

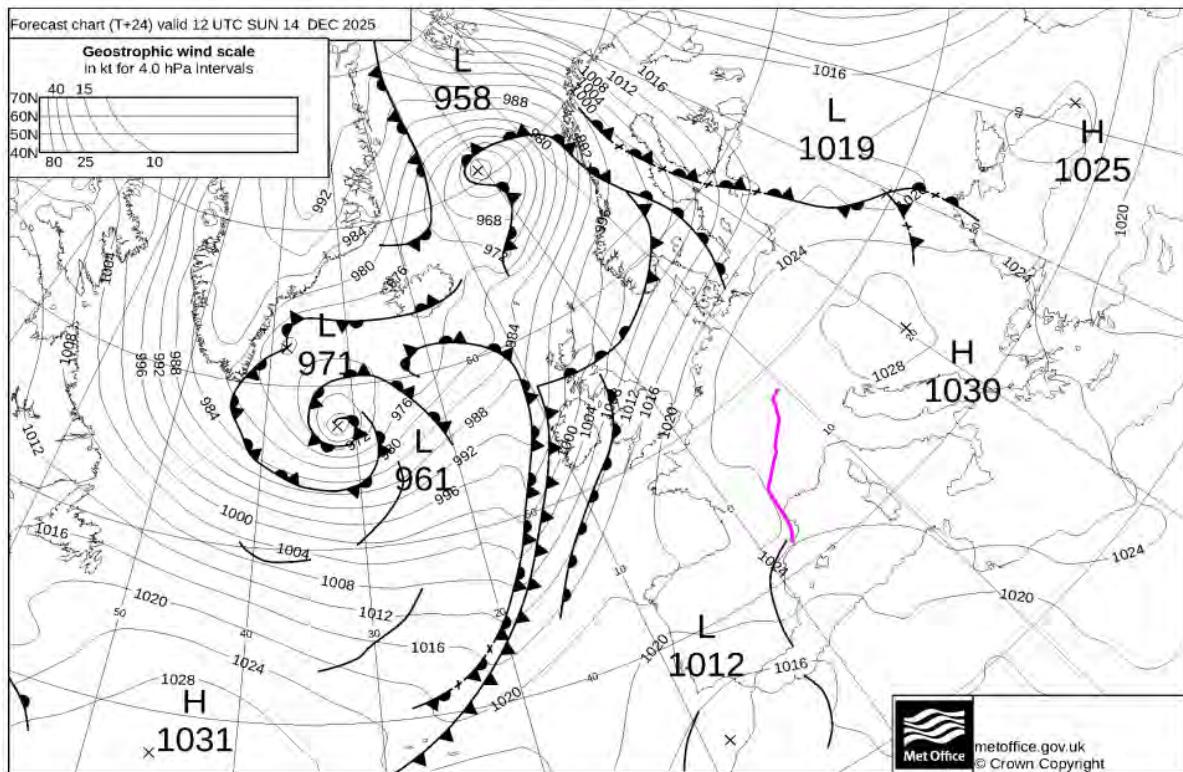
## Kurztrip nach Barcelona

Seit vielen Jahren habe ich sehr enge geschäftliche Beziehungen nach Barcelona und so stand mal wieder ein Flug von der Hahnweide nach Barcelona zu meinem Geschäftsfreund an. Was liegt da näher, das Notwendige mit dem Erfreulichen zu verbinden. Das Wetter ist auch im Dezember oft gut fliegbar, wenn auch mit Einschränkungen.

Als Abflugtermin wählte ich bewusst einen Sonntag. Somit hat man die Möglichkeit bei schlechter Wettervorhersage auch schon am Samstag zu fliegen, oder den Termin ganz zu stornieren. Wichtig in diesem Zusammenhang ist immer, dass man sich nicht von externen Zwängen überwältigen lässt und sich das Wetter schönredet.

Samstag war der deutlich schlechtere Tag. Ganztägig Nebel auf der Hahnweide. Für Sonntag, den dritten Advent war morgens noch Nebel angesagt, der sich aber gegen 10:30 lichtete, und so einen Start möglich machte.

