

Aktivität mit AC4

Gruppenausflug mit 3 AC4 nach Deutschland

Verfasser

R. Woodtli

Anlass / Kunde

"Schulreise" mit der FLUBAG und drei AC4 (WEB/WEC/WED) nach Rothenburg ob der Tauber



Ein schönes Bild, die Flight-Line in EDFR

Personen

20 Mitglieder der FLUBAG, André Berli aus Buttwil, versch. Interessenten

Datum

3.-4. Juli 2021, klar bis regnerisch, 18-25°

Übersicht

Nach der letztjährigen Schulreise an den Atlantik, nach La Rochelle, sollte es heuer nach Norddeutschland, nach Lübeck gehen. Die W&B-Berechnungen für das gekaufte Marzipan waren schon gemacht, als die Route aufgrund einer zu erwartenden Front kurzfristig angepasst werden musste.

An der zweitägigen Reise nahmen 20 Personen teil. Davon 13 Piloten mit 3xAC4, 1xC172, 2xC182, und 1xMeridian.

Die drei AC4 wurden von insgesamt 9 verschiedenen Piloten geflogen und weitere sassen als Copilot drin. So konnten wertvolle Praxistipps weitergegeben werden.

Die Gesamtflugzeit der 5 Legs betrug 5:18 h, und die Strecke etwas über 1'000 km. Und dafür haben wir nur ca. 80 Liter Treibstoff verbraucht.

Details

Die in Deutschland in den bereisten Bundesländern gültigen Corona-Massnahmen zwang uns dazu, entweder geimpft, genesen oder getestet zu sein. Allerdings interessierte sich auf der ganzen Route niemand dafür. Nur auf die FFP2 Masken wurde in den Restaurants akribisch geschaut.

Da in Beromünster die Piste noch am Vortag zum Teil einem Biotop glich, flogen ein paar Maschinen nach Triengen, um dort weitere Personen aufzuladen. Die AC4 HB-WEB und HB-WEC flogen beide beladen von Bero weg. Für die AC4 ist der weiche Boden kein Problem. Die

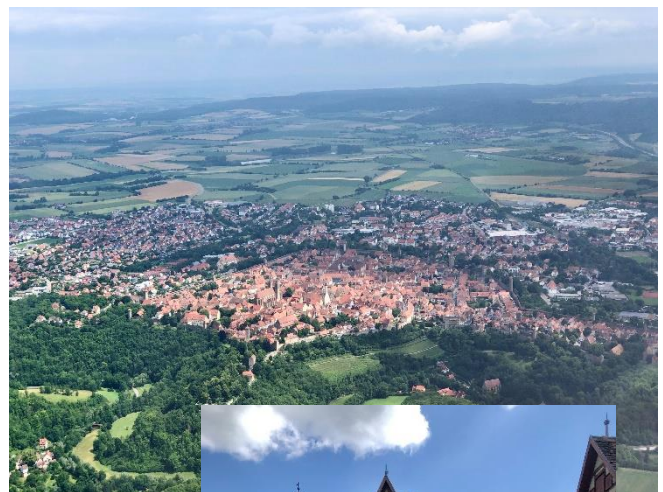
Aktivität mit AC4

Mehrheit flog dann via West-Ost Route mit guter Sicht quer durch die CTR Zürich nach Mengen-Hohentengen um den Einflugzoll zu erledigen und die ersten Kaffees zu trinken. Mit dem WED flogen Ruedi Spiess und ich von Buochs aus via Brunnen – Rothenturm – Wil – Konstanz in einer Stunde nach Mengen. Die Restfeuchtigkeit der Niederschläge vom Vortag machte uns bis zum Zürichsee etwas zu schaffen. Wir mussten uns durchkämpfen.

Von EDTM aus ging es in nordöstlicher Richtung weiter nach EDFR – Rothenburg ob der Tauber. Diesmal war Pavel mein Begleiter. Seines Zeichens Fluglehrer in Beromünster. Er hatte sein grosses iPad dabei und navigierte mit, nachdem er es per WLAN mit dem Dynon Skyview verbinden konnte, und von diesem stets die genaue GPS-Position bekam. Mit vereinzelt Wolken war das Wetter wunderbar. Der Kontroller von Langen Info konnte keine Verkehrshinweise geben (er war etwa so belastet wie sein Schweizer Kollege vorher), was aber nicht sonderlich störte, da wir selbst den Traffic auf der Karte und im Synthetic Vision sahen.



Mit dem Taxi ging es zum Hotel Goldener Hirsch, welches Corona bedingt erst vor zwei Tagen wieder geöffnet hatte. Mit der weitgehend erhaltenen mittelalterlichen Altstadt ist die Große Kreisstadt Rothenburg eine weltbekannte Sehenswürdigkeit mit vielen Baudenkmalern und Kulturgütern. Herausragend an der Altstadt ist, dass sie sehr ursprünglich wirkt, da trotz der Kriegszerstörungen von 1945 und des schlichten, unauffälligen Wiederaufbaus praktisch keine modernistischen Brüche erkennbar sind. Der historische Stadtkern ist von einer begehbaren Stadtbefestigung umgeben und in die weitgehend unverbaute Landschaft des Flusstals der Tauber eingebettet.



Rothenburg o.d.T. ist wirklich eine Reise und Besichtigung wert. Trotzdem ging es am Samstag weiter. Ausgeruht, denn ab 22:00 Uhr waren alle Restaurants und Bars Corona bedingt geschlossen.

