

# N1720L - eine neue Cirrus SR20 G6 kommt nach Aschaffenburg

Geplante Route:



09. Mai 2017

Der Weg beginnt im Cirrus Delivery Centre in Knoxville, Tennessee.



Dort steht das neue Flugzeug für Aschaffenburg schon bereit und wird der Crew (Paul Kennedy und Timm Preusser) übergeben (Acceptance im Delivery Hangar). Es folgt ein Probeflug und dann wird auch noch ein Ölwechsel gemacht und das Flugzeug beladen und betankt.

Ausserdem ist auch noch einiges an Paperwork zu machen. Sehr wichtig ist der FAA FlyWire – bis nach dem Probeflug war ja Cirrus Aircraft der Eigentümer, nun ist es die Haltergemeinschaft. Die FAA benötigt ganze 3 Stunden für die komplette Umregistrierung und bestätigt diese per „Fly-Wire“ – das Original wird mit der Post nachgeschickt.



Das neue Flugzeug vor dem Delivery Hangar in Knoxville



Die Crew (links Paul Kennedy, rechts Timm Preusser)

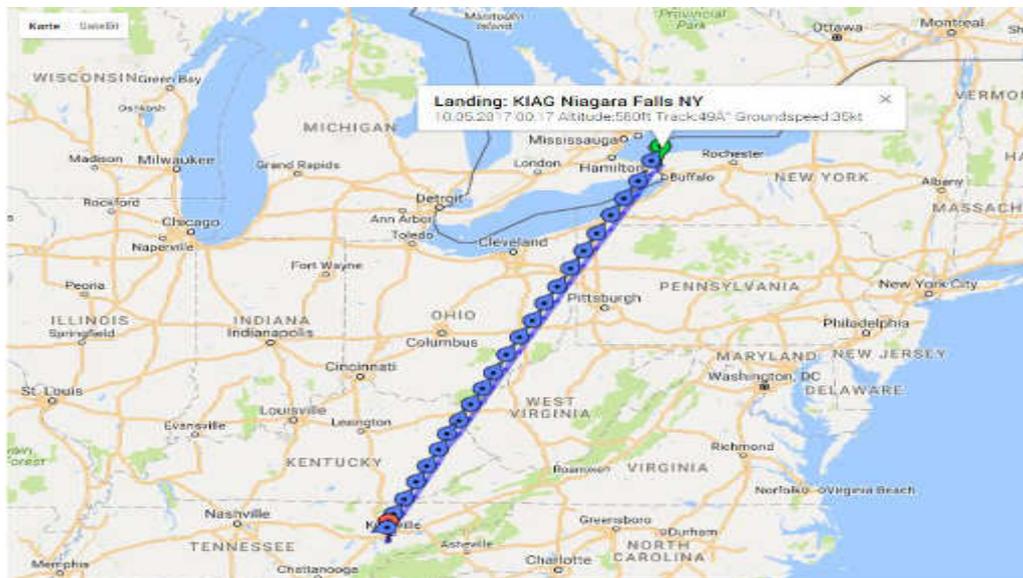


Volltanken



Vollgepackt bis unters Dach

Endlich um 20:28 h UTC (16:28 h lokal) geht es los nach Niagara Falls. Der Platz liegt kurz vor der Grenze nach Canada, um dort den Zoll (Ausfuhr aus den USA) zu erledigen.



Landung am 10. Mai 00:17 h UTC (20:17 h lokal).

Der Zoll hat allerdings keine Lust, zu erscheinen, und so wird alles telefonisch abgewickelt und Papiere werden per eMail ausgetauscht. Einmal für die Crew – da sind die General Declaration und das eAPIS Manifest zu erledigen, und einmal für das Flugzeug, denn das ist eine Handelsware, die exportiert wird. Und natürlich darf das eTA Formular für die Einreise nach Canada nicht vergessen werden und die CANPASS-Anmeldung.

