer aus so vielen Einzelteilen entstehen.



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Dann ist Maik soweit und wir gehen die Unterlagen der erfolgten Reparatur durch. Soweit alles in Ordnung. Auch zwei Testflüge vom Prüfer nach den Arbeiten waren ohne Beanstandungen. Dann kann es also losgehen. Wir wollen keine Zeit verschwenden. Der Regen über der Deutschen Bucht kommt näher und auch der Wind hat wie in der Vorhersage prognostiziert deutlich aufgefrischt. Im Hangar des Luftsportvereins Nordfriesland tanken wir die „SI“ auf. Maik zeigt uns noch schnell die ausgeführten Reparaturen, dann verabschieden wir uns. Haben wir doch noch einen langen Tag vor uns.



Um 13.20 Uhr starte ich auf der Piste 19. Diese steigt in Richtung Süden leicht an. Heute haben wir mit knapp 600kg fast maximales Abfluggewicht. Die Bahn ist 420m lang. Nicht üppig, aber das reicht, denn die Grasbahn ist mit Matte verstärkt. Außerdem weht eine steife Briese. Zwar fast 90° von der Seite, aber das bringt auch etwas. Nach dem Abheben erfassen uns wie erwartet Leeturbulenzen, Verwirbelungen durch die Bäume und Hallen zu unserer rechten Seite. Ich wähle daher einen sehr flachen Abflug, um genug Reserve zu haben.



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Zunächst nehme ich Kurs auf Husum. Hinter uns sieht man die Inseln Wyk auf Föhr, Pellworm und Sylt. Immer wieder schön an der Küste!



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Wer mich kennt, weiß, dass ich nur selten eine gerade Linie von Ziel zu Ziel fliege. So funke ich auf Höhe Husum Schleswig Tower an. Der Lotse ist nett und genehmigt uns einen Low Approach! Über Wegpunkt „W“ dürfen wir in einen rechten Gegenanflug für die RWY 23 einfliegen. Man muss ein bisschen aufpassen, die richtige Landebahn anzufliegen, da sich hier zwei Bahnen kreuzen. Es gibt die 23/05 und die 25/07. Auf dem Militärflughafen Schleswig-Jagel (ETNS) ist das Taktische Luftwaffengeschwader 51 mit seinen Tornados stationiert.



Low Approach heißt bei mir tatsächlich immer „low“. Man soll ja ein richtiges Landefeeling haben. So rasiere ich in etwa 30cm Höhe über die ersten 1400m der Bahn, bevor ich wieder nach oben ziehe. Über S2 dürfen wir die CTR wieder verlassen. Sehr netter Lotse. Von dieser Position aus sieht man sowohl die Ostsee im Osten als auch die Nordsee im Westen. Breit ist Schleswig-Holstein hier ja nicht.



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Erster kurzer Stopp soll heute St. Michaelisdonn (EDXM) sein. Diesen Flugplatz habe ich noch nicht im Log. Windböen von bis zu 20kts machen den Anflug auf die Asphaltbahn zu einer wackligen Angelegenheit. Kurz ausgestiegen zum Bezahlen, dann geht es auch schon weiter.



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Vorbei an Brunsbüttel und der Elbmündung folgen wir der Elbe Richtung Hamburg. Oliver erweist sich als sehr hilfreich. Er ist in dieser Gegend aufgewachsen und kann mir allerhand zeigen. Vieles davon hätte ich ohne ihn nicht gesehen.



Schleusen Nordostseekanal Brunsbüttel



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Nächster Platz, den ich anfliegen möchte, ist Ahrenlohe (EDHO). Ein Platz ganz nach meinem Geschmack, denn im Anflug auf die Piste 23 durchfliegt man eine in den Hügel und Wald geschlagene Schneise, und das unterhalb Baumgipfelhöhe.



