

Deutschlandtour 2024

Teilnehmer: Erwin Kanya, Roman Freiberger

Flugzeug(e): D-EFEB, C172

Datum: 24.5.-26.5.

Netto-Flugzeit: 11h 31m

Tag 1: Freitag, der 24.5.

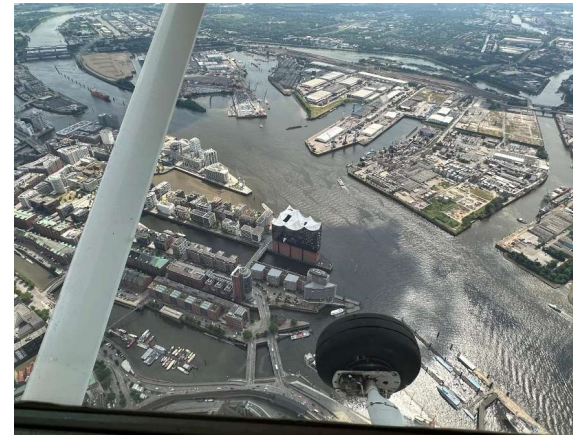
Die Wettervorhersage sagte für den Tag ein, ab 9 Uhr aus dem Südosten hereinziehendes, Regenband mit tiefen Wolken voraus. Schon da war klar, dass die ursprünglich geplante Route Richtung Süden nicht durchführbar sein würde, sondern wir in jedem Fall Richtung Norden fliegen mussten, denn hier war für Freitag stabiles Oskar Wetter gemeldet mit minimalem Regen. Gottseidank war es uns möglich, die reservierten Unterkünfte noch zu stornieren.

Nach dem obligatorischen, für eine solche Strecke noch umfangreichem, Vorflugcheck flog Erwin das erste Leg nach Leer-Papenburg (EDWF) zum ersten Tank-Stop. Der Platz an der Ems sollte den meisten von Euch bekannt sein, zum einen ist es die letzte „Tanke“ vor den Ostfriesischen Inseln, zum anderen gibt es dort einen sehr gepflegten Platz, mit herzlichem Türmer und immer einem flotten Spruch auf den Lippen.

Vollgetankt ging es dann mit Roman als PIC über den Jadebusen Richtung Elbe bis zum, nord-westlich von Hamburg gelegenen, Flugplatz Uetersen-Heist (EDHE), einem wundervollen Grasplatz mit netter Gastronomie und ordentlichem Traffic.



Nach umfangreicher Stärkung war das nächste Ziel der Durchflug durch die CTR Hamburg, der man ja nicht umsonst nachsagt, extrem freundlich zur General Aviation zu sein. Gesagt getan flog Erwin routiniert die angesagten Pflichtmeldepunkte in Hamburg ab, während Roman den Funk und entsprechende Requests im Auge behielt. Sightseeing, aus der wundervollsten Perspektive, die es wohl gibt.



Nach dem Motto „Fragen kostet nichts“ wurde dann sogar dem Request nach einem Low-Approach auf der 33 stattgegeben, ein absolut unvergessliches Erlebnis, zwischen den ganzen „großen“ Brummern knapp über die Bahn zu schweben.



Direkt danach ging es dann entlang der Ostsee, über den Timmendorfer Strand zum Tagesziel nach Barth (EDBH). Der Platz mit 1700m Asphaltbahn wird auch von der Lufthansa und Bundeswehr zu Übungszwecken genutzt und ist hervorragend geführt. Sehr gute Abstellmöglichkeiten waren hier ausschlaggebend als Wahl für diese Nacht.



Tag 2: Samstag, der 25.5.

Der herausforderndste Fliegetag unserer bisherigen Karriere. Tiefliegende Wolken (800ft AGL) begrüßten uns an diesem Morgen – wobei gerade der Teil Deutschlands, in dem wir uns befanden, exklusiv die niedrigen Wolken gepachtet hatte, südlicher waren die Vorhersagen deutlich besser. Der Plan war, das aus Nordosten hereinströmende Regen- und Wolkenband an der östlichen Ecke über Rügen zu umfliegen, um dann, entlang der Oder, Richtung Süden voran zu kommen.