10.Mai 2017



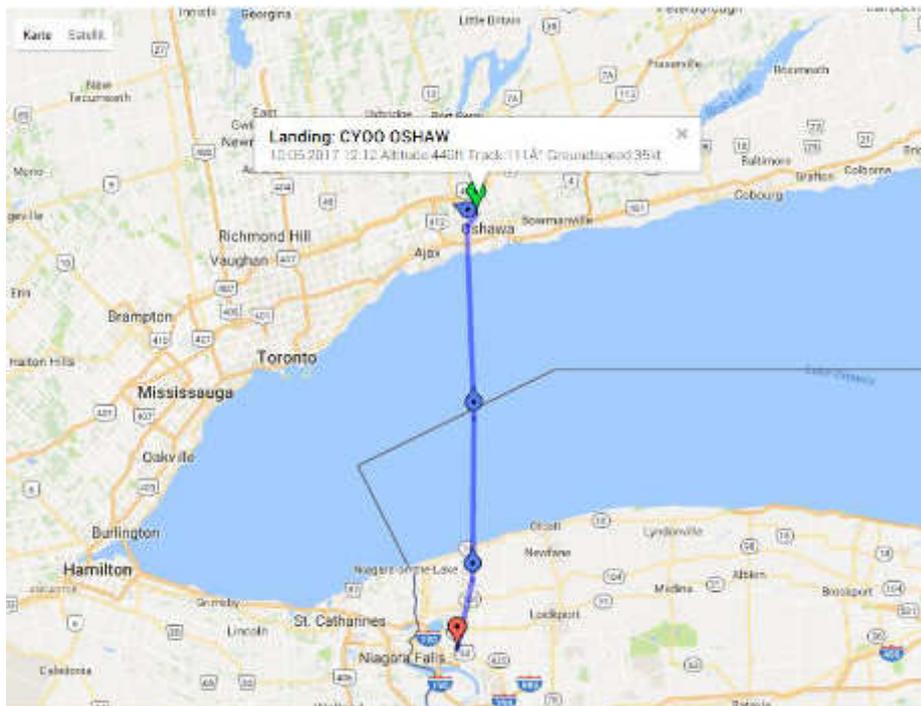
Morgendämmerung in Niagara Falls KIAG.



Tanken in Niagara Falls

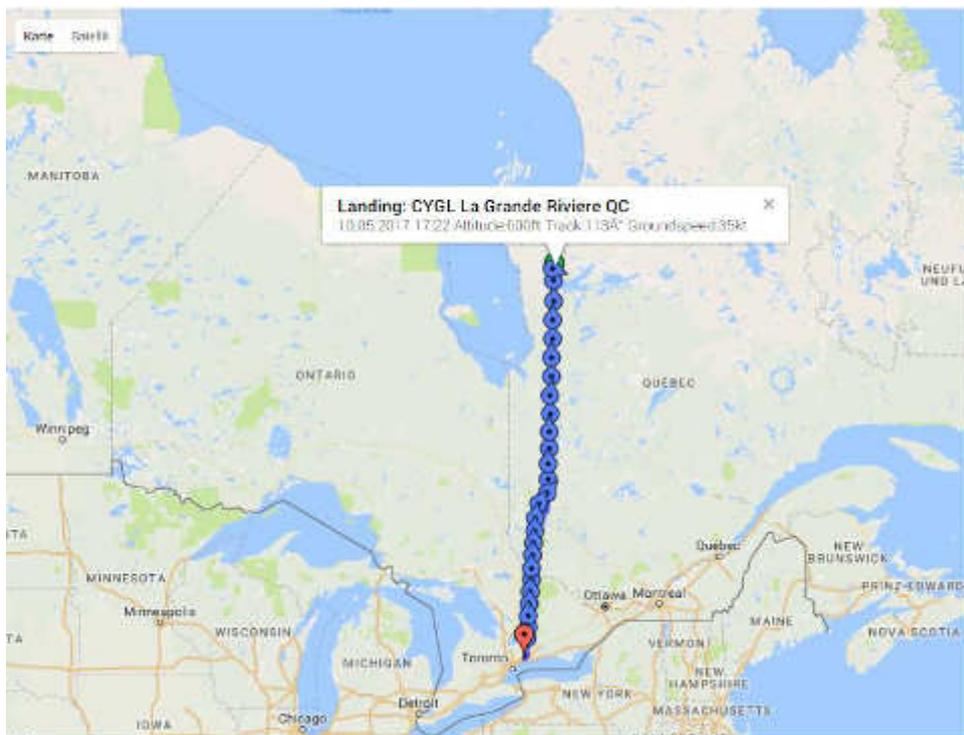
Abflug 11:44 h UTC (7:44h lokal).