Seite 15 von 37

FLUGSTUNDE GmbH
Thaler Berg 27
84428 Buchbach
Deutschland

Kontakt
T +49 (8086) 94 001
E meine@flugstunde.de
W www.flugstunde.de

Geschäftsführer
Michael Schimanski
Amtsgericht Traunstein
HRB 28477

USt-IdNr.
DE815855968
Gläubiger-Identifikationsnummer
DE66ZZ00002286623

Bankverbindung
VR-Bank Taufkirchen-Dorfen e.G.
IBAN DE10 7016 9566 0101 8015 03
BIC GENODEF1TAV



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Den nächsten Fullstop machen wir gleich ein paar Kilometer weiter südlich in Uetersen/Heist (EDHE). Hier erwartet uns eine 40m breite und 1100m lange Grasbahn von sehr guter Qualität. Wo man von der Bahn zum Parkplatz rollen kann, ist mir nicht ganz klar, auch in der Karte sind keine Rollwege verzeichnet. Aber wir finden einen Weg. Obwohl ein Grasplatz, ist Uetersen ein Verkehrslandeplatz. Mit 60.000 Flugbewegungen pro Jahr zählt er zu den meistfrequentierten Flugplätzen Deutschlands. Weltbekannt wurde der Platz 1987, als der Pilot Mathias Rust mit einer Cessna 172 von hier aus startete und später neben dem Roten Platz in Moskau landete. Auch die Flugschule der berühmten Air Hamburg hat hier einen Hangar. Im terminalähnlichen Gebäude zahlen wir. Dann fliegen wir wieder weiter. Dieser Stopp diente hauptsächlich zum Beine vertreten, denn ohne diesen wäre das nächste Leg satte drei Stunden lang.





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Südwestlich von Uetersen sehen wir die Elbkreuzung 1 und 2. Das sind Freileitungskreuzungen, also Stromkabel, die auf Hochspannungsmasten 1170m lang über den Fluss geführt werden. Die Masten der Elbkreuzung 2 sind mit stolzen 227m Höhe die höchsten Hochspannungsmasten Europas! Man baute diese Ende der 1980er Jahre, sodass auch die größten Schiffe unter den Leitungen passieren können.



Ich habe Oliver erzählt, dass ich in Hamburg-Finkenwerder (EDHI/XFW) einen Low Approach anfragen möchte. Er meinte, dass das vermutlich nicht klappen würde. Aus Erfahrung könne er sagen, dass fremder Verkehr dort nicht so erwünscht wäre. Aber fragen kostet nichts. Auf meine Anfrage „may we request to enter control zone for a low approach for training“ zeigt sich der Lotse von Finkenwerder Tower entspannt und nett. „D-MFSI, low approach is approved, to coordinate entering control zone contact Hamburg TWR on 121,280!“ Sehr geil! Gleichzeitig bedeutet dies natürlich eine ganze Workload mehr für mich. Mit Hamburg TWR habe ich nicht gerechnet. Aber eigentlich logisch, denn man befindet sich im Anflug auf „Finki“ (wie sogar die Lotsen zu Finkenwerder sagen) nur noch 6 Meilen vom Hamburger Airport entfernt und auch noch in der direkten Verlängerung der RWY 23. Hamburg TWR ist total entspannt und freundlich, schickt uns über „W1“ in die CTR und weiter direkt auf Finkenwerder zu. Als wir uns schon unmittelbar vor diesem befinden, sehen wir eine Beluga XL, den großen neuen Transporter von Airbus, auf dem Taxiway zur Startbahn rollen. Wir ahnen schon, dass wir zunächst ins Holding müssen. Da uns Hamburg TWR keine weiteren Anweisungen gibt, melde ich mich sicherheitshalber nochmal. „May we switch back to Finkenwerder TWR, D-SI?“ Hamburg TWR: „Yes,

Seite 18 von 37



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

contact again Finki TWR and start circling at present position now!“ Hat die Lotsin doch gesehen, dass wir schon fast über dem Vorfeld von Finki sind... Finki TWR bestätigt, dass wir die Position halten müssen, da die Beluga auf RWY 23 startet. So kreisen wir mit einem tollen Panoblick auf Blankenese, dem schönen Ort am Elbufer mit vielen Fischerhäusern und Villen (quasi dem Starnberg des Nordens) und das Vorfeld vom Airbus-Werk. Wir sehen sowohl die gerade neu gebauten Airbusse für verschiedene Airlines in aller Welt als auch die ausgestellten Museumsflugzeuge (eine Super Guppy, Noratlas, VFW-614, Transall und HFB 320 Hansa Jet).



Blankenese



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Nachdem die Beluga neben uns in den Himmel gestiegen ist: „D-SI, continue circling, expect approach in 2min due to wake turbulence“. Sehr gern! Hinter einer startenden Beluga halte ich liebend gerne 5min Abstand! Zum Glück weht heute viel Wind, der verbläst die Wirbel recht schnell.

