

LFLK Oyonnax-Arbent – und was ist ein Maschinenfehler „Error 45“?

„Louis de Funes Französisch an“

Allo isch bin Paul Bocuse, eine Starkoch für der Cuisine francaise und isch seige Ichnän eute einä Resept für eine französisch Flug mit viel Unterhaltung, gewürzt mit einä Prisä Abentoiä.

Man nehämä dasu:

- swei unerschrocken Pilöt von die Flügplatz Bürgi
- Eine Kundä in Fronkreisch mit ein Maschinfehlär „Errör 45“
- Ein Schuss bescheiden Wettär bei der Hinflug
- Eine Plattfüß an die Zielflugplatz – Grande Merde!
- Das Ganzö abgeschmeckt mit eine sweite Tag ünd der Wetter bombastique für die Rückflug
- La Voila – der Resept fantastique est complet!

„Louis de Funes Französisch aus“

So, nachdem unser französischer Starkoch Paul Bocuse schon mal die Zutaten für den Flug nach Frankreich zusammengefasst und angerührt hat, nun die Geschichte im Detail.

Wir sollten relativ zeitnahe zu einem Kunden nach Frankreich, der über Maschinenprobleme klagte. Nachdem wir die Fehlerbeschreibung gehört hatten, vermuteten wir stark, dass es sich lediglich um einen Maschinenfehler „Error 45“ handelt. Das bedeutet, dass der Fehler 45 cm vor der Maschine auf zwei Beinen steht und von dort aus sein Unwesen treibt. Dies stellte sich später auch genau als die Ursache heraus.

Nichtsdestotrotz mussten wir uns der Sache annehmen. Da wir wegen so einer Sache nicht unbedingt zusätzlich noch zwei Tage mit An- und Abfahrt im Auto verkaspert wollten, erschien ein Flug als gute Lösung. Geplant war ursprünglich am Montag zu fliegen, jedoch ließ uns eine erste Wetterberatung beim DWD diesen Plan schnell wieder verwerfen. Mistwetter vom feinsten am Montag und Dienstag. Erst ab Mitte der Woche sollte eine Wetterbesserung eintreten. Also wurde flugs auf Mittwoch umgeplant, denn es sollte bereits ab da besser werden. Am Donnerstag war dann sowieso bombiges Flugwetter vorhergesagt. Das klang doch alles schon mehr nach einem Plan.

Ziel sollte der Flugplatz LFLK Oyonnax-Arbent im französischen Jura sein, der unweit der Schweizer Stadt Genf liegt. Der Weg führte über den Schwarzwald, Mühlhausen im Elsass, mit Südschwenk in Richtung Pontarlier und weiter entlang der Schweizer Grenze über eine Strecke von 565 km. Eine gewisse Routine auf dieser Route hatten wir ja schon, denn wir waren ja schon nach Besancon und Villedor so geflogen. Auch vermieden wir durch diese Streckenführung die ganzen Tieffluggebiete, die leider unter der Woche fast immer aktiv sind und die Flugkarte von Frankreich mehr aussehen lassen, wie das Schneidermuster von 50Cents Unterhose.

Vorbereitung:

Flieger bereits am Sonntag gecheckt und geputzt.

Befund: alles da wo es sein sollte! Alle Flüssigkeiten in ausreichender Menge innerhalb der Behältnisse, in denen sie jeweils reingehörten. Motor zeigte keinerlei Inkontinenz. Propeller vorhanden und auch ganz vorne, was einen Flug deutlich erleichtert wird. Seht ihr, so einfach und spassig kann ein Vorflugcheck sein! Den schon heimtückisch im Verborgenen lauernden Plattfuß konnte ich leider nicht entdecken.

Die Routenplanung mit dem Flightplanner ließ schon etwas Vorfremde aufkommen. Das Beschäftigen mit der Strecke und dem Terrain im Vorfeld sollte sich später während des Fluges auszahlen.

Wie bereits gesagt, eine erste Wetterberatung am Sonntag ergab, dass an einen Flug am Montag/Dienstag nicht zu denken war, deshalb also die Umplanung auf Mittwoch/Donnerstag. Den Kunden informiert und abgewartet.

