



Georg
Winkler

Mucho Calor

Stadtlohn im März 2005

Die Vorbereitungen laufen auf Hochtouren ... Jeppesen-Karten werden gewälzt, das Internet nach Informationen befragt, die Ausrüstung meiner Arrow ergänzt (nach Überprüfung war mir nämlich aufgefallen, dass die Schwimmwesten, die ich mit dem Flugzeug vor knapp einem Jahr gekauft hatte, wirklich schon bessere Zeiten gesehen hatten).

Mein Vorhaben beinhaltet den Flug von Stadtlohn-Vreden(EDLS) nach Murcia-San Javier (LELC).

Dort, an der südlichen Costa Blanca würden mich Frau und Sohn erwarten, um dann gemeinsam 3 Wochen Sommerurlaub in unserem Chalet bei Villamartin (zwischen Alicante und Cartagena) zu verbringen.

Meine Familie fliegt zwar grundsätzlich mit, angesichts der Alpen und Pyrenäen sowie der langen Flugzeiten, entschloss sich meine Frau, für sich und unseren 15-jährigen Sohn doch lieber ein LTU-Ticket zu erstehen.

Termin für den Hinflug sollte Samstag, der 9.07.05 sein, der Rückflug war für Samstag, den 30.07.05 geplant.

Mitte Juni 2005

Der Flugtermin rückt näher und die Aufrüstung meiner Arrow mit einem 2-Achs-AP inkl. Autotrim sowie einem NASA-Moving Map schreitet voran.

Die Autotrim-Funktion muss zwar noch in den USA programmiert werden, sollte aber rechtzeitig vorher eintreffen, um dann bei Gehling Flugtechnik in Stadtlohn eingebaut werden zu können.

Eine Monroy-TCAD und ein EDM-700 runden die Ausstattung des Cockpits mit seinem bereits vorhandenen GNS-430 und dem Mode S-Transponder ab.

3.07.05

Um die Arrow auf dem langen Trip in gutem Zustand zu wissen, habe ich mich entschlossen, ihr für knapp 500 EUR noch eine außerplanmäßige 50 h-Kontrolle inklusive Ölwechsel zu gönnen.

Leider ist das Autotrim-Steuerteil noch nicht aus den USA eingetroffen ... langsam wird es eng und ich bohre mehrmals täglich bei Avionik Straubing nach.

6.07.05

Hurra! Das Steuerteil ist da und schon auf dem Weg zu Gehling, alle sind Stand by, um es sofort einzubauen.

7.07.05

Gegen Mittag komme ich zum Platz und sehe meine DELAM am Haltepunkt der 29 stehen.

Eine kurze Rückfrage in der Werft bestätigt mir :

Das Bedienteil ist eingebaut und wird vom Chef persönlich überprüft.

Schon setzt sich die Arrow in Bewegung und hebt ab ... auch mal interessant, sein eigenes Flugzeug wegfiegen zu sehen.

Ich begeben mich zu Wolfgang Kunert auf den Tower ... dort bekomme ich meist einen Kaffee und quatsche dann in verkehrsarmen Zeiten gerne ein wenig mit ihm über Gott und die Welt.

Nachdem die DELAM ihren Checkflug beendet hat, rollt sie entgegen meiner Bitte nicht zur Tanke, sondern wieder zur Werft.

Dieter Gehling gefällt offenbar etwas nicht.

Später erfahre ich, dass es der Fahrwerkshebel war (stand ihm zu schief ...).

Ich bitte die Jungs von der Werft, die DELAM zu betanken und für mich einzuhalten, dann fahre ich wieder ins Büro, um noch etwas zu arbeiten.

8.07.05

Jetzt gilt es ... die Vorbereitungen treten in die entscheidende Phase.

Die Ausrüstung der Arrow wird nochmals überprüft und um eine mobile Sauerstoffanlage ergänzt (man weiß ja nie ...).

Schnell noch mein Garmin 296 als Backup-GPS installiert (in weiser Voraussicht hatte ich vor einigen Monaten eine externe Stromversorgung installieren lassen).

Außerdem existierte noch eine alte Dachantenne vom Garmin 100, das mal fest installiert, aber von mir ausgemustert worden war, da es nicht mal mehr Updates für dessen Datenbank gibt.

Die Dachantenne wurde mit einem Anschlusskabel für das Garmin 296 versehen und so steht einer komfortablen Nutzung dieses Superteils nichts mehr im Wege.

Während ich das 296 in Deutschland vorwiegend für die Funktion „Nearest Airports“ nutze, soll es auf diesem Trip als Terrain-Warner eingesetzt werden ... wie sich später herausstellen sollte, eine fantastische Idee.

Als Flugroute hatte ich mir zwei Alternativen überlegt:

Die Ostroute (kürzer und damit favorisiert) sollte über Metz nach Lyon führen ... dort eine Übernachtung und am nächsten Tag weiter über Perpignan, an Barcelona vorbei und weiter über Valencia, Alicante nach Murcia-San Javier.

Als Flugzeit errechnete mein FlightStar knapp 7,5 h.

Die Westroute (flacher und daher auch bei schlechterem Wetter nutzbar) sollte östlich an Oostende vorbei und weiter über Lille, Abbeville, an Nantes vorbei nach Bordeaux führen. Hier eine Übernachtung und dann weiter über San Sebastian, Pamplona, Zaragoza, Alicante nach Murcia-San Javier.

Flugzeit hier knapp 8 h, also gar nicht mal soviel länger.

Abends der entscheidende Anruf beim Wetteramt Essen:

... und die Ernüchterung ... ein Kaltfrontensystem schaufelt fleißig Wolken mit Schauern und eingelagerten Gewittern aus Nordwesten Richtung Alpen, ein Stau an den Westalpen macht weite Teile Ostfrankreichs sowie die Gegend um Barcelona unfliegbar.

Für die Westroute allerdings macht mir der Wetterfrosch ein wenig mehr Hoffnung.

Zwar gibt es zwischen Lille und Rouen sowie um Paris herum auch reichlich Dreck, aber, wenn ich möglichst nahe entlang der Atlantikküste fliegen würde, dürfte es sich ausgehen.