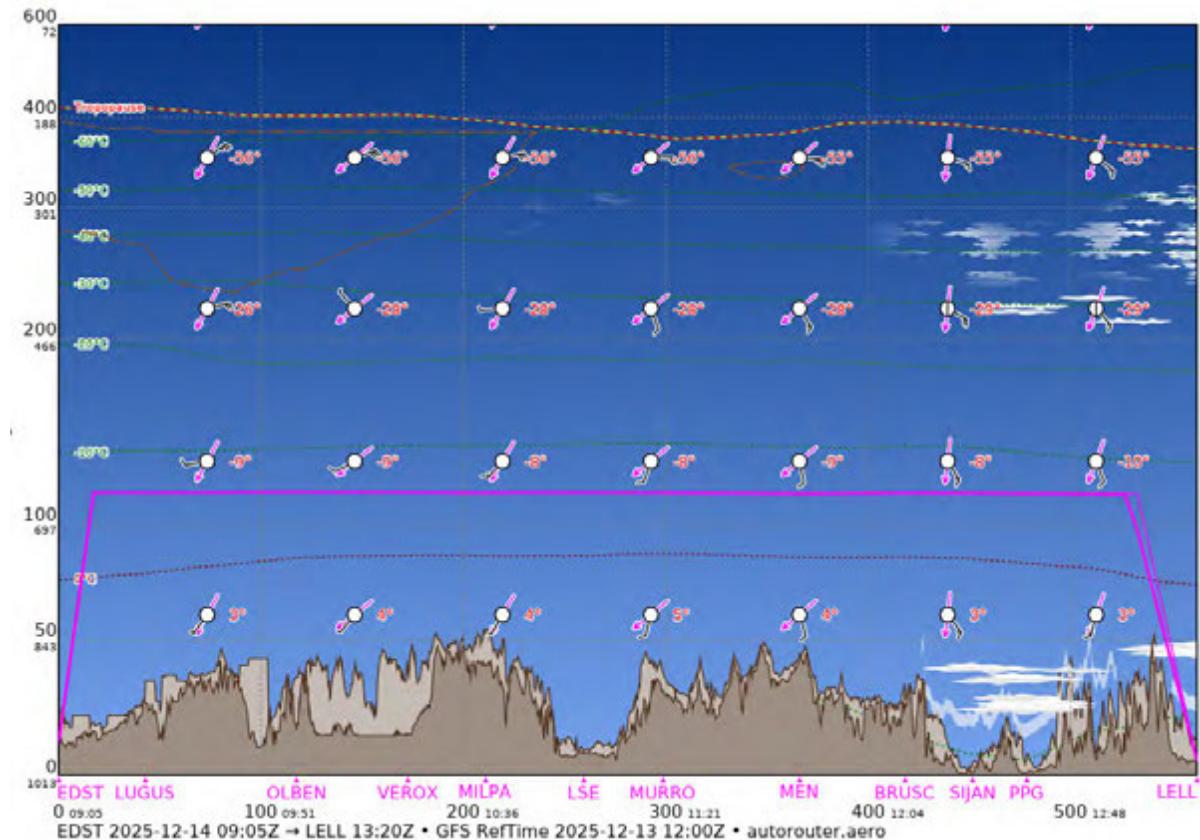
Auf dem Flug begleitete mich ein guter Freund, der erst vor wenigen Wochen mit seiner UL-Ausbildung begonnen hatte. Einige Platzrunden hat er bereits geflogen und einige Stunden Theorieunterricht genossen. So konnte ich ihm die Möglichkeiten zumindest der Echo-Fliegerei etwas näherbringen.



Wetterkarte für den Flugtag

Geringe Isobaren-Drängung und Hochdruckwetterlage, das heißt vor allem wenig Wind, Nebelbildung bei einem Spread von 0°C. Über der Nebeldecke ist es jedoch meist sonnig und klar.

Wenn man sich nun die GRAMET Vorhersage anschaut, dann sieht das Wetter eigentlich super aus. Doch das täuscht gewaltig. Die Wettermodelle schaffen es bis heute nicht richtig, sicher eine Nebellage vorherzusagen.



GRAMET – Querschnittsvorhersage aus [www.autorouter.aero](http://www.autorouter.aero)

Nachdem vollgetankt war und das gesamte Gepäck plus Elektro-Roller verstaut waren, konnte es gegen 11:00 losgehen. Der Flug konnte also losgehen, wäre da nicht noch die Verzögerung durch Eurocontrol, die die Abflugzeit nochmals nach hinten geschoben hat. Da der Flug als IR-Flug geplant wurde, kommt es mittlerweile regelmäßig vor, dass die Abflugzeitfenster aufgrund von Verkehrskonflikten verschoben werden. In unserem Fall von 09:40Z auf Calculated Take Off Time 10:15 Z. Wir starten um 10:00Z auf der 24 etwas früher und machen dann einen IR-Pickup auf dem Weg zu unserem ersten Wegpunkt LUGUS.