Also Mittwoch früh:

Wetterberatung: nochmals per Telefon durch den DWD Tel.: 0900-1077220 sowohl für den Hin- als auch für den Rückflugtag eingeholt. War eigentlich ganz einfach, denn am Rückflugtag (= Donnerstag) Sky Clear (lediglich bei ca. 5.000ft hatte es eine Inversion). Wetter am Hinflugtag (Mittwoch) war durchwachsen (sollte sich später als seeeeeehr durchwachsen rausstellen) mit niedriger Bewölkung; einzelnen leichten Schauern und Sichten um 10 – 20 km. Ha! Käse war`s, denn 3-4 km hätte es in Frankreich dann wohl besser getroffen. Aber man will ja nicht schon wieder auf den Wahrsagern und Schaustellern vom DWD rumhauen.

Flugplan/Notam: der Versuch, den Flugplan über die Homepage des DFS-Ais aufzugeben, scheiterte beharrlich an ZZZZ und Dep Burgebrach, denn das wollte das System nicht ums Verrecken annehmen. Also bei der DFS unter 069-780 72-500 angerufen und mit dem freundlichen Mitarbeiter den Flugplan schnell Feld für Feld durchgegangen und so aufgegeben, nachdem auch er nicht feststellen konnte, warum Burgebrach mit Koordinatenangabe und das aut. Flugplanformular der DFS im Clinch lagen. Worscht, machmers hald Old School per Telefon. Er wünschte guten Flug und schon ging es ab zum BURGI Int. Airport.

Das Notambriefing zeigte, dass irgendwo südlich von Colmar das Militär in einem Areal von ca. 1x1 km irgendwelche Schießübungen machen würde und deshalb war bis in eine Höhe von 1.300 AGL der Überflug untersagt. Ein Anruf unter der angegebenen Telefonnummer brachte mich zwar der französischen Landesverteidigung, jedoch nicht einer verwertbaren Information oder einer potentiellen Lösung näher. Da für den Hinflug auch noch die Wolkenuntergrenze tief war, entschlossen wir uns kein Risiko einzugehen und dieses eingerichtete Gebiet weiträumig zu umfliegen. Deshalb planten wir, die VFR Route nördlich von Basel Approach zu nehmen. War auch wieder mal gut etwas Neues auszuprobieren und wenn es schon in den Karten so schön eingemalt ist, dann muss es ja wohl mal ausprobiert werden.

Sollte sich später als genau die richtige Entscheidung rausstellen, denn Basel Approach war super nett und alles lief extrem geschmeidig ab.

Bereits vor Tagen hatte ich per Mail das PPR von Oyonnax und dem potentiellen Ausweichflugplatz eingeholt. Ich druckte mir die Bestätigungen vorsichtshalber noch aus, denn man weiß ja nicht, welcher Blockwart da gerade am Platz rumläuft und vielleicht einen auf dicke Hosenträger macht. Doch dies war völlig unbegründet, denn der spätere Empfang an den Flugplätzen war immer super freundlich und somit alles im grünen Bereich.

Hinflug Mittwoch, den 16.03.2016

Sichten und Wind waren anspruchsvoll (eine höfliche Umschreibung für Kacke!). Über dem Schwarzwald waren sogar Windgeschwindigkeiten mit bis zu 30-40 knts vorausgesagt. Gottseidank als Rückenwind. Doch wir Burgebracher Jungs sind ja aus einem harten Holz geschnitzt, denn wir fliegen viel, wir fliegen gut, wir fliegen sicher und wir wissen, wann es Zeit ist nachzugeben – doch davon später mehr.

Also am Platz angekommen, nochmals kurz den Flieger gecheckt, Warmlaufen und dann nix wie rauf auf die Piste 10. Hups, bereits nach gefühlten 20 - 30 m waren wir, ob des strammen Windes, in der Luft. Mann, Mann, das ruckelt ja ganz schön. Hoffentlich müssen wir nicht nach der biblischen Fliegerregel verfahren: Sich übergeben ist seliger, denn nehmen. Doch ab einer bestimmten Höhe war es wieder laminar, ruhiger und es ging mit

einem Affenzacken in Richtung Südwest, Rückenwind sei Dank. Groundspeed bis 265 km/h – cool.