Also entscheide ich : Erstes Teilstück : Stadtlohn-Bordeaux !

9.07.05, 7:00 Uhr

Ich kann nicht mehr schlafen! Meine Familie fliegt erst am späten Nachmittag von Düsseldorf nach Alicante ... alle Koffer sind schon seit gestern gepackt.

Meine Flugvorbereitung ist abgeschlossen, alle Karten liegen bereits griffbereit im Flieger, die Strecken sind seit Wochen eingezeichnet ... ich liebe es, perfekt vorbereitet zu starten.

Ich schaue aus dem Fenster ... die Sonne scheint aus einem blauen Himmel ... perfektes Wetter ... zumindest hier☺

Ein amerikanischer Fliegerfreund hatte mir mal geraten, niemals den Flug vom Wetter am Zielflughafen abhängig zu machen, sondern immer an dem Wetter, das man beim Abflug vorfindet ... „sonst fliegst Du niemals irgendwo hin“ hatte er gesagt.

In all den Jahren musste ich schon oft an ihn denken, denn meist war nach längerem Flug das Wetter am Zielort ganz anders als vor dem Abflug prognostiziert ... man muss eben auf dem Flug flexibel sein und immer ein paar Euro für eine außerplanmäßige Landung dabei haben.

Der Anruf beim Wetteramt Essen bestätigte die Aussagen vom Vorabend:
Entlang der Atlantikküste fliegbar, aber nicht problemlos:

EBOS(Oostende): 091019 01012KT 9999 BKN020

LFQQ(Lille): 090918 03012KT 4000 BR SCT012 BECMG 0911 9000
BKN020

LFOT(Tours): 090918 32006 8000 BKN010 BKN023 TEMPO 0912 SHRA
SCT013CB BKN025 BECMG 1215 9999 SCT020 BKN046

LFBD(Bordeaux): 090918 29010KT 9999 FEW025 BECMG 1012 BKN040

Also ... in Ruhe frühstücken und keine Hektik, nach hinten raus wird es eher etwas besser (wobei mir der Wetterfrosch dringend anriet, nicht zu spät in Bordeaux anzukommen, da für den späten Abend auch dort Gewitter angekündigt seien. So wurde die Abflugzeit auf 11:00 Uhr local festgelegt und mit der Familie in Ruhe gefrühstückt.

9.07.05 09:30 Uhr

Ich hasse Abschiedsszenen, also ein paar Küsschen verteilen und rein ins Auto und auf zum Flugplatz.

Dort treffe ich Jochen Petermann, einen Fluglehrer und Freund.

„Wo willst Du hin? Nach Bordeaux? Na dann ... wir wollten nach England rüber ... keine Chance, zuviel Dreck“.

Nun, ich denke an meinen amerikanischen Ratgeber und file den Flugplan.

Meine DELAM steht vollgetankt und absolut bereit für jeden Trip in der Halle. Während ich auf dem Weg zur Halle bin und mir jeder freundlich zuwinkt, der weiß, dass meine Arrow und ich für 3 Wochen quer durch Europa fliegen werden, meldet sich AIS Frankfurt auf meinem Handy.

„Tut mir leid, aber Ihr Flugplan ist vollkommen unleserlich, bitte noch mal faxen“. Also ... zurück zur Flugleitung, den Plan noch mal in den Automaten schieben und hoffen, dass es dieses Mal besser klappt.

9.07.05, 11:17 Uhr

Ich rolle auf die Startbahn. Der Türmer wünscht mir einen guten Flug und sichere Rückkehr ... ich danke ihm, schalte den Transponder auf 7000 (in Holland für VFR vorgeschrieben) und schiebe den Gashebel langsam ganz nach vorne.

Das Wetter ist super ... FEW025 ... und bei 70 KT ziehe ich kräftig am Höhenruder (meine Arrow ist eine T-Tail Version und daher muss man etwas mehr Kraftaufwand beim Start betreiben).

Ich hebe ab ... positive climb ... Gear up ... 1000 ft. ... Fuel Pump off, landing lights off, Prop 2500, 25 Inch Ladedruck und mit 800 fpm bei 90 KT steigen.

Ein letzter Blick auf den Flugplatz, dann Frequenzwechsel auf Dutch Mil Info und Transponder auf ALT.

Ich rufe Dutch Mil und requeste gleich mal FL065, um deutlich über den Wolken zu bleiben.

Der Controler hat nicht soviel zu tun, gibt mich aber nur frei bis FL055 (Halbkreisflugregeln ade) ... mir ist 's recht, Hauptsache über den Wolken!

Ich raste den AP auf ALT und NAV und raste STD auf meinem GNS 430 ... herrlich ... mit 145 KT Groundspeed werde ich richtig Zeit gut machen!

Holland rauscht so unter mir durch und ich überlege mir kühn, einfach etwas Strecke „abzubeißen“ und querab Dordrecht DCT LFQQ zu rasten.

„D-AM, request DCT LFQQ maintaining FL055“

“D-AM please contact Brussels Control on 129.32” ... gesagt getan ...

“Brussels Control, DELAM, PA28 on flightplan route from EDLS to LFBD abeam Dordrecht at FL055 with Squawk 7000, request DCT LFQQ same altitude“

Keine Antwort ... nochmal der gleiche Spruch ... Knacken, Rauschen ... dann Ernüchterung:

„DELAM, you are inside controlled airspace, descend 2500 ft inbound LFQQ“

Der Tonfall des Controllers ist leicht erregt, also, keine Diskussionen und runter auf 2500 ft. ... Mist ... die gewonnene Zeit ist wieder weg!

Während ich den AP auf 500 ft VS einstelle, finden sich reichlich Löcher vom Dienst, um das „maintain all time VMC“ des nervösen Controllers umzusetzen.

Auf dem Moving Map schleiche ich mich um die CTR von Brüssel herum und, als ich nur noch ca. 10 Min. vor Lille bin, wage ich mal nachzufragen, ob ich ein Midfield Crossing in Lille in 2500 ft. machen darf.

Offenbar ist man in Brüssel froh, wenn man mich los ist ...