Ein kurzer Hüpfer über den Lake Ontario nach Oshawa, CYOO.

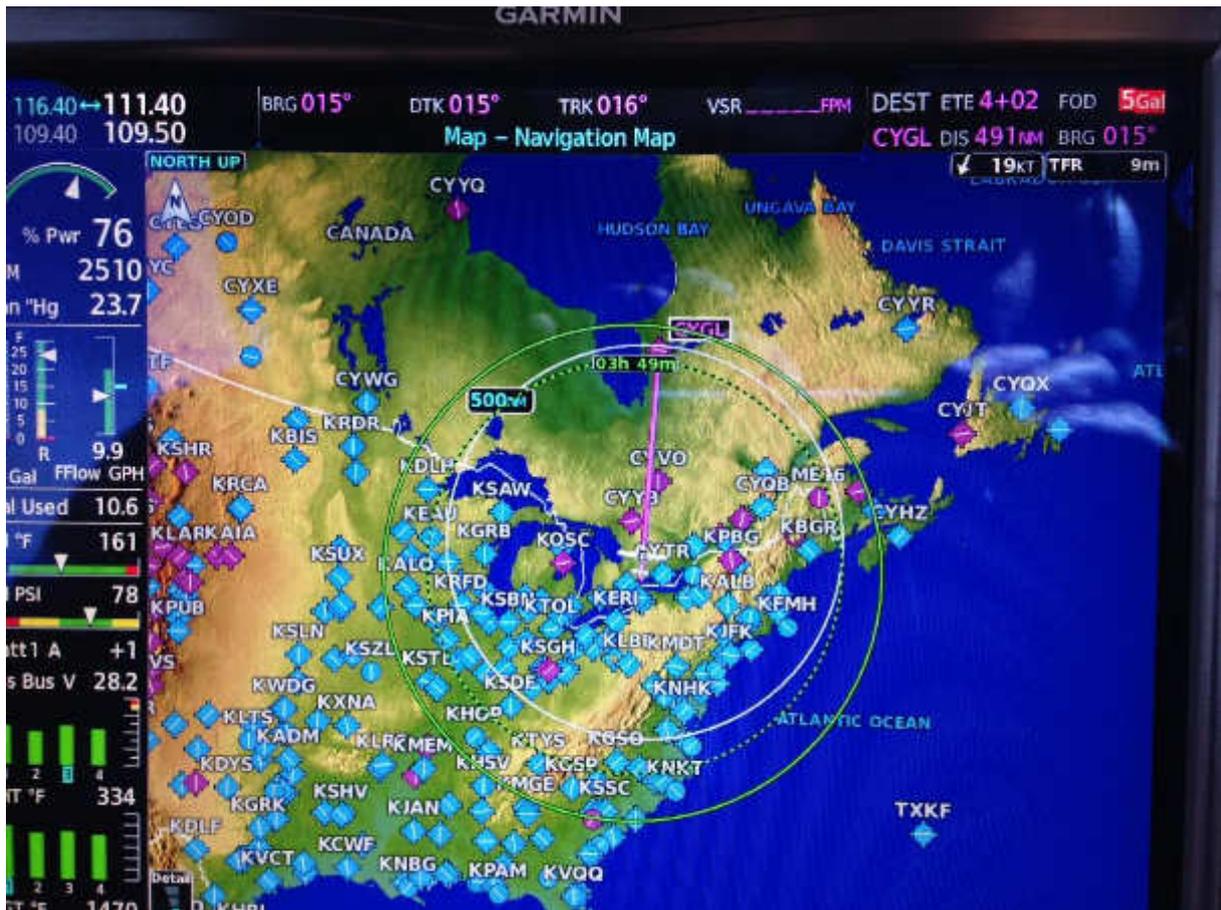


Auch hier hat der Zoll keine Lust, zu erscheinen, alles wird telefonisch abgewickelt. Anstelle eines Einreisestempels in den Pass wird eine codierte CANPASS-Nummer mitgeteilt, die man ggf. nennen muss, falls man nach seinem Pass gefragt wird. Paperwork erledigen, Flugplan filen und los.