Wetter und Sicht kurz nach dem Start – sollt sich noch ändern

Schönes Lichtspiel; Spot an



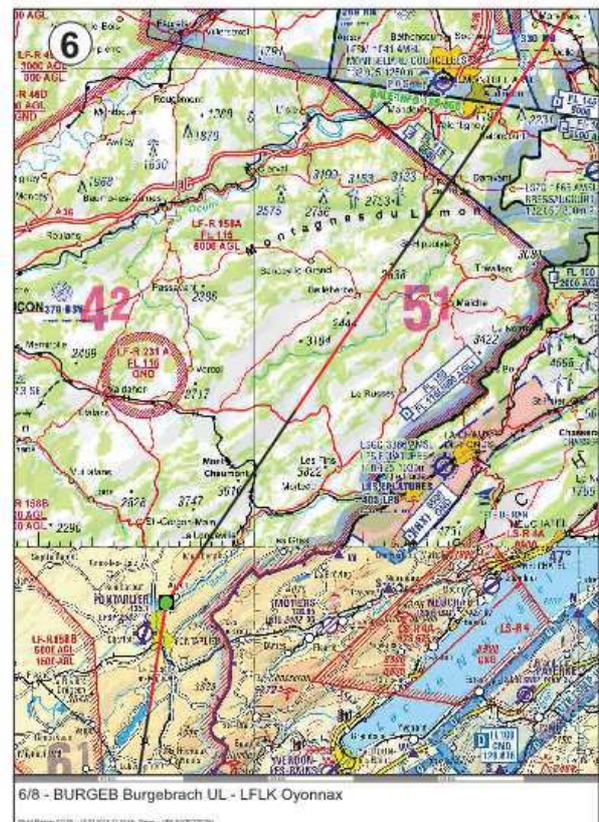
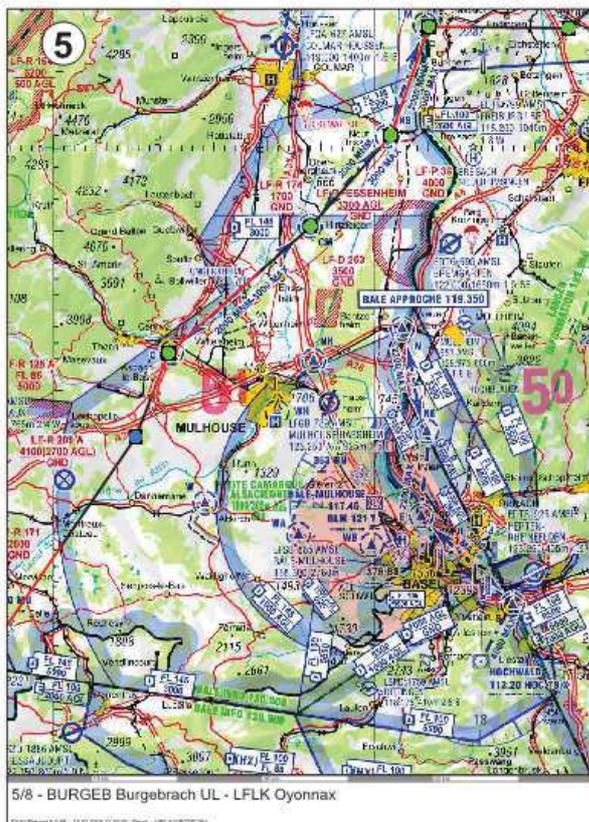
Nach dem Start bei FIS München reingefunkt, Startzeit durchgegeben, den Flugplan öffnen lassen, um Verkehrsinformation (soweit verfügbar) gebeten und einen Squawk bekommen. War nicht viel los, denn scheinbar waren nur ein paar IFR-ler unterwegs. War ja auch nicht unbedingt das klassische Wetter, um einen VFR Flug zu genießen. Die Bewölkung war bis kurz vor dem Schwarzwald noch relativ hoch und das liebe Lottchen vom DWD hatte vorausgesagt, dass es in Frankreich noch deutlich besser werden sollte. Aber Pups und Pustekuchen! DWD und Wetter, manchmal verliert man, manchmal gewinnen die Anderen. Doch zurück zum Flug. Über Niederstetten wurden wir kurz an den Tower ETHN weitergegeben, da wir wegen der Wolken den aktiven D Niederstetten nicht überfliegen

konnten und auch nicht drum herum wollten. Wir wurden, trotz IFR Training, sauber durchgeleitet und dann ging es wieder weiter mit Langen Information. Heiligs Blechle, waren wir schnell unterwegs. Ruckzuck schon über dem Schwarzwald. Dort war es teilweise ungemütlich, da die Leewellen recht hoch reichten und der Wind manchmal wirklich extrem war. Selbst unter Einhaltung der Manövriergeschwindigkeit hatten wir immer noch 200 - 220 Sachen GS drauf. Schon kam der Rhein als Grenze zu Frankreich in Sicht. Kurz vor dem

Flugplatz Lahr wurden wir von FIS Langen an Bale Approach weitergegeben. Wie gesagt, wir wollten die VFR Tiefflugroute nehmen, da an diesem Tag an einen Flug über/um den Grand Ballon nicht zu denken war und sich südlich von Colmar ja das in den Notams erwähnte Sperrgebiet befand.