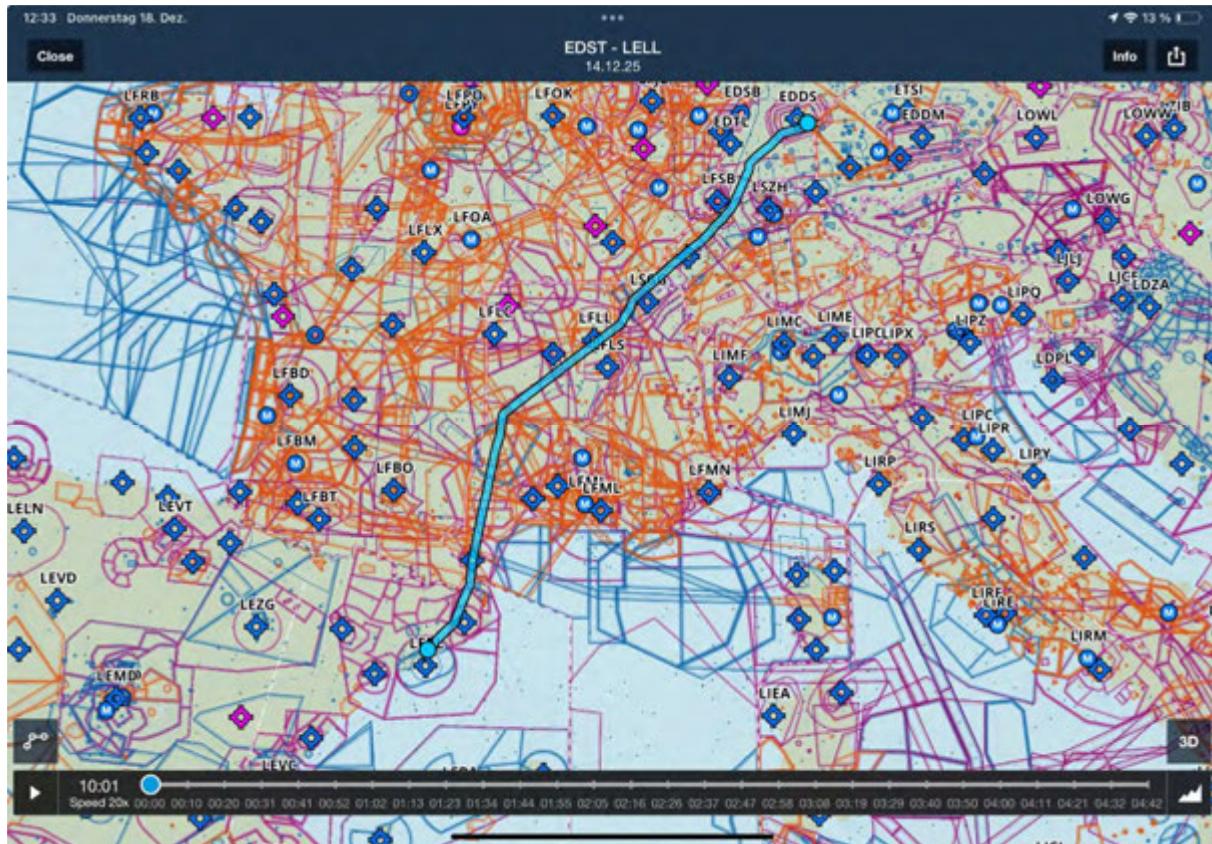


*Gar nicht so schlechtes Wetter, oder?*

Nach der Clearance, die uns bis Perpignan-VOR gegeben wurde, mussten wir nicht mal durch eine Wochendecke steigen, da sich das Loch vom Dienst vor uns auftat.



*Wolkenloch vom Dienst.*



### *Die tatsächlich geflogene Strecke*

Die Planung des Fluges habe ich mit Autorouter.aero gemacht. Dort wird auch der Flugplan aufgegeben und das Flightlog mit Mass and Balance und Wetter gemacht und dann digital in Foreflight importiert. Zur Sicherheit drucke ich mir immer noch das Flightlog aus, da man nie weiß, ob das iPad den Geist aufgibt oder wegen Überhitzung aussteigt. Papierkarten benutze ich eigentlich nicht mehr, habe aber als Back-up eine 1:1.000.000 Europa-Karte mit dabei um zur Not mit VOR und DME navigieren zu können, wenn sowohl das iPad und das Garmin GPS ausfällt.