Um 13:02 h UTC (9:02h lokal) geht's weiter. Immer nach Norden bis nach „La Grande Riviere“, CYGL, an der Hudson Bay. Landung um 17:22 h UTC (13:22 h local).



Und so sieht das auf dem MFD aus. Die Flughafendichte nimmt doch deutlich ab.



Ein Blick ins Cockpit. 140 Knoten TAS in 7000' bei 10 gph sind gar nicht so schlecht. In 8000' sind sogar 150 TAS drin.



Und die Aussicht nach draussen.



Es wird langsam eisiger.



Der Crew geht's gut (Timm, Zottel und Paul).



Das MFD zeigt an, dass die Landung in 33 Minuten sein wird und das dann noch 11 Gallonen Benzin an Bord sein werden. Komfortable Reserve.



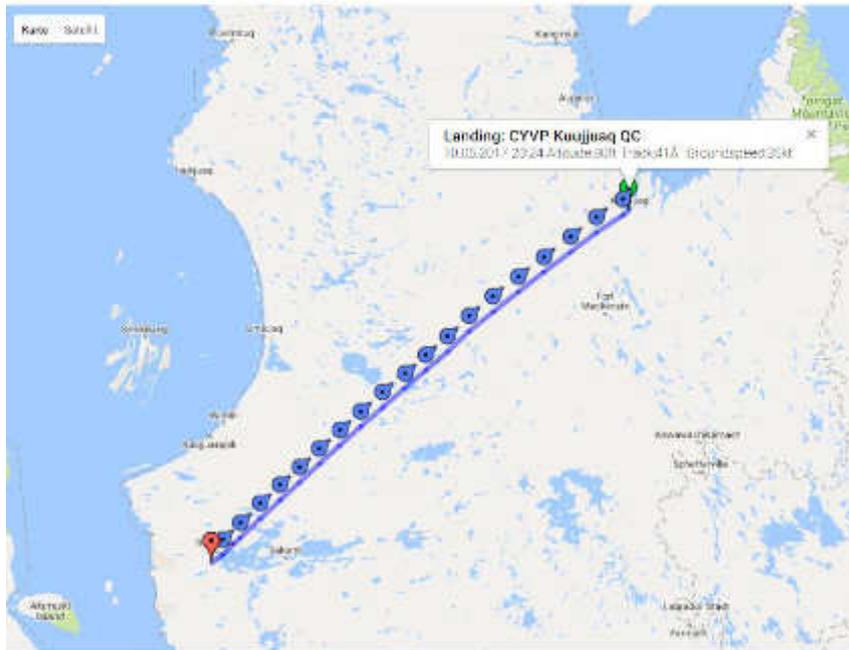
Airport „La Grande Riviere“. Landung um 17:22 h UTC (13:22h lokal)



Hier wird der weitere Flugplan aufgegeben und die Überlebensanzüge werden angelegt.  
Weiterflug nach Kuujuaq um 20:17 h UTC (16:17 local). Warum so eine lange Pause ?

Der nächste Waypoint auf der geplanten Route ist eigentlich Iqaluit (CYFB, Frobisher Bay). Dort ist aber das Wetter sehr schlecht, mit Sichten um 500m und Wokenuntergrenze bei 100 ft. Für einen „missed approach“ und Weiterflug zu einem anderen Flugplatz mit besserem Wetter würde das Benzin nicht reichen. Der TAF sieht zwar viel besser aus, aber die Crew entscheidet sich, nicht auf Wetterbesserung während des Fluges zu hoffen. Stattdessen wird umgeplant und nach Kuujjuaq geflogen. Kuujjuaq hat aber keine Benzin-Tankstelle. Die Crew hat nur 10 Gallonen Reserve in Kanistern. Endlose Planungen hin und her sind die Folge, ob es am nächsten Tag von Kuujjuaq bis nach Iqaluit reicht oder nicht.

Ankunft in Kuujjuaq 23:24 h UTC (19:24 h local).