Denn merke: Mit Naturgewalten, der Schwiegermutter, dem Nachbarn von der russischen Mafia oder dem französischen Militär sollte man sich tunlichst nicht anlegen.

Also Höhe abgebaut, Einleitungsanruf bei Bale Approach (jetzt auf Englisch) losgelassen, Grenzüberflugzeit und die Absicht die VFR Strecke zu fliegen gemeldet – die Antwort sowie das Ok von Approche kamen prompt. Höhe 2.700 ft (bei dem Wetter war selbst im Rheingraben sowieso nicht mehr drin) – Squawk eingestellt, locker geblieben und alles kein Stress.



VFR Route nördlich von Basel

Außerdem hatten die von Bale wohl mehr damit zu tun, einen deutschen Militärheli anzufunken, der sich zwar angemeldet hatte, doch scheinbar in Schulterhöhe eines Rauhaardackels unterwegs und deshalb am Funk nur teilweise zu empfangen war. Ich hörte was von „Low Level“ der Helicrew und konnte mir das Grinsen der Herren in Olivgrün bildlich vorstellen, während die da legal entlangheizten – Neid!

Wir meldeten schön brav die einzelnen Punkte der VFR Strecke mit Höhe und kündigten jeweils den nächsten Meldepunkt an, kurze Bestätigung von Bale Approach mit irgend so einem „Roger“, dabei ist mein Name doch Daniel – doch das verwirrt mich jetzt zu sehr ☺. Egal, alles safe bei dem Mistwetter, trotz recht munterem Anflugverkehr auf Basel.

Noch schnell durch eine kleine Niederschlagsfront mit leichtem Schnee durch, denn das rundete die Sache als Herausforderung dann noch ab – bei Sonnenschein fliegen kann ja jeder ☺.



Niederschlagsfront bei Basel; leichter Schnee – aber die Frisur sitzt

Westlich von Mühlhausen wurden wir dann an Bale Information weitergegeben. Neuer Squawk – weiterhin professioneller, guter Service – Super.

Die Sichten waren schon auf der ganzen Strecke nicht berauschend, doch als wir uns den Alpen näherten, war dann irgendwann wirklich Schluss mit Lustig, da nun die Landschaft anstieg und die Wolken nun auf jedem Maulwurfshügel auflagen. Auch wenn es vermeintlich nur noch 18 Minuten bis zum Ziel waren – da ging erst mal nix!

Wir flogen ein breites Tal entlang und kamen aber nicht über den Rand an den Seiten, um in Richtung LFLK weiterzufliegen. So eine Sche..... Eine lustige Ansammlung der derbsten fränkischen Flüche ging durch den Flieger. Meine Freundschaft und mein Vertrauen in die Wettervorhersage waren auf einem Tiefpunkt.



Jetzt war langsam Schluss mit Lustig



Es half alles nix. Hier mit der Brechstange was zu versuchen, hätte uns höchstens in die Abendnachrichten gebracht.

Also es galt und gilt: Safety first! Deshalb ohne langes Überlegen umdrehen und ein Stück zurück nach LFSP Pontarlier, wo wir landen und eine Besserung abwarten würden. Funkspruch an Bale Information, dass wir nicht durchkamen und aus Sicherheitsgründen beabsichtigten in Pontarlier erst mal zu landen. Positive Bestätigung von Bale und die Jungs schlossen sogar noch unseren Flugplan, als wir durchgaben, Pontarlier in Sicht zu haben und dass die Landung sichergestellt sei. Saucool!

So, Flugplan war also schon mal geschlossen. Damit war dieser Stressfaktor weg und der Flug von LFSP nach LFLK konnte dann ohne Bale Info und ohne Transponder gemacht werden (Grins). Bale hatte einen Superservice geboten. Also nur noch in LFSP runter und, oh Wunder, die Tür vom Clubhaus war offen, sodaß wir uns in einer Art Wintergarten aufwärmen konnten.

Die Jungs von Pontarlier staunten nicht schlecht, als sie an den Platz kamen, um weiter an ihrem Clubheim rumzubauen und uns in Ihrem Wintergarten vorfanden. Kurze Erklärung von uns, dann war alles geritzt. Pontarlier liegt schön und wäre auch mal eine Reise wert. Hotel/Restaurant etwa 300 m vom Platz entfernt.