Dann dürfen wir RWY 23 anfliegen. Ich bin so frech und frage: „may we also request a touch and go?“ Und zu unserer Begeisterung entgegnet der nette Lotse „is possible, so you are cleared for touch and go RWY 23...“ Wahnsinn, mit sowas haben wir nicht gerechnet! In einem Panoramaausflug über die Elbe steuere ich die 23 an. Wir fühlen uns schon fast wie ein richtiger Airbus... Ein paar Meter gerollt, dann gehts wieder nach oben. Man sieht schön die verschiedenen Produktionshallen auf unserer rechten Seite und das Auslieferungszentrum auf unserer linken. Hier werden die neuen Airbusse den Kunden übergeben.



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Auslieferungszentrum

Für den Ausflug aus der CTR sollen wir wieder Hamburg TWR rufen. Eigentlich wollte ich nach dem Anflug gleich nach Süden Richtung Hannover, doch die Lotsin lässt uns über „S2“ und „S1“ ausfliegen. OK, auch nicht schlecht, das führt genau über den riesigen Hamburger Hafen und nahe am Stadtzentrum vorbei. So sehen wir sogar noch ungeplant die neue Hamburger Elbphilharmonie. Sehr beeindruckend.



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

So, jetzt sollten wir aber ein bisschen Strecke machen. So weit sind wir ja eigentlich noch nicht gekommen... Die Wolken sind mittlerweile weniger geworden, ebenso der Wind. Eine knappe halbe Stunde südlich liegt unser nächstes Ziel: der Militärflughafen Fassberg (ETHS). Hier soll es wieder ein Low Approach oder Touch and Go sein. Der Fliegerhorst war damals unter anderem eine wichtige Drehscheibe der Berliner Luftbrücke. Heute ist hier das Transporthubschrauberregiment 10 mit NH-90 Helikoptern stationiert. Scheinbar ist aber nicht viel los, denn der Towerlotse ist richtig erfreut über unser Kommen und legt sich richtig ins Zeug. Unser angefragtes Touch and Go wird freudig genehmigt! Allerdings dürfen wir aufgrund von Sperrgebieten, welche sich als undurchdringbarer Gürtel wie ein umgedrehtes U von Westen über den Norden bis nach Osten um die CTR schmiegen, nur von Süden aus einfliegen. Das würde einen Umweg von mindestens 43km/17min bedeuten. Aber das sollte es uns wert sein.

Wenige Minuten später, als wir uns bereits auf dem Weg um die Sperrgebiete herum befinden, meldet sich der Lotse nochmal. Falls wir einen 10 Meilen-Endanflug einrichten könnten, könnte er eine Freigabe zum Durchflug der ED-R33A, also des östlichen Sperrgebiets, erwirken. Das hätte er telefonisch abgeklärt. Ja perfekt! So machen wir das. Also schnell einen 10 Meilen Endanflug im SkyDemon gezaubert und Kurs drauf genommen. Wenig später: „D-SI, 10 miles final RWY 27 established!“ TWR: „D-SI continue, you will get clearance shortly“. Im Hintergrund hört man seine Kollegin am Telefon die Freigabe fürs Sperrgebiet einholen. Wir sind begeistert. Die machen hier volles Programm für uns! „D-SI, report RWY in sight and gear down!“ Witzig, diese gear down Meldung habe ich mittlerweile schon oft auf Militärflughäfen gehört. „D-SI, RWY in sight and gear is always down, we have a fixed gear!“ Die Landebahn hat internationale Maße, 2440x30m. Sonst ist nichts los am Platz. Nach endlosen fünf Minuten nur im Endanflug (10 Meilen sind für ein UL halt schon echt grob) setzen wir auf. Touch and go und dann nach Süden abgedreht. Der Ausflug aus der CTR ist nun frei von Sperrgebieten.



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Noch immer ist die Landschaft flach wie ein Pfannkuchen ohne Erhebungen. Aber Zeit zum Entspannen haben wir nicht. Das nächste Touch and Go steht an. In Celle gibt es zwei Flugplätze. Den zivilen Celle-Arloh (EDVC) und den Militärflughafen Celle (ETHC). Ersterer hat keine Landegebühr, also alles easy. Schöner Grasplatz mit gepflegter Bahn. Touch and Go und weg.