Am Flugplatz konnte ich noch mit Stephan Zorn, dem Clubpräsidenten sprechen. Er hat sich den AC4 wieder angeschaut, aber eine konkrete Antwort zur Flugzeugbeschaffung konnte er mir nicht geben.



Aktivität mit AC4

Nachdem wir auch die AC4 und einige Cessnas mit etwas AVGAS versorgt hatten, starteten wir nacheinander in Richtung Westen, zu den Rheinländern in der Pfalz. Bei durchschnittlich 3/8 Bewölkung und 6'000 ft Wolkenuntergrenze recht gemütlich. Mit Marco Meier hatte ich einen



Wunderbar aufgereiht: WED, WEC, WEB.

begeisterten AC4 Piloten der FLUBAG mit an Bord. Ihm musste ich nichts erklären. Er denkt nach wie vor daran, selbst einen AC4 mit Kollegen zu kaufen.

In Bad Dürkheim wurden wir erwartet. Die grossen Flugzeuge durften wir in die Hangars stellen, die AC4 auf das Grassparking. Einer neben dem anderen, schön präsentiert. Andreas Laubner,



der Präsident des Vereins, reservierte für uns im Restaurant, was wieder angesichts der Corona-Massnahmen mit begrenzter Platzzahl Gold wert war. Seine Begrüssung war herzlich und wir fühlten uns alle willkommen. Der Club will jetzt definitiv die Tecnam 2008 verkaufen und durch ein LSA plus ein UL ersetzen. Beide Maschinen der Einfachheit halber gleich oder sehr ähnlich ausgestattet.

Vorteile für uns. Wir sind auch mit dem oder den AC4 nach wie vor im Gespräch. Die Demoflüge vor zwei Jahren sind bestens präsent. Andreas hat den AC4 auch nochmals angeschaut und einige Fotos gemacht.

Gerne wären wir noch länger sitzen geblieben, aber die anrückende Regenfront in der Schweiz bewegte uns zum Aufbruch. Dieses Leg führte uns nun nach Süden, an Mannheim vorbei und dann über den Schwarzwald nach Donaueschingen. Auf diesem Leg hatte ich wertvolle Fracht: Brigitte, die Partnerin von Helmuth, welcher die eine C182 steuerte. 😊 Nachdem wir uns an Mannheim vorbei über den Rhein und um die diversen Sperrzonen wegen Fallschirmspringern und Ballonen geschlängelt haben, ging es fast geradeaus weiter über grosse Waldgebiete. Ich

Aktivität mit AC4

habe mein iPad über die AUX-Buchse mit dem COM verbunden, so, dass wir während der restlichen Flugzeit gemütlich Musik hören konnten.

Donaueschingen war der letzte Platz in Deutschland. Schon erstaunlich, dass die Donau, die in das Schwarze Meer im Osten fließt, hier ihre Quelle hat. Nun trennten sich unsere Wege wieder. Die einen flogen nach Triengen, die meisten nach Beromünster, und wir – Thomas Wigger und ich – nach Buochs. Thomas ist ebenfalls Fluglehrer in Beromünster und schult viel auf dem AC4. Ein kritischer Fluglehrer, der nach und nach die Vorteile des Flugzeuges erkennt und schätzt. Leider verwendet er keine der vier Navigations Apps welche kompatibel mit dem eingebauten EFIS von Dynon sind. Er konnte aber bei mir sehen, wie einfach die Flugplanübertragung und Aktualisierung funktioniert.

Vor dem Abflug in Donaueschingen luden wir noch das aktuelle Radarbild von Meteo Schweiz herunter, welches für unser Vorhaben nicht so toll aussah. Es regnete schon zuhause. Auf möglichst direktem Weg flogen wir deshalb

unter der TMA Zürich hindurch Richtung Buochs. Die Sicht reduzierte sich langsam, es begann leicht zu regnen. Das Radar-Overlay in der Sky-Map App mit Regen und Blitzdarstellung erwies sich wieder einmal als sehr hilfreich. Darauf sahen wir ein Gebiet mit sehr starkem Regen, welches wir dann auf dessen Rückseite über den Baldegger See umflogen. Entgegen unseren Erwartungen



wurde die Sicht aber nicht schlechter. Von Emmen aus konnten wir den Bürgenstock deutlich sehen. Eine Distanz von 8 nautischen Meilen – 14 Kilometern. Ich zeigte Thomas den Anflug über den Bürgenstock mit dem steilen Abstieg über den Flugplatz in die linke Volte der Piste 24, die 3'000 ft benötigt. Mit dem AC4 ein Spass, über dem Bürgenstock auf 4'500 ft das Gas ganz rauszunehmen, und bei Full Flaps mit 160 km/h runterzustechen. Der Landeanflug war für mich unspektakulär, aber eine kleine Böe vermässelte mir am Schluss eine sanfte Landung.

Fazit

Ein toller Ausflug. Gesellschaftlich wie fliegerisch. Immer mehr Piloten lassen sich von den tollen Eigenschaften dieses modernen und umweltfreundlichen Flugzeuges begeistern. Das einfache Handling mit der topmodernen technischen Ausstattung überzeugt. Und das Auftreten von drei gleichen Flugzeugen mit der eleganten Bemalung macht Eindruck.