Nach etwa 40 Minuten Wartezeit besserte sich das Wetter und die Wolken fingen an sich zu heben. Also nochmals bei den Piloten von LFSP bedankt, rein in den Flieger und auf der Bahn zurückgerollt. Der Seitenwind war deutlich, sodass ich beim Startlauf fast das gesamte Seitenruder brauchte, um gerade auf der Bahn zu bleiben. Aufgestiegen und mit 40 Minuten Verspätung, doch jetzt sicher, nochmals auf Südwestkurs.

Es hatte sich zwar schon deutlich gebessert, doch freie Sicht, hohe Bewölkung und gutes Wetter sehen ja mal ganz anders aus. Also vorsichtig weiter in Richtung Zielflugplatz Oyonnax vorgearbeitet. Es ist ein Unterschied, ob man bei niedrigen Wolken in der Gegend um den Heimatflugplatz rumbrettert, wo man jeden Stein kennt oder ob man in den Alpenausläufern unterwegs ist, wo einem die Terrainwarnung des GPS mit einer Drastik die Möglichkeit der potentiellen Vergänglichkeit des Lebens vor Augen führt.



Doch richtige Männer wie wir und der richtige Wind, das macht Spass Vidliambam in der Luft Vidliambam (Songtitel aus dem Film: Die tollkühnen Männer in ihren fliegenden Kisten)

Flugplan brauchten wir ja keinen mehr, da wir schon in Frankreich waren. Also zwischen Wolkenuntergrenze und Landschaft durchgetastet. Mühsam ernährt sich das Eichhörnchen – und so kamen wir unserem Ziel sukzessive näher. Kurz vor Oyonnax noch um einen letzten Berg. Wir flogen durch ein Tal im **IFR**- Modus (**I Follow Road**), da die Talstraße genau zum Flugplatz führen würde. 1200 ft unter einer Wolkendecke beim Einflug in so ein Tal fühlen sich an, wie der Flug bei uns im Grasnarbenbereich. Ruhig und konzentriert zu Werke gehen war die Devise, die sich dann auch auszahlte. Gute Planung ist doch alles, denn schon hatten wir LFLK Oyonnax in Sicht. Das Studium der Flugroute mit dem Flightplanner

machte sich da bezahlt und sorgte zusätzlich für Ruhe, da wir genau wussten, dass wir exakt in der Platzrunde rauskommen würden, wenn wir im Tal der Straße folgten.



Bild von <http://www.eddh.de/info/landeinfo-ergebnis.php?eicao=LFLK> ; wir kamen von rechts der Straße entlang aus dem Tal

Im Sommer ist Oyonnax bestimmt der Hammer. Traumhafte Lage, umrahmt von Bergen – echt lässig. <http://aeroyonnax.free.fr/>

Einflug in „Etape de Base piste 04“, noch einen Schnellabstieg direkt über der Stadt, denn wir waren etwas zu hoch, gelandet, ausgerollt und gut war es. Erhebendes Gefühl muss ich sagen, wenn man so etwas gemeistert hat.

Die Jungs vom BURGI International Airport haben mal wieder Wind und Wetter getrotzt, in der entscheidenden Situation Umsicht bewiesen und waren damit letztendlich sicher ans Ziel gekommen.

Beim Abrollen konnten wir die M-AGGY bewundern. Einen Businessjet, der, wie wir später erfuhren, hier landen musste, weil er ein technisches Problem hatte und war von seinem Besitzer einfach stehen gelassen worden. Die M-AGGY wird nun Stück für Stück vom

Besitzer verkauft. Triebwerke und Bugfahrwerk sind schon weg. Also, wer sein UL aufmotzen will – in Oyonnax gibt's Tuningteile dafür.



LFLK nach der Landung; vorne im Bild die M-AGGY, rechts im Bild die Flugzeughallen; links schon der Ort Oyonnax

Wir parkten die 14 kurz auf Gras. Als wir dann den Flieger nach ein paar Minuten auf einen anderen Abstellplatz umrollen wollten, stellten wir fest, dass der linke Reifen des Hauptfahrwerks keine Luft mehr hatte. Himmel Herrgott Sakrament, wollte es dieser Tag mit Gewalt auf Platz Eins der Scheißtage schaffen?