Erfolgreiche Verhandlung über Benzin. 1 Faß aufgetrieben und gekauft und den Rest an einen Hubschrauberpiloten weiterverkauft. Win-Win nennt man das, oder Zufall.

So wird in Kuujjuaq getankt!





Kuujuaq Airport – rechts vom Tower steht der Vollmond



Das Haus des Hubschrauberpiloten, der der Crew 100 Canadische Dollar für ein viertel Fass Benzin bezahlt. Wichtiger jedoch: Der bringt sie auch ins Hotel.

11. Mai 2017

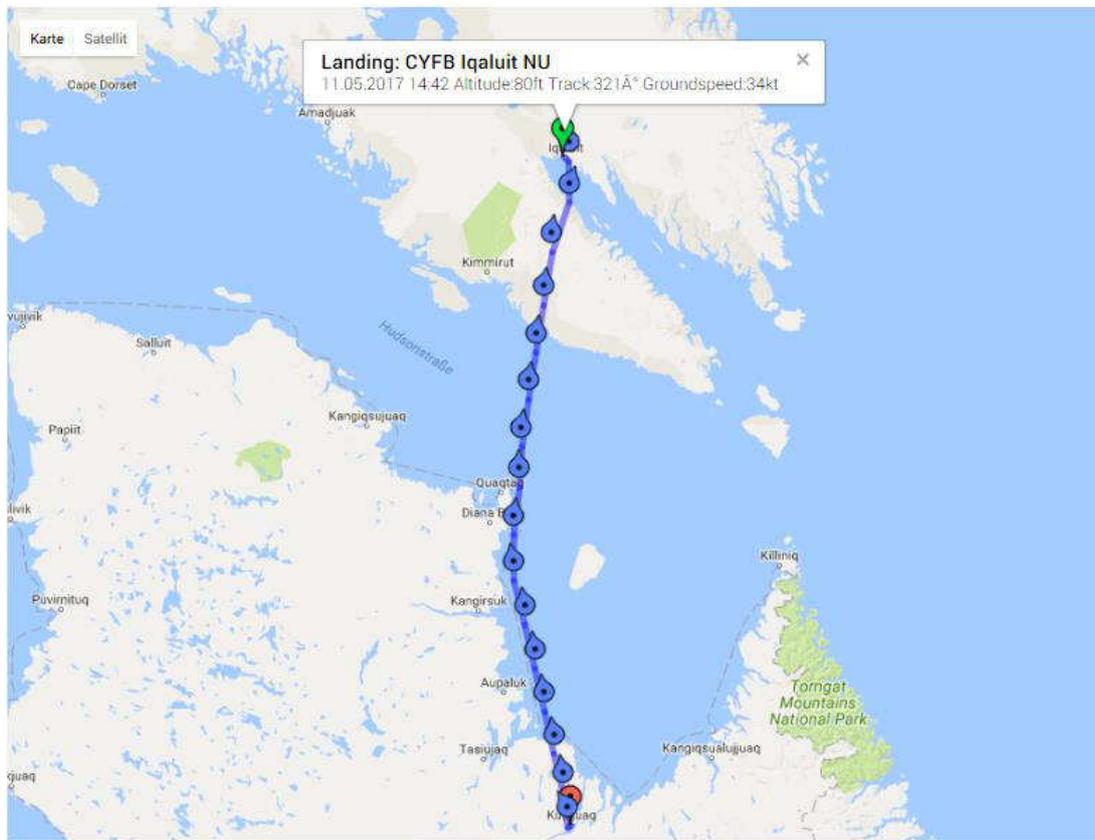


Das Coop-Hotel in Kuujuaq (eher Jugendherbergsmäßig) mit Küche zur Selbstversorgung

Und einmal Fensterln, nachdem Paul seinen Schlüssel im Zimmer gelassen hat. Ein Architekt, der im gleichen Hotel war, ist extra zu einer Baustelle gefahren, um eine Leiter zu holen. Das hat die Crew insgesamt 45 Minuten extra gekostet.