„Please call Lille Approach on 134.82, good bye“

Also ... auf geht 's ... Lille App ist mehr als freundlich und gib mich sofort frei für das erbetene Midfield Crossing, ich muss nicht mal den Steuerkurs ändern, der Controller will lediglich wissen, wie meine weitere Strecke aussieht?

„After Lille DCT ABB“ antworte ich und bekomme ein „approved“ ... ganz Super! Nachdem ich den Platz überquert habe und kurz vor Lens(LFQL) bin, weist mich der Controller auf einen Kunstflieger über dem Platz hin, der zwischen 1500 und 3500 ft seine Figuren fliegt.

Da ich beim besten Willen den anderen Verkehr am Himmel nicht entdecken kann, spricht Lille mit ihm auf Französisch und informiert mich dann darüber, dass er die nächsten Minuten oberhalb 2500 ft bleiben wird ... das nenne ich Kooperation. Kurz danach sehe ich den Fliegerfreund dann auf 3 Uhr und somit ist alles Roger.

Über ABB verschlechtert sich das Wetter (immerhin war der Forecast von Tours auch nicht wirklich gut) ... die Untergrenzen sinken und knabbern langsam an meinem Leitwerk.

Oben sieht es eindeutig besser aus und so beschließe ich, wieder zu steigen.

Mein request auf FLO65 wird positiv beschieden und die D-AM reckt sich in den Himmel.

In FLO65 angekommen, bin ich zwar nicht wirklich on top, aber die Wolkentürme sind klar umrissen und liegen im Wesentlichen außerhalb meines Kurses.

Immer noch liegen 142 KT an und der Autopilot erledigt seinen Job hervorragend ... also, Zeit für eine Pause.

Der Müsliriegel schmeckt ganz gut und das Vitelle passt zum Terrain, das ich gerade überfliege ... ein wenig Airliner-Feeling kommt auf, als ich aus dem Seitenfenster auf die Tragflächen und die darunter liegenden Wolken schaue.

Knapp 2 h nach dem Start verdichten sich die Wolkentürme und auch mein WX-500 zeigt erste gebe Blitzchen, allerdings westlich meines Kurses.

Ich beschließe, noch weiter zu steigen und komme nach kurzer Zeit in FLO75 an.

Auch hier ist es nicht wirklich besser und ich bekomme erste Wolkenberührungen.

Nach unten sieht es auch nicht besser aus, alles ist ziemlich grau und Erdsicht ist eher rar.

Außerdem erscheint die Bewölkung unter mir sehr tief zu reichen.

Aber auch in meiner Höhe stehen mir jetzt immer mehr Wolkentürme im Weg.

Bevor ich reagieren kann, erwischt mich einer dieser Türme frontal ... es dauert ca. 20 Sekunden, in denen ich leicht durchgeschüttelt werde.

Also ... noch weiter rauf ... ich leite den Steigflug ein und justiere 100 KT bei 300 fpm.

Kurz danach erwischt mich wieder ein Wolkenturm ... dieses Mal dauert es knapp 30 Sekunden, bevor ich wieder frei bin.

Aber was ist das?

Ich stutze ... der Ton meines Motors hat sich deutlich verändert ... ich schaue auf die Speedanzeige und sehe nur noch 80 KT ... oooohhhh ... die Frontscheibe ist zur Hälfte dicht ... ich erstarre ... Eis ... ich fluche laut ins Intercom.

O.k. ... fly the aircraft ... AP raus und ausleveln ... Pitot heat on ... Drehzahl auf 2500 rpm und Vollgas ... Speed ist jetzt das Wichtigste ... jetzt bloß keine Wolkenberührung mehr!!

Ich schaue auf die Außentemperatur ... 2 °C ... hmmm ... das Eis auf der Frontscheibe taut langsam ab, die Flügel sind frei und die TAS liegt jetzt wieder bei 125 KT, also Drehzahl wieder auf 2400 rpm und Gas auf 23 Inch.

Ich umfliege per Hand die Wolkentürme und verlasse dafür meinen Direktkurs auf DVL ... egal ... Hauptsache save!

Instinktiv steuere ich Richtung Küste ... und bin nun wieder clear on top in FL070. Ich denke nach ... die TAS war bei 80 KT und die Frontscheibe zeigte leichte Vereisung, aber, ich erinnere mich daran, dass die GS die ganze Zeit über bei 140 KT war ... auch zeigten die Tragflächen kein Eis ... lediglich die Motorleistung schien zu schwanken.

Vermutlich war nur das Pitotrohr vereist ... na ja ... beschwören kann ich ´s nicht. Puhhh ... Schrecksekunden ... ich raste wieder den AP und trinke erstmal was.

Jetzt schau ich mal ins Moving Map, wie weit mich das vom Ursprungskurs abgebracht hat ... na ja ... vielleicht 10 nm ... außer Zeitverlust kein Problem.

Jetzt wird es unter mir auch wieder deutlich moderater, die Lücken werden größer und ich vermute die Untergrenzen bei 3-4000 ft.

Also ... Abstieg ... mittlerweile bin ich auf Nantes Information und werde auf 3500 ft gecleared.

Der Abstieg verläuft mit 300 fpm problemlos und mit knapp 155 KT wird auch noch etwas vom Zeitverlust aufgeholt.

Unter der Ceiling läuft alles soweit problemlos, die Controller aus Paris, Brest und Nantes sind freundlich und sprechen recht verständliches Englisch.

Bei jedem Handover bekommt man einen neuen Squawk.

Ich hatte schon sehr früh LFBD auf dem Garmin 430 gerastet und, während unter mir die Landschaft mit noch immer stattlichen 135 KT durchrauscht, meldet sich zum ersten Mal meine Blase ... nach knapp 4h durchaus normal ... schließlich hatte ich mir fast 1,5 l Vitelle eingeworfen und die wollen ja irgendwann wieder irgendwo raus.

Ich schaue auf ´s GPS und sehe, dass noch etwa 30 Minuten Flugzeit verbleiben.

Die ATIS gibt 31017KT 9999 SCT 3000 und 25°C. Sie teilt ferner mit, dass die 23 in Betrieb ist, was mir gar nicht gefällt, weil meine Crosswind-Komponente max. 17 KT beträgt und das sehr nahe am Limit liegt.