Doch es half nix. Mit tatkräftiger Unterstützung eines anwesenden Piloten, besorgten wir uns einen Kuller und rollten damit die 14 in den Hangar, um uns gleich über den Abbau des Rades zu machen. Einen Ersatzschlauch hatte ich, dank des weisen Vielfliegers B. Altekemper („Mr. Schöner wohnen“), gottseidank immer dabei. Hurra! Der Rest war einfach nur nervige Arbeit, doch als nach etwa 30 Minuten der Flieger wieder auf eigenen Rädern stand, war die Sache dann schnell vergessen. Der alte Schlauch hatte sich einfach ein kleines Loch an der Reifenflanke gescheuert – Shit Happens!

Der Pilot aus Oyonnax half uns beim Reifenwechsel und wartete geduldig, bis wir fertig waren, trotz dass seine Frau im Minutentakt anrief. Zum Schluss konnten wir sie am Telefon hören, obwohl wir gut 2 m von ihm wegstanden. Auerhauerha! Das hat sicher noch Mecker gegeben und es würde bestimmt kein familiärer Mittwochabend bei dem daheim – Nochmals Danke an den tapferen Piloten-Ehemann und hoffentlich gab es keine Scheidung für den armen Kerl. Trotzdem, dass seine bessere Hälfte offensichtlich schon auf dem ehelichen Kriegspfad war, bot er uns mit einer gewissen Todesverachtung auch noch an, dass wir den Flieger gleich volltanken könnten, da er nicht wüsste, ob morgen jemand am Platz wäre. Es stellte sich für uns langsam die Frage, ob der arme Kerl überhaupt morgen noch am Leben sein würde?

Wir konnten die 14 im Hangar eingesperrt unterstellen – WOW, das war Gastfreundschaft vom Feinsten, von der uns Henning bei seinen Frankreichtrips immer berichtet hatte. Flieger eingestellt, Halle zu, den Fliegerkollegen zu seiner Holdesten nach Hause geschickt und zu unserem Kunden mit dem „Error 45“ gefahren. Was wir da erlebt haben, wäre eine ganz andere Geschichte wert. Wir hätten dem Anwender am liebsten gesagt: „Das kannst du schon so machen, dann ist es halt Kacke!“. Doch wir verkniffen uns das und machten einfach eine Nachschulung. Irgendwann am Abend noch im Hotel eingecheckt, Etwas gegessen (Wie üblich in Frankreich – exquisit) und dann ab in die Heia.

Donnerstag, den 17.03.2016 – Rückflugtag.

06:45 Uhr Aufstehen – Blick aus dem Fenster – Oh Mann, man sieht keine 200 m weit. Doch ein neuer Tag, ein neues Glück. Vertrauen wir heute mal auf die Wettervorhersage und hoffen, dass das was ich sehe (oder eben nicht sehe) nur ein Talnebel ist. Blick auf das Radarbild lässt die Zuversicht wachsen. Eine Wetterbesserung war also nur noch eine Frage von Stunden und wir hatten sowieso noch Kundenbesuche vor uns. Flieger war getankt und startklar am Flugplatz – also let`s hope for the best. Noch kurz des tapferen Piloten gedacht, der uns gestern geholfen hat. Möge er nicht der Rachsucht seiner Holden zum Opfer gefallen sein.

Gegen 10.00 - 11:00 Uhr lokal hatte die Sonne die nötige Kraft entwickelt und fast



schlagartig kam strahlend blauer Himmel zum Vorschein. Obergeil! Wind hatte, wie vorhergesagt, deutlich nachgelassen. Ein Blick in den stahlblauen Himmel und Vorfreude auf den Rückflug kam schon jetzt auf und ließen mich wieder meinen Frieden mit den Wetterfröschen schließen.

Nachdem wir bei den Kunden fertig waren, fuhren wir zurück nach Oyonnax und gingen gegenüber dem Flugplatz noch in ein Restaurant.

Während des Essens gab ich per Telefon der Flugplan für den Rückflug auf. Vor dem Abflug zum Abschied schnell noch den Vereinsaufkleber in LFLK an die Tür geklebt – **Burgi was here!**

Nun ein Bild, wie im Zeitlupenmodus in den Actionfilmen: Mit der „Ray Ban – Tom Cruise Topgun Gedächtnis-Sonnenbrille“ schlenderten wir locker über den Vorplatz auf den Hangar zu. Tja, Jungs aus Oyonnax, so sehen Helden aus BURGI aus.