Abflug nach Iqaluit 12:08 h UTC (08:08 h local)



Landung in Iqaluit CYFB um 14:42 h UTC (10:42 h local)



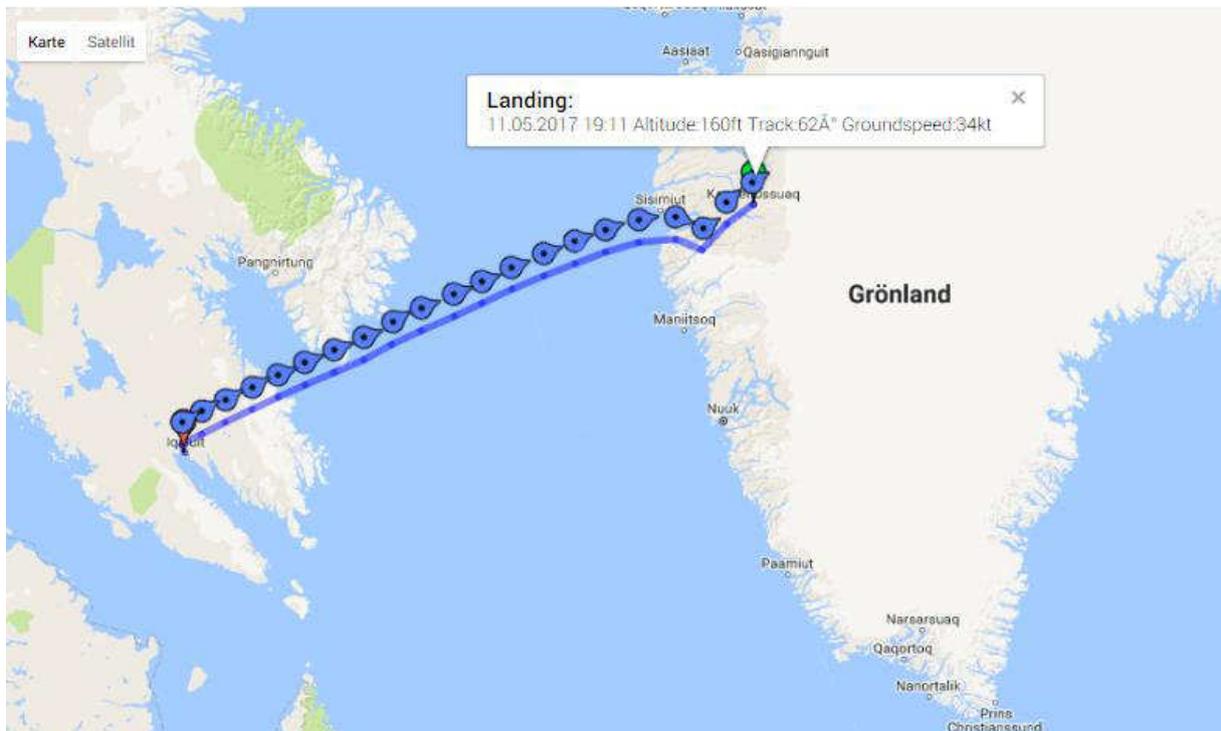
Auf dem Weg nach Iqaluit CYFB





Iqaluit Airport

Weiterflug um 15:45 h UTC (11:45 h local) nach Kangerlussuaq (Sondre Stroemfjord).





Anflug auf Grönland über den Wolken in FL100. Dann eintauchen unter die Wolken in den Fjord.





VFR im Fjord bis Kangerlussuaq.