Zum Glück hat LFBD noch eine 29 ... na also, passt doch super.

Inzwischen hat mich Nantes an Bordeaux übergeben und der freundliche Controller lässt mich ohne großes Palaver erstmal weiterfliegen.

Mir kommt die Idee, einfach einen ILS-Approach zu requesten und ich suche mir auf der Sichtanflugkarte schon mal die Frequenz, um sie ins Garmin 430 zu rasten, außerdem switche ich mein DME auf NAV 1, um später die Distanz zum Platz eingespielt zu bekommen.

Leider habe ich keine Chart für das Standard-ILS 29 dabei.

Inzwischen hat mich Bordeaux Control an Aquitaine Approach weitergegeben.

Die nette Dame rasselt mir nochmals alle relevanten Daten wie QNH, Landebahn, Platzwetter etc. runter und schlägt mir vor, November zu melden.

Nein Danke ...keine Lust auf den ganzen Sichtanflug-Kram, außerdem war zu jenem Zeitpunkt soviel IFR-Verkehr auf die 23, dass ich mit Sicherheit minutenlang im Holding hängen würde ... mal sehen, ob wir das nicht ändern können.

„D-AM, request ILS rwy 29 and radar vectors to 8 miles final“

“D-AM, we have rwy 23 in use”

“AM, understood, but due to crosswind I request rwy 29”

“AM, stand-by”

So fliege ich denn brav mit 135 KT auf den Platz zu ... noch ca. 15 nm entfernt. Nach einer kleinen Ewigkeit ist die nette Dame wieder online.

„D-AM, is your aircraft IFR-licensed?“

“AM, affirmative”.

“D-AM, is the pilot IFR-Licensed?“

“AM, affirmative”

“D-AM, in that case expect radar vectors to ILS rwy 29, QNH 1022”

“vectors to ILS 29 on QNH 1022, D-AM”

Na bitte, geht doch!

So geht es östlich über die Stadt unter einem sich gerade entwickelnden Schauer durch.

Die Vectors sind super genau und alles geht ohne Hektik.

Das HSI zeigt bereits Localizer und Glideslope

„D-AM turn right hdg 260, cleared for ILS rwy 29, report established”.

Ich kontrolliere nochmals die CDI-Lampe (manch Einer ist schon dem GPS nachgeflogen und meinte, es sei ein VOR oder LOC), raste LOC am AP und aktiviere gleichzeitig GS, jetzt gilt es, die Landekonfiguration vorzubereiten.

Ladedruck 20 Inch, Mix rich, TAS auf 110 KT.

Der AP interceptet und auch der GS ist alive.

„D-AM, established, GS alive“

“D-AM, contact Tower on 118.30”

“AM, Tower on 118.30”

Der GS läuft ein, Gear Down, Speed controlled at 95 KT.

“Aquitaine Tower, DELAM, established ILS 29”

“DELAM, report 4 miles”

Die Nase der Arrow kippt ab, Flaps 10, Speed controlled at 85 KT.

Die DELAM liegt perfekt auf dem GS, Autotrim leistet eine Superarbeit.

Der OM meldet sich bei 5 nm und dröhnt in mein Headset.

Ich schaue aufs DME ... „D-AM 4 miles outbound“

„D-AM, wind 330 17 KT, cleared to land rwy 29“

“Cleared to land 29, AM”

Flaps 20, Prop full forward, speed 85 KT (lieber etwas schneller aufgrund des starken Windes).

„Landing checklist“ ... meine Stimme hallt ins Intercom ... ich mache das immer so!
„Mix – rich ... Prop – full ... Flaps – 20 ... Gear – down and locked ... Landing checklist complete“.

Die riesige Landebahn liegt nun direkt vor mir, ich passiere 500 ft und schmeiße den AP raus, über der Bahn kurz ausrichten und nach 4 h 23 Minuten setzt meine Arrow sanft in Bordeaux auf.

Wundert Euch nicht, wenn der Controller von Euch hören will „Speed controlled“. Das ist quasi die Bestätigung, dass man sein Flugzeug nach der Landung unter Kontrolle hat.

LFBD ist wirklich ein riesiger Flugplatz!

Der Flieger wird zum Propellerauto ... nach 10 Minuten Taxi habe ich das Apron K erreicht.

Kurz nachdem der Prop steht, kommt ein freundlicher Herr von Air Assistances angefahren und organisiert einfach alles (Unterlegkeile, Fuel, Transport zum Hotel) Nachdem mir La Rochelle für das Handling stolze 230 EUR (Cash, keine Kreditkarten) abzocken wollte, ist der Preis hier mit knapp 45 EUR (inkl. Landegebühr) wirklich sehr moderat ... und einen Kaffee gibt ´s gratis dazu!

Für alle, die diesen Service auch nutzen wollen:

Tel: 0033-556345170, Fax: 0033-556345343,

mail: executive-bod@airassistances.com

Für Avgas kommt der Tankwagen, der die Visacard akzeptiert und mir 1,58 € pro Liter berechnet, ach, wäre doch auch in Deutschland der Sprit so preiswert!
Tankkarten werden fast auch alle akzeptiert, leider meine BP-Card nicht.

Ich hatte bereits vorher per Internet ein Zimmer im Mercure-Hotel am Airport gebucht.

Hier sollte man beachten, dass es zwei Mercure-Hotels gibt, die nur knapp 300 m auseinander liegen.

Das Hotel mit den etwas höheren Preisen (105 € pro Nacht gegenüber 89 €) lohnt allemal, es ist nämlich das modernere!

Noch ein Tip: Am Wochenende sind im Mercure die Restaurants geschlossen.

Ich musste zum Airport zurücklaufen (ca. 20 Minuten Fußmarsch).

Dort kann man entweder ein Baguette in sich hineinstopfen oder für horrenden 18 € im Flughafen-Restaurant einen Grillteller essen ... immerhin mit Blick auf die riesigen Landebahnen, das leere Vorfeld sowie etwa 3 Dutzend einsame Großraumjets, die hier offenbar in die Stand by – Position gegangen sind und auf bessere Zeiten hoffen.

Wer Durst hat, kann im Terminal weitere 3,50 € für eine 0,3 l Vitelle – Flasche investieren.