Gottseidank hat keiner mitbekommen, dass wir dabei leise und inständig beteten: Bitte, bitte lass den Scheißschlauch gehalten haben und lass uns nicht wieder einen Platten haben. Unsicherer Blick um die Ecken in die Halle – Sichtliche Erleichterung hinter den Sonnenbrillen. Sofort war die Coolness wieder da! Die 14 stand stolz und vor allem gerade

da – das wird ein sauguter Tag! Den Flieger rausgeschoben.



Flugzeughalle und Vorfeld LFLK Oyonnax - Arbent



Stahlblauer Himmel

Offensichtlich hatte der strahlend blaue Himmel auch einige Piloten aus Oyonnax rausgelockt, denn es waren einige Maschinen auf dem Vorfeld und in der Luft unterwegs.

Na klar, weil schee halt schee is! (fränkisch: Weil Schön eben schön ist)

Kurze Durchsicht, Warmlaufen, Rollhalt 04 – ready for takeoff! Aufrollen, Gas rein und in den stahlblauen Himmel gestiegen. Abflug über den Bergrücken, um den wir gestern vorsichtshalber rumgeflogen sind.

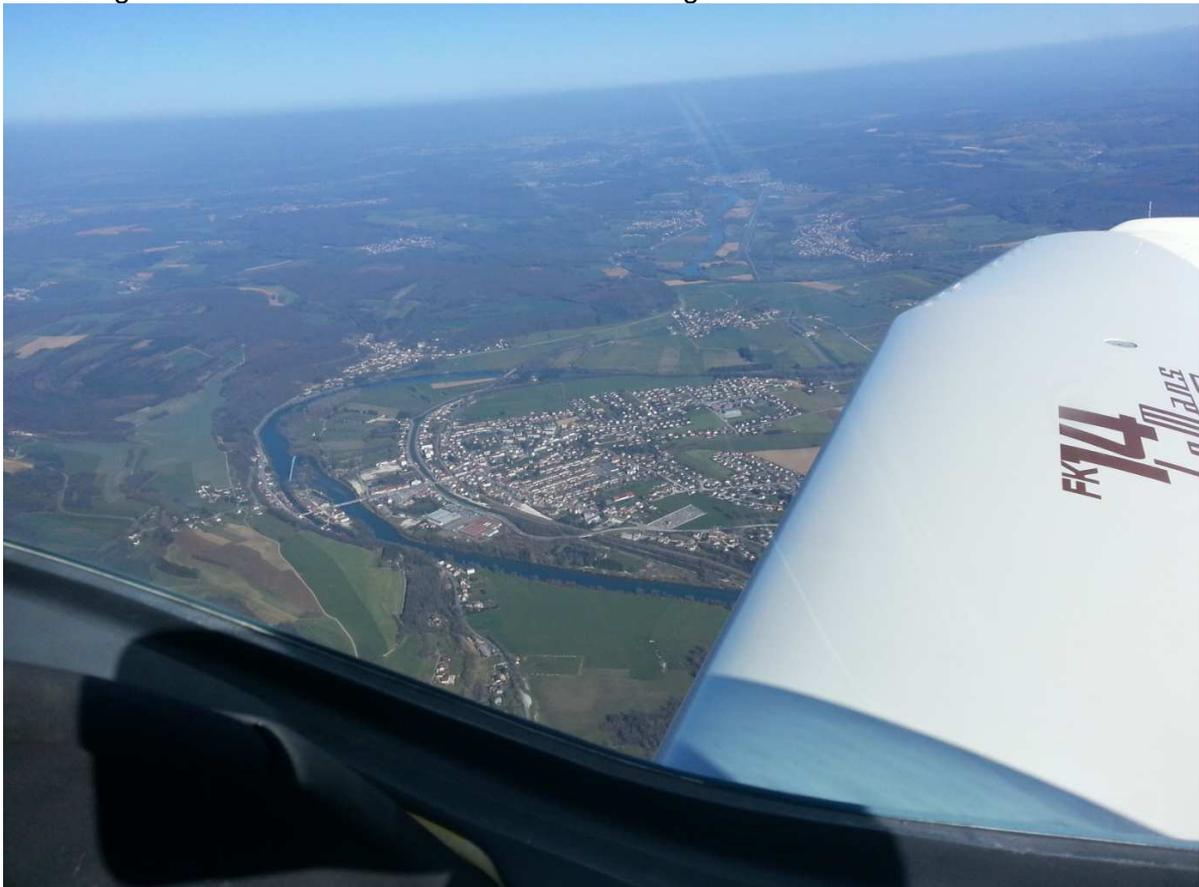
Heute waren Wetter und Sichten zum niederknien - ein Traum, sodass wir beschlossen, auf dem Rückflug einen Abstecher über den Grand Ballon zu machen.