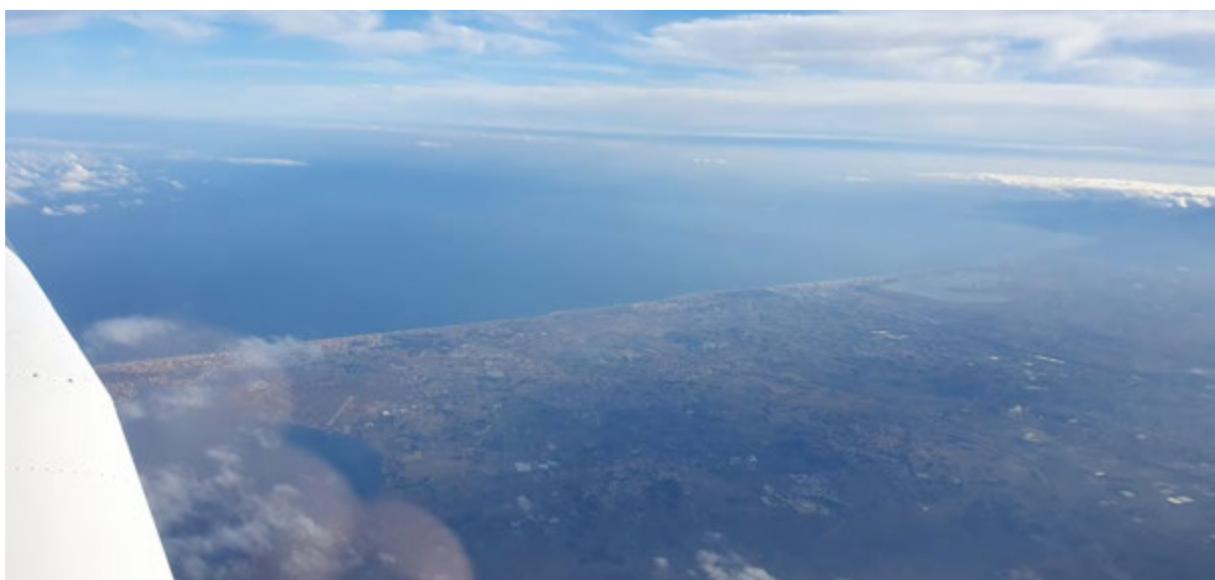
*Die Schwäbische Alb schaut gerade noch aus dem Nebel.*



*Entspannte Stimmung im Cockpit*



*Hochnebel über Lyon*



*Mittelmeerküste zwischen Bezier und Perpignan*



*Nach der Landung in Sabadell, Barcelona*



*Weihnachtsmarkt auf spanisch*



Riesenrad und gute Stimmung am Yachthafen.



Unser Hotel, einfach aber ausreichend.



Beleuchtete Straßen in Barcelona

Für Dienstag war dann der Rückflug geplant. Wir planten den Abflug für 10:00 lokal. Der Flugplatz wurde dann aber wegen Neben für eine Stunde geschlossen und so konnten wir nach dem Tanken erst gegen 10:00Z starten.