Ansonsten will ich aber nicht meckern, alles in Allem ist LFBD auf jeden Fall einen Stopover wert ... und, wer der französischen Sprache mächtig ist, dürfte noch weniger Schwierigkeiten haben, auch bei nur einer Nacht Aufenthalt die Stadt kennen zu lernen.

Da mein Französisch eher bescheiden ist und ich außerdem recht müde bin, gehe ich schnurstracks zurück zum Hotel.

Ein Blick in den Himmel verspricht nichts Gutes ... mächtige dunkle Wolken ballen sich zusammen und es beginnt leicht zu nieseln.

Der Nordwestwind drückt außerdem die Wolken kräftig gegen die Pyrenäen ... oh je!

Im Hotel checke ich per WLAN noch mal die Lang TAFS.

Außer niedriger Bewölkung mit SHRA in Valencia und FEW in O20 über San Sebastian nichts wirklich schlimmes ... mein Haupt bettet sich zur Ruhe, nicht, ohne sich über ein unregelmäßig aber periodisch wiederkehrendes Geräusch zu wundern. Kurz vor dem Einschlafen kommt mir die Erklärung, dass es sich um ein akustisches Anti-Vögel-System handeln dürfte!

Es ist Sonntag, der 10.07.05 und ich bin kurz vor 7 wach.

Mein erster Blick ist aus dem Hotelfenster, wo sich mir ein stahlblauer Himmel erschließt ... einfach genial.

Das karge, französische Frühstück ist nicht wirklich interessant für mich, so gönne ich mir nur ein Müsli und 5 Gläser O-saft.

Dann schnell die Sachen zusammenpacken und zur Rezeption.

Dort stelle ich fest, dass es einen Shuttle- Service zum Flughafen gibt ... na bitte ... geht doch! Allerdings muss ich der freundlichen Fahrerin mit Händen und Füßen klarmachen, dass ich nicht zum Hauptterminal, sondern zu Air Assistances gebracht werden möchte. Schließlich gelingt es mir, beim Koffer aus dem Wagen hebeln fällt mir derselbe aber leider auf den schlanken Fuß der Dame ... böse böse!

Sie schaut ein wenig irritiert und macht sich dann davon.

Bei Air Assistances wartet man schon auf mich ... ich file den Flugplan über San Sebastian, Pamplona, Zaragoza und Alicante nach San Javier, während die supernette Dame von Air Assistances Meteo für mich befragt.

Während dann der Flugplan durch den Äther rauscht, erhalte ich einen Espresso, der die letzte Müdigkeit aus meinem Körper spült!

Ein Blick aufs Wetter bestätigt die TAFS von gestern Abend:

Regenschauer in Valencia und FEW O20 in Alicante und San Javier, ansonsten keine größeren Probleme.

Mit meiner Route umgehe ich auch die schlimmsten Erhebungen der Pyrenäen, so dass mir auch FL 075 reichen sollten.

Es ist 10:20 Uhr ... die Dame schaut mich fragend an ... o.k., auf geht 's.

Aha ... keine Personenkontrolle?? Mit dem Wagen geht es direkt zum Flugzeug, keine Polizei, kein Grenzschutz ... es geht also auch so!

Ich putze die DELAM trocken und checke sie durch ... alles im grünen Bereich! Drei britische Maschinen wollen auch nach Spanien ... Valencia ... einer fragt mich, wo ich meinen Tankstop mache? Ich gucke wie ein Auto ... Tankstop? Ich fliege Non-Stop! Der englische Fliegerfreund nickt bewundernd ... ooohhh, yes, Long

Range ... very good ... jetzt erst fällt mir auf, dass zwei der Maschinen Katanas sind und eine Archer ... alle vollbesetzt ... das erklärt alles.
Die Tür ist zu, preflight check complete ... ich stutze ... waren da nicht gestern Unterlegkeile? Mist! Habe ich glatt vergessen!
Meine hilfeschauenden Blick zu den englischen Fliegerfreunden werden nicht gesehen ... die sind alle mit Tanken beschäftigt.
Also ... selbst ist der Mann ... Tür auf und noch mal raus!
Zwei Minuten später der nächste Versuch ... bbbrrrrummm ... der Quirl dreht sich. Und wieder Propellerauto spielen!
Auf halbem Wege zur 05 kommt mir ein Canadair Jet der Lufthansa entgegen ... also warten, bis die Kollegen den richtigen Taxiway gefunden haben.
5 Minuten später crosse ich die 29 und weitere 5 Minuten später habe ich meinen Magnetcheck beendet und bin startbereit.

Ich traue meinen Augen nicht :
Die gesamte Kunstflugstaffel der Tricolore rast über den Platz, fliegt einige Figuren und kurvt dann Flugzeug an Flugzeug wie eine Perlenschur in den Gegenanflug zur 05.

„DELAM, hold Position“

So ein Mist! 6 landende Maschinen und 8 Minuten später höre ich, wie eine Hercules 8 miles final meldet und, während sich die letzten beiden Kunstflieger abseilen, sehe ich die Hercules heranschweben ... so langsam wie eine Cessna.

„DELAM, after landing aircraft line up and hold“

Die Hercules setzt auf und steht nach 150 m ... ich rolle auf und warte, warte, warte ... gähne ... weitere 5 Minuten später :

„DELAM, cleared for takeoff, right turn after airborne, squawk 3504, climb maintain 1500 ft, departure via S, QNH 1022“

Stolze 31 Minuten(!) nach Off-Block hebe ich ab.
Dank meinem NASA erfliege ich mir Meldepunkt S kinderleicht.
Ich frage bei Aquitaine Information nach, ob ich auf FLO65 steigen darf ... ich darf!
Auch mein Midfield crossing in Biarritz wird positiv beschieden und nach knapp 45 Minuten bin ich inbound LEPP und greife nach den Pyrenäen.
Nun muss ich allerdings auf FLO75 steigen, um nicht an den Tops zu kratzen.

LEPP Approach ist sehr freundlich und erlaubt mir ebenfalls ein Midfield Crossing, nachdem ich dem Controller klargemacht habe, dass ich NICHT in Pamplona landen möchte.