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Gleich umgeschaltet am Funk auf Celle (ETHC). Hier auch wieder einen tiefenentspannten netten Towerlotsen erwischt. Touch and Go auf Antrieb genehmigt. Da der Wind seit Hamburg mittlerweile immer schwächer geworden ist und der Lotse ein Touch and Go lieber in östliche Richtung hätte, schickt er uns auf die 08. Auch hier finden wir eine große Landebahn (1831x45m) vor. Um Zeit zu sparen, mache ich einen high speed approach. Die sechs Knoten Rückenwind tun ihr Übriges, so setzten wir erst bei der Bahnmitte auf. Aber bei der Länge kein Problem. Auch Celle war zum Ende des 2. Weltkrieges ein wichtiger Stützpunkt für die Berliner Luftbrücke. Heute wird der Standort von der Bundeswehr für die Ausbildung und für Übungen, hauptsächlich mit Helikoptern, genutzt. Wir fühlen uns sehr willkommen und für den Lotsen scheinen wir eine willkommene Abwechslung zu sein.



Im Abflug sehen wir im Westen die Stadt Hannover. Der VW-Turm ist gut erkennbar. Jetzt ändert sich auch die Landschaft. Im Südosten steigt der Harz an. In der Früh von der Lufthansa aus noch oben draufgeschaut, schaue ich nun von unten zu ihm hoch. Da wir noch ein paar Flugplätze anfliegen wollen, steigen wir nicht zu hoch. Zwischen dem Harz auf unserer linken Seite und dem bergigen Weserbergland auf der rechten arbeiten wir uns weiter nach Süden vor. Der Flugplatz Bad Gandersheim (EDVA) hat eine leicht gebogene Grasbahn und liegt auf einem Plateau.



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Ein paar Kilometer südlich liegt Northeim (EDVN). Auch hier genehmigt uns der nette Flugleiter ein Touch and Go.





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Es dauert nicht lange, dann kommt Eichsfeld (EDHD) mit einer kurzen aber schönen gepflegten Asphaltbahn.



Ich hatte schon die ganze Zeit ein Auge auf die Tanknadel und immer wieder nachgerechnet. Da sich diese aber nun schon arg Richtung „empty“ neigt, wird es Zeit für unseren Tankstopp. Wir haben auch schon eine Airtime von 3:38 seit dem Tanken auf der Uhr...

Im Anflug auf Eisenach-Kindel (EDGE) merke ich wieder, dass ich mich außerhalb des Weißwurstäquators befinde. Hier ist „do it yourself“ angesagt. Nach meinem beantworteten Einleitungsanruf meldet ein anderer Pilot einen Direktanflug auf die Piste 10. Das gefällt mir, so spart man ein paar Minuten. Also frage ich an, ob ich auch direkt anfliegen darf. Flugleiter: „Wir sind ein Info-Platz, warum fragen Sie denn? Machen Sie doch einfach!“ So so, na dann „nächste Meldung im langen Endanflug auf die 10“! Um 17.31 Uhr landen wir auf dem Verkehrslandeplatz. Die Landebahn ist sehr breit. Sie misst 55m, ist am Anfang ziemlich stark gebogen und besteht aus alten Betonplatten. Es liegt auf der Hand, dass dies ursprünglich einmal ein Militärflughafen war. 1960 fertigte Lufthansa von hier sogar Flüge nach Berlin und Barth ab. Seit 1994 ist Eisenach ein reiner Zivilflugplatz.



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Da ich vor dem Anflug auf dem GPS gesehen habe, dass es zeitlich sogar noch möglich wäre bis 20.00 Uhr nach Ampfing zu kommen und auch die Webcams im Süden wider Erwarten vielversprechend aussahen, beeile ich mich mit dem Tanken. In der Zwischenzeit verabschiedet sich Oliver, er fährt von hier aus mit dem Zug wieder nach Hamburg zurück. Ich fliege alleine weiter. Das Tanken geht schnell, auch das Bezahlen. Schneller Pipi-Stop und dann Wetterapps und Webcams checken. Sowohl Ingolstadt als auch München melden VFR bzw. MVFR. Stark bewölkt bei 3000-3500ft, Sicht mehr als 10km. Das ist gut. Schnell mit Landshut telefoniert. Dort ein Pilot gerade in der Platzrunde, der sagt auch Wolkenuntergrenze etwas über 3000ft. Da auch die Webcam vom EDNA nicht so schlecht aussieht und die Wetterstation von EDMY 28km Sicht, unter 10kts Wind und Ceiling bei 2800ft meldet, entscheide ich mich bis EDNA durchzuziehen. Ursprünglich hatte ich nur bis Neustadt/Aisch geplant und organisiert, da ich davon ausgehen musste, dass es südlich der Donau ganztägig schneien und regnen würde. Neustadt/Aisch hätte einen Bahnanschluss gehabt, da hätte ich bequem mit dem Zug nach Hause fahren können. Drei Tage später hätten wir die SI dann final nach Hause geholt, so der Plan. Aber dass das Wetter heute noch so akzeptabel werden würde, damit habe ich nicht gerechnet.