Um halb elf waren die Wolken bei etwa 1200ft Basis AGL angekommen, so dass ein Weiterflug vertretbar wurde, vor allem aufgrund der ausreichend vorhandenen Alternates und der flachen Topographie.

Schon kurz nach dem Start konnten wir auf FIS jedoch verfolgen, dass es Piloten in unserer Region zunehmend schwerer fiel, witterungsbedingt ihre Ziele zu erreichen. Auch unsere Sichten wurden zunehmend schlechter, gerade horizontal waren wir fast beim Minima von 5km angekommen, bei zumindest einwandfreier Erdsicht.

Daraus resultierte die einzige richtige Entscheidung – die Frequenz des nur etwa 5 Minuten entfernten Flugplatzes von Rügen (EDCG) wurde eingedreht und kurzerhand dort gelandet. Ein extrem netter Platz (leider ohne Gastronomie, aber trotzdem mit viel Kaffee für uns) war dann die nächsten fast 2,5 Stunden unser Gastgeber, während wir diversen Helikoptern bei der Landung zuguckten (Bundespolizei Superpuma, Bell-UH1) und gespannt das Wetter auf diversen Apps beobachteten.

Als sich um 13:30 Uhr eine Lücke auftat, nutzten wir diese spontan und flogen direkt südlich um das Wetter herum, um unser nächstes Ziel, Magdeburg City (EDBM) zum Tank-Stop anzusteuern. Mit zunehmend besser werdendem Wetter erreichten wir schließlich den Platz im Süden der Landeshauptstadt für den nächsten Pilotenwechsel.



Spontan entschieden wir nun das fränkische Würzburg als Tagesziel anzufliegen, da das Wetter über Unterfranken sehr gut aussah und die Aussicht auf einen Frankenwein am Abend, sowie eine fränkische Brotzeit, zusätzlicher Ansporn waren.

Gegen 18 Uhr setzte Erwin die Maschine butterweich auf die nur 650m kurze, und auf einem Hochplateau über Würzburg thronenden, Piste von Würzburg (EDFW) auf. Der abendliche Besuch einer Weinstube in Mitten der Stadt, sollte uns für den Stress des Tages entschädigen:



Tag 3: Sonntag, der 26.5.

Nach dem morgendlichen Tankritual, war als vorletztes Ziel des Tages der Flugplatz von Idar-Oberstein (EDRG) auserkoren. Entlang des Mains ging es weiter Richtung Mannheim. Der Platz von Idar-Oberstein ist zum einen durchaus eine Herausforderung (600m Graspiste auf einem Plateau) und zum anderen gar nicht so einfach aus der Luft zu erkennen.

Nach einem exzellenten Mittagessen (vom Schwenkgrill) hat Erwin dann das letzte Leg übernommen und uns mit einer Sightseeing Tour über den Flughafen Frankfurt Hahn, vorbei an Trier und dann nordwärts, vorbei am Dahlemer Binz bis schließlich nach Grefrath gebracht, wo wir platt, aber um hunderte unvergessliche Eindrücke und Erfahrungen reicher, sicher wieder gelandet sind.



Unser Fazit:

- Fliegen macht zusammen so viel mehr Spaß und bringt, durch die Verteilung des Workloads (PIC und PM), einen echten Zugewinn an Sicherheit.
- Wetter ist und bleibt die größte Variable und ist auch mit 10 Apps nur bedingt planbar
- Die Planung von Ausweichflughäfen und das konsequente Entscheiden ist lebenswichtig
- Das Vorplanen von Routen und Unterkünften ist nur bedingt sinnvoll – auch spontan ist es jederzeit möglich Zimmer zu bekommen.
- Was uns zu zweit schon unfassbar viel Spaß bereitet hat, würde mit mehr Fliegern sicherlich noch mehr Spaß machen – in 2025 wird es einen neuen Anlauf geben – neugierig geworden?