Es geht weiter nach oben ... Zaragoza Control cleared mich auf FLO85.
Die DELAM liegt über den Schäfchenwolken wie ein Airliner.
Irgendwo zwischen Zaragoza und Valencia zwickt meine Blase und dank Höhenhaltung gelingt mir der Toilettengang in den Beutel in FLO85 ... prima ... dann kann ich ja wieder was trinken!

Kurze Zeit bin ich bei Madrid Information untergebracht, aber die Dame versteht kaum Englisch, sie spricht sehr undeutlich und will mir nicht mal das Wetter von Valencia geben ... irgendwann ist sie einfach weg und ich rufe Valencia Control. Dort werden Sie geholfen ... der gute Mann klingt zwar ein wenig gequält ob seines vielen Verkehrs, liefert mir jedoch ein problemloses Wetter in San Javier und gibt mich frei direct ALT VOR.

Ich werde mutig:

„Request Midfield Crossing inbound ALT“

Nachdem ich zu Alicante Approach weitergegeben wurde und den gleichen Request erneut genannt habe, darf ich crossen!

„DELAM cleared to cross inbound ALT at FLO65 or above“

Die Wolkendecke schließt sich unter mir ... kein Durchkommen mehr ... ich sinke durch bis FLO65 und kratze an den Tops.
Noch mal lasse ich mir die FEW020 in San Javier bestätigen, dann bin ich schon über ALT.

„D-AM, overhead ALT at FLO65, request to descend to 3000 ft“

“D-AM, negative, maintain FLO65 for minimum 9 nm outbound ALT”

Also ... raus aufs Meer ... herrlich ... die Wolkendecke reißt einfach ab!
Nach wenigen Minuten ist es geschafft und ich beginne meinen Sinkflug.

„D-AM, contact San Javier Tower on 131.80“

Ein herrlicher Blick auf Torrevieja und Cabo Roig ... puuhhh, echt heiß im Cockpit ... ein Blick auf die Außentemperatur : 34 °C in 3000 ft ... mucho calor!
Der Anflug auf LELC verläuft absolut unproblematisch und im Gegenanflug auf die 05 erhalte ich bereits die Landefreigabe.

Nach 3h 20 Minuten folgt eine weitere sanfte Landung.

Der Follow me bringt mich zu meiner Außenposition (hier gibt es nur Außenpositionen ☺ selbst für die Jets, die hier im Halbstundentakt aufschlagen und hunderte von Touris an die Costa Blanca spülen).

Die kommenden 3 Wochen sind geprägt von Sonne, Hitze, Baden und Faulenzen.
Nur einmal haben wir richtig Lust, einen kleinen Rundflug zu machen ... die Gegend rund um Torrevieja ist recht flach und daher kann man in 1.500 Füßen bequem über die Strände huschen.

Eigentlich sollte es ja selbstverständlich sein, die knapp 80 Min. Flug bis Ibiza zu erledigen, aber Erstens sind es bereits morgens knapp 38 °C und jede noch so kleine Bewegung treibt Einem den Schweiß auf die Stirn und Zweitens zeigt unser 15-jähriger Sohn so gar keine Begeisterung, den nahen Pool zu verlassen, um auf irgendeine Insel zu fliegen.

Also ... bleibt die D-ELAM da stehen, wo sie steht und wartet auf den Rückflug.

Der kommt planmäßig am 30.07.05.

Schon am Vorabend wird ein intensiver Blick auf das Wetter geworfen und offenbart durchwachsene, jedoch insgesamt machbare Bedingungen.

Morgens geht es um 9:00 Uhr Richtung San Javier, nach einem kurzen Sicherheitscheck am GAT (ich bin hier ein „Piloto privado“) gehen wir gemeinsam zum Flieger und machen diesen startklar.

Das bedeutet erstmal intensives Putzen, denn überall befindet sich eine feine rötliche „Haut“ durch den Staub, der hier immer und überall anzutreffen ist.

Säubert man das Flugzeug nicht regelmäßig, so kann sich dieser Staub förmlich in den Lack „einbrennen“.

Besondere Vorsicht ist bei den Scheiben geboten, da der Feinstaub wie eine Art „Peeling“ wirkt, das zu intensiven Kratzern führen kann.

Also erst mal ordentlich mit Wasser abspülen und dabei möglichst wenig reiben!

Nachdem der Flieger sauber und beladen ist, geht ´s zurück ins GAT, wo aktuelles Wetter eingeholt und der Flugplan online aufgegeben wird.

Der Flugplan-PC ist etwas gewöhnungsbedürftig, da er unter MS-DOS betrieben wird und manche Abkürzung für Nicht-Spanier unverständlich ist.

Dafür bemühen sich die Mitarbeiter des GAT rührend, zu helfen, auch, wenn die Verständigung nur über Hände und Füße gelingt, da nicht wirklich Englisch gesprochen wird und nur meine Frau eine gewisse Kenntnis spanischer Phraseologie besitzt, die allerdings im Fliegereibereich kaum nützlich ist.

Letztlich klappt es dann aber doch und um 11:25 Uhr local geht es los.

Aufgrund der Tatsache, dass es um Barcelona noch Reste der schweren Gewitter aus der vergangenen Nacht gibt, die BKN 020CB und 3 km Sicht sowie RASH spendieren, habe ich mich dazu entschlossen, den Weg übers Mittelmeer zu wählen und dem Dreck und insbesondere den Pyrenäen aus dem Weg zu gehen.

Beim Rollen zur Startbahn 23 dann der Schock: Der Horizont und der Wendezweiger spielen komplett verrückt ... ich stutze ... dann die Erleichterung: Ich hatte zum Schutz vor Staub Schaumstoff in die Lufteinlässe gestopft und beim Außencheck einfach vergessen, diesen wieder zu entfernen.

Also ... den Tower bitten, auf dem Taxiway halten zu dürfen, um das Übel zu entfernen.

Gesagt, getan und nach 2 Minuten läuft der Motor erneut und dieses Mal ist alles im grünen Bereich.

Es ist 11:51 und der Stachel wird reingedrückt.