Nachdem Start – im Hintergrund die Schweizer Alpen

Bale Information öffnete den Flugplan, gab uns einen Squawk und begleitete uns bis kurz vor den Grand Ballon.

Bilder sagen mehr als tausend Worte. Ansehen und genießen.





Grand Ballon



Weitergabe an Bale Approche und nach dem Grenzüberflug an Langen Information. Alles lief total chillig und war kein Vergleich zum Hektiktag davor.



Links: Gevatter Rhein beim Grenzüberflug

Rechts: Joe Cool als Copilot

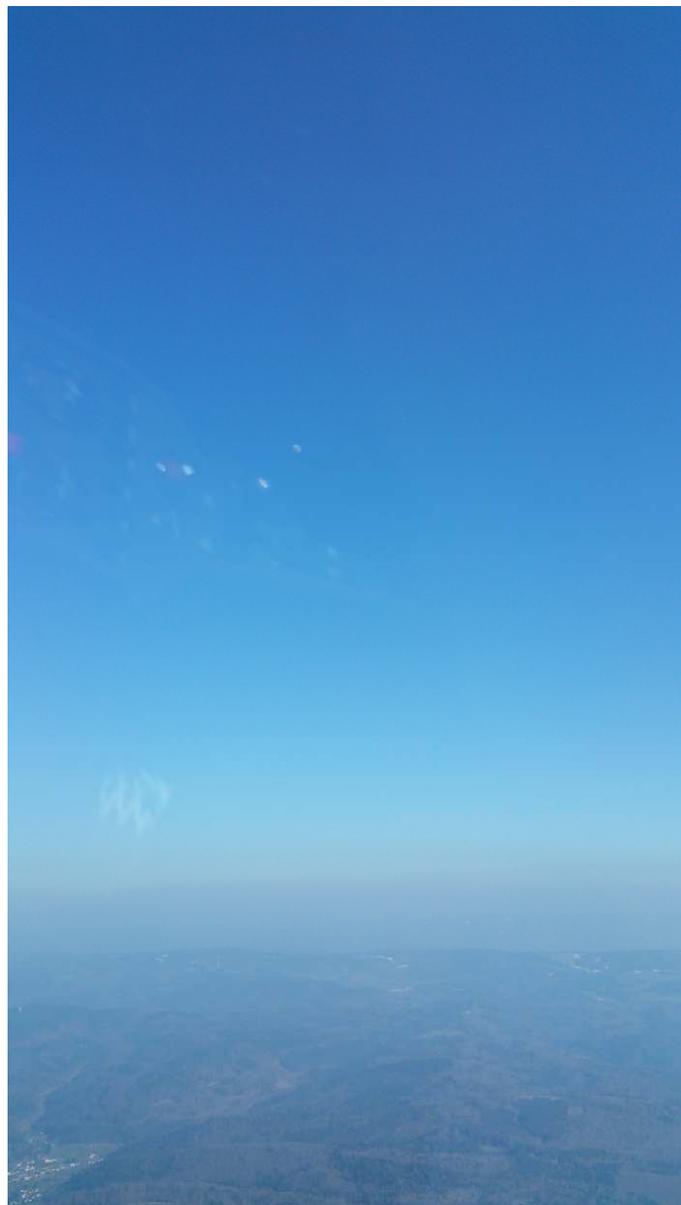
Was beim Rückflug noch erwähnenswert war, war der Funkkontakt mit München Information, die uns bei Illesheim übernahmen. Kein Mensch auf der Frequenz, doch ständig die Erstansage von denen, dass wegen hohem Aufkommen, keine Verkehrsinformationen möglich seien. Tja, die Münchner. Mia san mia oder zuviel Weißbier am Funk?

Ich wollte den Flugplan wieder per Funk schon im Flug schließen und rief deshalb München Information nochmal, als wir kurz vor Einflug in die Platzrunde BURGI waren. Wunsch geäußert. Trocken kam zurück: Flugplan geschlossen um 15:57 – schöne Landung beim Musikhaus Thomann.

Was? Der kennt den Thomann und nicht DEN BURGI Int. Airport? Daran müssen wir in Zukunft noch arbeiten. Gelandet, abgerollt und fertig.

Es stellt sich nur noch die Frage, wohin wir an Ostern fliegen wollen?

Und weil's so
Abschluss
blauen Himmel
nach oben



schön war, zum
nochmals den
aus dem Cockpit
fotografiert.