Also schnell den Motor wieder gestartet, rauf auf die Bahn und rolling take off um 17.57 Uhr. Gleich nach dem Abflug Direktkurs Ampfing mit einer nur geringen Steigrate. Nun zählt Geschwindigkeit. Sobald ich auf FL55 ankomme und auf Reisegeschwindigkeit bin, zeigt das GPS eine Ankunftszeit von 19.47 Uhr in EDNA. Passt! Nach der Überquerung des Thüringer Waldes befinde ich mich wieder in Bayern. Das Wetter ist noch gut. Ab Bamberg zieht es zu. Der Siff beginnt. Aber immer noch kein Problem.





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Je weiter ich nach Süden fliege, desto einsamer wird es. Am GPS sind keine anderen Flugzeuge (außer ein paar Airliner) mehr zu sehen. Auch am FIS-Funk teilweise 20 Minuten lang kein einziger Funkspruch. Dann bin ich tatsächlich der einzige Flieger am Funk. Kurz zuvor hat sich ein anderer Pilot verabschiedet, der befand sich aber kurz vor Leipzig im besseren Wetter. Schon ein merkwürdiges Gefühl, fast schon etwas unheimlich.

Die ED-R137A um Hohenfels ist leider aktiv. Mein Direktkurs nach Ampfing würde genau dort durchführen. Leider bringt auch eine Nachfrage zur Genehmigung des Durchflugs beim FIS-Lotsen nichts. Tja, die ED-R ist halt amerikanisch, da kann oder will die FIS nichts machen. Also außen herumfliegen... Bis kurz vor Landshut kann ich noch auf etwas über 4000ft fliegen. Plötzlich fängt der Nieselregen an. Nicht schön. Aber die Sicht immer noch ausreichend. Doch nach wenigen Minuten bewegen sich die Regentropfen auf der Scheibe nicht mehr und das ganze wird leicht milchig. So ein Mist, Vereisung! Ein Blick auf die Tragflächenvorderkanten bringt Erleichterung. Dort kein Eis. Also nur auf der Scheibe. Trotzdem gehe ich sofort tiefer auf unter 3000ft. Die gefrorenen Regentropfen werden wieder durchsichtig und beginnen sich zu bewegen. Passt, Vereisung weg. Nun sind es nur noch knapp 15min bis EDNA. Das Wetter wird doch hoffentlich halten!



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Doch nur wenige Minuten später spielt das Wetter wieder einen seiner Streiche. Der nächste Nieselregenschauer. Und der ist ziemlich intensiv. Die Sicht nach vorne ist nun wirklich extrem schlecht. Zur Seite nach wie vor ausreichend. Ich bereite mich gedanklich schon auf die Kurve zurück nach Landshut zur Sicherheitslandung vor. Doch dann hört der Regen auf und die Sicht nach vorne ist wieder da. Und auch der Höhenzug knapp westlich von Waldkraiburg. Jetzt ist das „a gmahde Wiesn“, die Landung in Ampfing ist sicher!

Der Sonnenuntergang ist erst in 30min, doch durch das schlechte Wetter ist es schon jetzt so dunkel, dass das GPS richtig blendet. Ich schalte es daher aus. Jetzt wäre eine Cockpitbeleuchtung nicht schlecht... Ampfing hätte keine paar Kilometer südlicher liegen dürfen, denn über dem Inn sehe ich im Endanflug auf Piste 27 eine undurchdringliche Nieselregenwand. Spätestens dort wäre Feierabend gewesen. Nach 1:49 Flugzeit berührt die SI heimischen Boden. Sie ist wieder zu Hause!

Ich bin ganz alleine am Platz. Nachdem die Maschine eingehallt ist, gehts zu Fuß zum Bahnhof, mit dem nächsten Regionalzug nach München und schließlich mit der S-Bahn zurück nach Hause, wo ich kurz nach 22.00 Uhr ankomme. Ein langer Tag mit einem langen ereignisreichen Flug geht zu Ende. Ich bin froh, dass es geklappt hat und ich die SI sogar bis nach Hause bringen konnte. Nun kann die Saison 2024 mit Vollgas und zwei einsatzklaren Maschinen beginnen!