Nach ungewöhnlich langer Startstrecke (42 °C Außentemperatur!!) hebt die Arrow ab und begibt sich auf den Rückweg nach Stadtlohn.

Der Ausflug aus der CTR erfolgt über die N-Route, wobei man gut daran tut, sich rechtzeitig auf FL 065 clearen zu lassen, denn der Airspace A von Alicante darf entweder oberhalb FL 065 gecrosst oder in 1000´ unterflogen werden.

Ich entscheide mich für FL 075 und folge der in der Jeppesen-Karte eingezeichneten VFR-Route entlang der Küste.

Valencia umfliege ich östlich über das Mittelmeer und fliege danach inbound Reus-VOR.

Ca.20 nm inbound RES nehme ich Verbindung mit FIS Barcelona auf und frage nach, ob ich den VFR-Sektor 1 durchfliegen kann (in den Luftraum D läßt Barcelona niemanden hinein ... steht so schon in der Karte ... „VFR prohibited“).

Erstaunlicherweise zeigt sich die Controllerin auch „not amused“ darüber, dass ich den Sektor 1 durchfliegen möchte ... stattdessen kommt ein lapidares „stay 40 nm outside Barcelona“ aus den Speakern.

Naja ... dann eben nicht!

Dank meinem NASA-Moving Map kann ich mich direkt an den Sektor 1 „kleben“ und diesen exakt umfliegen.

Offenbar ist das der Controllerin nicht geheuer oder sie traut mir nicht, jedenfalls schallt es mir „confirm to stay outside Sektor1“ entgegen.

Ich confirme und bleibe meiner Taktik treu.

Offenbar hat das jetzt auch die Controllerin begriffen und sie läßt mich gewähren. Die Wolken werden dichter und die Untergrenzen sinken deutlich ab.

Ich entschieße mich, den Kontakt zur Meeresoberfläche nicht aufzugeben, um für den Notfall die Mittelmeer-Tanker im Auge zu behalten (meine Schwimmweste liegt griffbereit ... immerhin weiß die D-ELAM ja nicht, dass wir über Wasser fliegen).

Also sinke ich durch auf 3000´ ... da ich im unkontrollierten Luftraum unterwegs bin, informiere ich FIS lediglich über diesen Vorgang.

Im Westen sieht man deutlich die gewaltigen Wolkenberge, die vorhergesagt waren ... nur gut, dass ich genügend Abstand habe!

Schließlich geht es inbound Bagur (BGR) wieder zurück zur Küste und dann vorbei an Ampuriabrava über die französische Grenze und weiter Richtung Montpellier.

Eigentlich hat es mir über dem Mittelmeer ganz gut gefallen, so dass ich mich dazu entschieße, die Küstenlinie zu verlassen und FIS Montpellier bitte, direkt nach Nimes fliegen zu dürfen ... es gibt keinerlei Einwände.

Die Wolkenuntergrenzen heben wieder an und aufgrund von Turbulenzen entschieße ich mich dazu, mit zu steigen.

In FL 055 ist allerdings Schluss und so fliege ich in dieser Höhe bei Orange ins schöne Rhonetal ein, das mich schließlich bis nach Lyon führt.

Ich entschieße mich, Lyon zu bitten, mich für einen Anflug über Bron-NDB freizugeben und wieder wird das problemlos genehmigt.

So setze ich nach 4:35 h auf der Piste von Lyon-Bron auf und rolle zum kleinen GAT-Terminal (eigentlich ist der ganze Platz das GAT, denn die Berufsfliegerei konzentriert sich auf den anderen Platz Saint Exupéry).

Nach dem Abstellen, Säubern und Tanken kommt eine C210 mit deutschem Kennzeichen angerollt und stellt direkt neben mir ab.

Als ich gerade einen Smalltalk beginnen will, entsteigen die beiden Insassen dem Vogel und machen sich direkt auf ins GAT, ohne überhaupt „Guten Tag“ zu sagen.

Ich schüttele mit dem Kopf und werde dafür von 5 Franzosen begrüßt, die einen Malibu Jetprop besteigen und kurz darauf in den sonnigen Abendhimmel entschwinden.

Im GAT angelangt, begrüßen mich zwei wunderschöne, junge Damen, von denen die eindeutige hübschere mich zum Novotel am Airport fährt, in dem ich einige Tage zuvor per Fax ein EZ reserviert hatte.

Ich verabrede, dass ich am nächsten Morgen anrufe, wenn ich wieder abgeholt werden möchte und nehme mit Bedauern zur Kenntnis, dass dann der Kollege der schönen Maid Dienst haben wird ... naja ... man kann nicht Alles haben ☺ !

Das Hotel ist akzeptabel und hat sogar einen kleinen Pool.

Im Zimmer angekommen, docke ich mein Subnotebook an die Telefonleitung an und rufe mal eben über PC-Met den Forecast für morgen ab.

Das Ergebnis ist nicht so prickelnd ... SHRA mit BKN 020 und bescheidenen Sichten im Zielgebiet rund um Düsseldorf.

Ich entschieße mich dazu, ein paar Euro zu investieren und rufe das MET-Office in Frankfurt an.

Der Wetterfrosch beruhigt mich ein wenig ... wenn ich früh starte, sollte ich bis Koblenz ganz ordentliche Bedingungen haben ... dann rät er mir, nach Nordosten auszuweichen und von Dortmund aus nach Stadtlohn weiterzufliegen.

Die Untergrenzen sollten 1.500 ft. nicht unterschreiten und die Sichten bei 5-8 km liegen.

Wie sich am nächsten Tag herausstellen sollte, war mein größter Fehler, nicht direkt weitergeflogen zu sein ...

Jetzt bin ich erstmal hungrig und begeben mich direkt ins Restaurant, wo ich mir aus einer kleinen Karte einen Salat aussuche und mir dazu ein Kronenbourg gönne.

Ein Blick in den blauen Himmel (FEW 030) läßt mich den wunderbaren Flug übers Mittelmeer noch einmal nachempfinden ... ich fühle mich großartig!

Nach einem zweiten und dritten Kronenbourg begeben mich zur frühen Nachtruhe ... das Handy wird auf 06:30 Uhr gestellt und im Traum fliege ich die Strecke ein zweites Mal ab ☺.