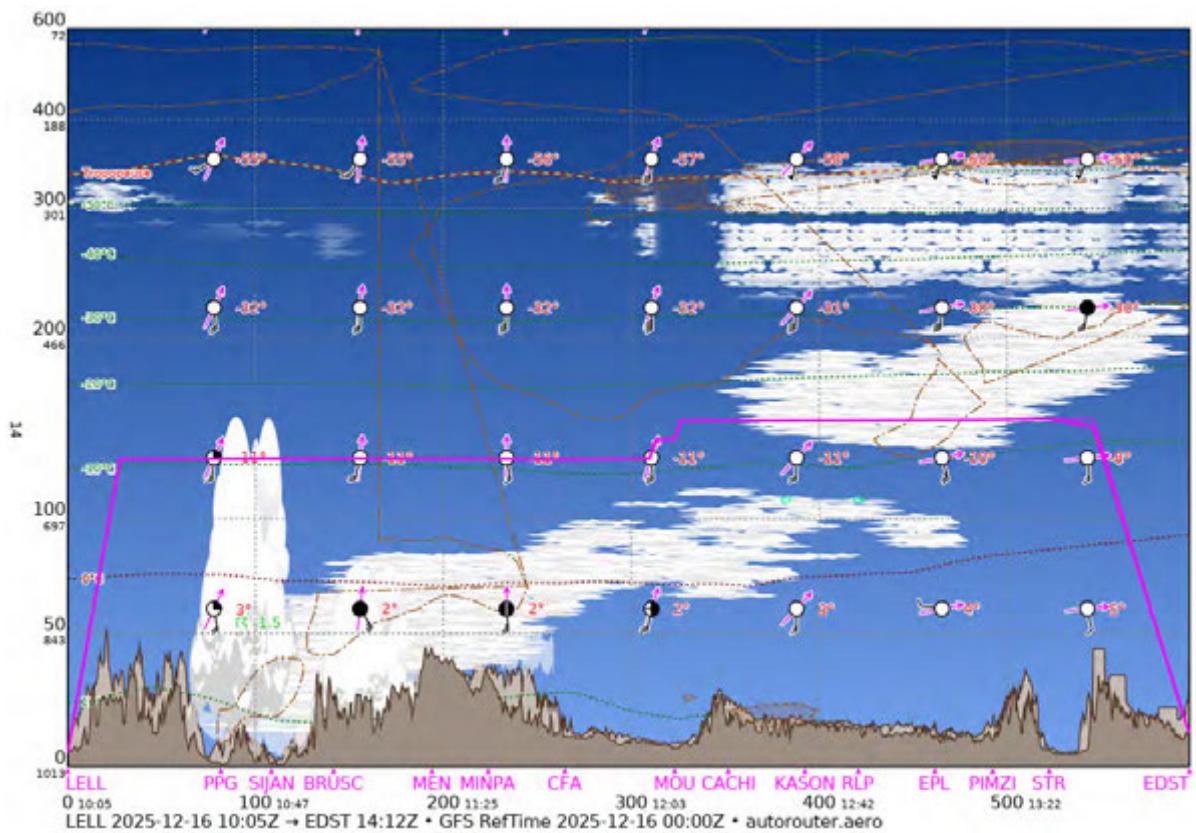
*Sabadell ist ein VFR-Platz für die allgemeine Luftfahrt. Man sieht noch die sich auflösenden Nebenschwaden am Horizont.*

Das Streckensegment bis Frankreich kann man eigentlich nur unter VFR fliegen, da über dem gesamten Großraum Barcelona ein Luftraum A liegt, in dem Flüge nach VFR nicht möglich sind. Ein Pickup in Spanien habe ich in den letzten 10 Jahren auch noch nicht hinbekommen, und so ging es erst mal VFR los, trotz tiefliegender Wolken.



*Bergrücken 20NM nord-östlich von Sabadell*

Das Wetter für den Rückflug war dann nicht ganz so toll vorhergesagt wie für den Hinflug. Schauen wir mal, wie es sich entwickelt hieß die Devise.



*Über Südfrankreich ist mit CU-Bewölkung zu rechnen.*

Im weiteren Verlauf über SASON und RLP sind ein paar grüne Punkte mit Vereisung eingetragen. Die Vereisung war dann doch deutlich ausgeprägter, etwas weiter östlich und etwas höher.



Flugfläche FL140, GS160



*In diesen Wolken-Tops war dann tatsächlich auch etwas Eis drin.*

Die Wolken-Tops stiegen im Flugverlauf immer weiter an. Nachdem wir in FL140 ein bisschen Eis aufgepackt hatten, requesteten wir Steigen auf FL150 und konnten wieder in VMC den Flug bis zum Schwarzwald fortsetzen.



*Der Schwarzwald schaut schon durch den Nebel des Rheintals.*



### *Endanflug unter guten Sichflugbedingungen auf die Hahnweide*

Über dem Schwarzwald konnten wir dann auf VFR wechseln und den Sinkflug auf die Hahnweide beginnen. Der Wind hatte inzwischen gedreht auf östliche Richtung und so konnten wir auf der Piste 06 nach nur 3:47 Stunden wohlbehalten landen.

### **Fazit:**

Wir waren während beider Flüge nicht mehr als 5 Minuten in Wolken. Die gute Wetterplanung, eine strategisch ausgewählte Flugroute und mögliche Escape-Routen machen lange Überlandflüge auch im Winter beherrschbar. Wir hatten immer mehrere Ausweichflugplätze, sowohl Enroute als auch an unseren Destinationen zur Auswahl und vor allem immer viel Sprit im Tank. Bei 294 Liter Gesamtvolumen haben wir nur 180 Liter benötigt und hatten damit bei der Landung noch 114 Liter im Tank. Außerdem haben wir uns während des Fluges über FIS oder Radar ständig Wetterupdates, sowohl von Flugplätzen auf der Strecke als auch von unseren Zielflugplätzen besorgt.