Es ist der 31.07.05 und ein blauer Himmel empfängt meine neugierigen Blicke, als ich vorsichtig den Vorhang meines Hotelzimmers beiseite schiebe.

Also ... schnell geduscht ... statt eines Frühstücks schiebe ich mir ein paar Riegel Toblerone zwischen die Kiemen und trinke ein Vitell.

Dann unter die Dusche und die Reisetasche gepackt ... fertig!

Ich eile zur Reception, das Handy am Ohr, um das GAT anzurufen.

Einer freundliche Frauenstimme am anderen Ende teile ich mit, dass ich der Pilot der D-ELAM bin und gerne vom Novotel abgeholt werden möchte.

Dann ein weiterer Kontrollanruf beim Wetterfrosch in Frankfurt, der mir im Prinzip die Aussagen vom Vorabend bestätigt.

Der Crewbus vom GAT fährt vor und nach einem freundlichen „Bonjour ... ca va?“ geht ´s zum Flugplatz.

Dort angekommen, begeben mich zum Frontdesk und erfahre dort, dass der PC defekt ist und man mir deshalb keine Gebühren abnehmen kann. Also hinterlasse ich meine Visitenkarte, damit man mir die Rechnung zusenden kann (was bis heute nicht geschehen ist...).

Dann geht ´s an die Wetter- und Flugplankonserve, eine Art „Simple-PC“, wo man eben nur Wetter und Flugplan erledigen kann.

Nichts Neues hier und der Flugplan funktioniert auch nicht ... also... beim Tower anrufen und telefonisch filen ... das klappt schließlich und dann geht ´s zum Flieger.

Nach kurzer Zeit ist der Flieger bereit und es geht los ... Abflug on rwy-heading mit direct climb to 5.000 ft.

Ich bin kühn und requeste dct EPL (Epinal), was mir prompt genehmigt wird.

Die Obergrenzen sind Anfangs bei 4.500 ft., steigen dann aber an.

Ein Kollege, der sich auf dem Weg nach Mannheim befindet, requested soeben FL 095, angeblich, um den Tops zu entgehen.

Da geht es mir noch besser, aber bis auf FL 075 muss ich auch schon rauf und kratze dann an den Obergrenzen, allerdings, ohne sie zu berühren.

Von EPL geht es über Metz-Nancy direkt nach Luxemburg.

Der dortige Conroller cleared mich zum Midfield Crossing, während unter mir die Wolken dichter werden.

Kurz vor Trier, und bereits auf FIS Langen, entschieße ich mich, abzusteigen.

In einigen Kurven schraube ich mich auf 3.500 ft.runter.

Trier-Föhren zieht an mir vorbei, die GS beträgt immerhin 150 kt.

Zwischen Trier und Koblenz beginnen fürchterliche Turbulenzen, die mich mehrere Male mit dem Kopf an die Kabinendecke befördern ... also lege ich den Schultergurt an und reduziere die Speed auf 115 kt TAS.

Immer noch liegen 130 kt. GS an und beim Blick nach Nordosten zeigen sich keine anderen Wolkenformationen als Richtung Nordwesten.

Also überlege ich mir, warum ich mich in den Turbulenzen auch noch über die Mittelgebirge quälen soll und schlage daher Direktkurs nach Nörvenich ein.

Da die CTR trotz Wochenende aktiv ist, reize ich die Untergrenzen voll aus und bleibe in 3000 Füßen knapp oberhalb der Kontrollzone.

Hinter Nörvenich beginnt das Elend!

Zunächst sinken die Untergrenzen immer weiter ab ... eine Rückfrage bei Langen Information gibt mir für Münster-Osnabrück 3 km Sicht, FEW 004, SCT 012 und BKN 020 ... nicht wirklich prickelnd.

Was tun? Zurück nach Trier? Erstmal weiter Richtung Borken ... mittlerweile bin ich in 1.400 ft angekommen und eine regelrechte Schauerwand befindet sich vor mir.

Ein Umfliegen ist nicht möglich ... bevor ich noch nachdenken kann, bin ich schon mittendrin ... Sichten um 2 km und Fetzen bis unter 1.000 ft.

Ein fröhliches Zickzackfliegen um die Fetzen beginnt ... ich bin in 1.100 ft und beschließe, keinen Fuß mehr tiefer zu gehen.

Unter mir sehe ich Autos mit Licht und aktiven Scheibenwischern.

Es dauert eine kleine Ewigkeit, bis ich in Borken bin.

Ich bitte Langen, die Frequenz verlassen zu dürfen, um Stadtlohn zu rufen.

„Wie sind die aktuellen Bedingungen?“ lautet meine erste Frage.

Dann die Entwarnung: „Sichten bei 8 km und Untergrenzen bei 2.000 ft.“.

Offenbar ist die Front dort noch nicht angekommen.

Die Sicht nach vorne bleibt miserabel ... also entschieße ich mich, mein GNS430 auf Landebahnkurs zu rasten und mit Hilfe des NASA-Moving Map und des digitalen Höhenmessers einen SRE-Approach zu machen.

Als mein HSI einläuft, bin ich laut Garmin noch 5 nm outbound und sehe keinerlei Landebahn ... die Sichten sind also schlechter als angesagt.

Der Türmer macht einen Rückzieher ... „es beginnt zu regnen ... Untergrenzen jetzt 1.400 ft, Sicht 3 km“.

Bei 2 nm outbound sehe ich die Befeuerung, die man mir freundlicherweise eingeschaltet hat ... Gott sei es gedankt.

Dann ... nach 3:34 h setze ich sanft auf der 29 in EDLS auf und rolle von der Bahn ab.

Das letzte Teilstück des „Abenteuers Spanien“ ist geschafft.

Die Maschine wird im inzwischen strömenden Regen eingehalt, wobei ich in meinen kurzen Hosen und meinem T-Shirt angesichts der 10 °C sicher manchem Beobachter ein Lachen entlocke.

Insgesamt 17 h hat mir der Trip beschert und, wären die Temperaturen im spanischen Sommer nicht dermaßen unerträglich hoch gewesen, wären es sicher noch einige mehr geworden.

Georg Winkler