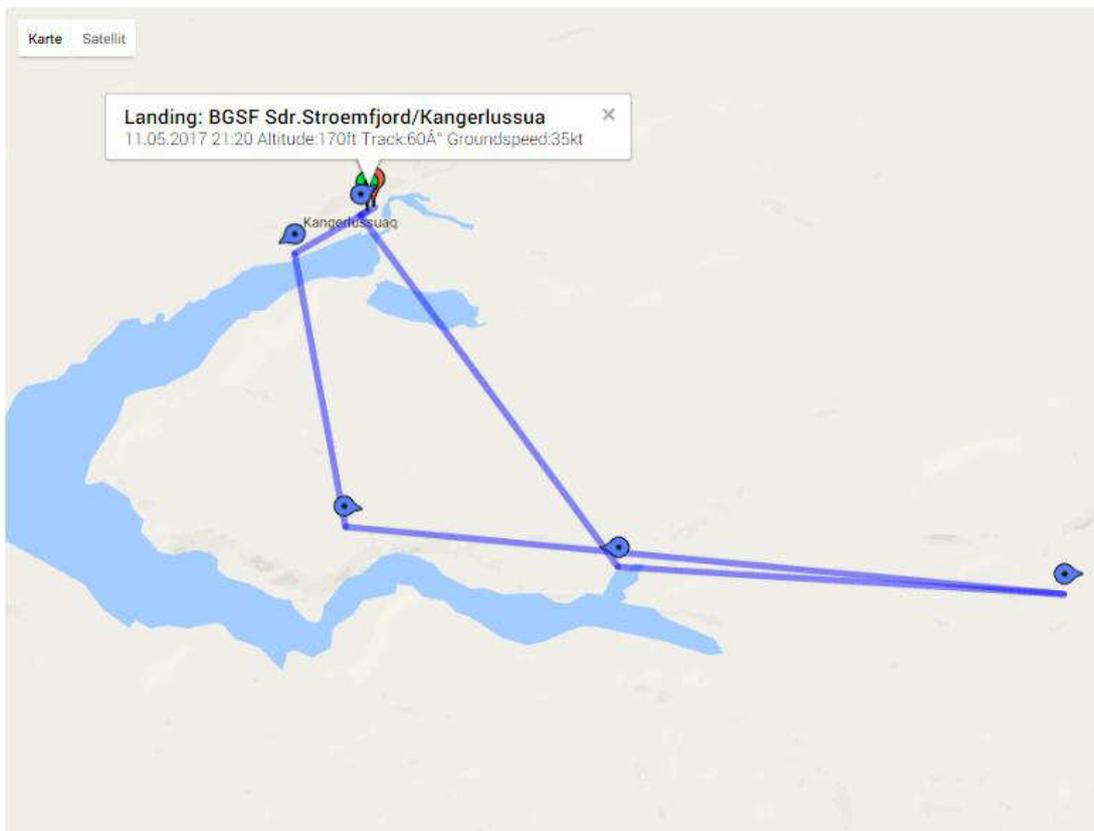


Anflug auf Kangerlussuaq



Im Final! Landung um 19:11 h UTC (17:11 h lokal). Der Flugplatz schliesst regulär um 17:00h lokal. Um den Flugplatz noch aufzuhalten, wurde eine Sonderabfertigung fällig von etwa 800 Euro. Ärgerlich.

Der Versuch, am gleichen Tag noch weiterzufliegen nach Kulusuk, scheiterte an massiver Vereisung. Die Crew muss umdrehen.



Flugzeit 42 min.

Also zuerst einmal in Kangerlussuaq bleiben..



Paul holt Schlaf nach (nicht gewohnt, dass die Sonne um 2 Uhr aufgeht).

**12. Mai 2017**

Kangerlussuaq

Das Icecap ist in Wolken und ohne Enteisung nicht zu überfliegen. Also abwarten.  
Rumtrödeln in Kangerlussuaq und alle 2 Stunden ein Besuch im Met-Office.

Zum Ausgleich gibt es das erste Mittagessen der Reise, und abends wird sogar im feinen Restaurant gespeist.

Hier einige Eindrücke von Kangerlussuaq.



Dieses Bild hat jeder, der einmal in Kangerlussuaq war. Nur noch 3 Stunden bis zum Nordpol....



N1720L in Kangerlussuaq; von der Cafeteria des Hotels aus zu sehen.



Kangerlussuaq Wetterdienst – im 1. Stock dieses Gebäudes – man beachte das Sonderfenster für visuelle Beobachtungen.



Übernachtung in der Polar Lodge. Klo und Dusche „in Indien“ (zu deutsch: Jenseits des Ganges).



Das Flughafenbüro. Hier wird man rein- und rausgelassen aufs Vorfeld, hier gibt man seinen Flugplan auf, hier wird kassiert (heftig). Aber hier gibt es auch ein kostenloses internationales Telefon und kostenloses Internet.



Das Met-Office



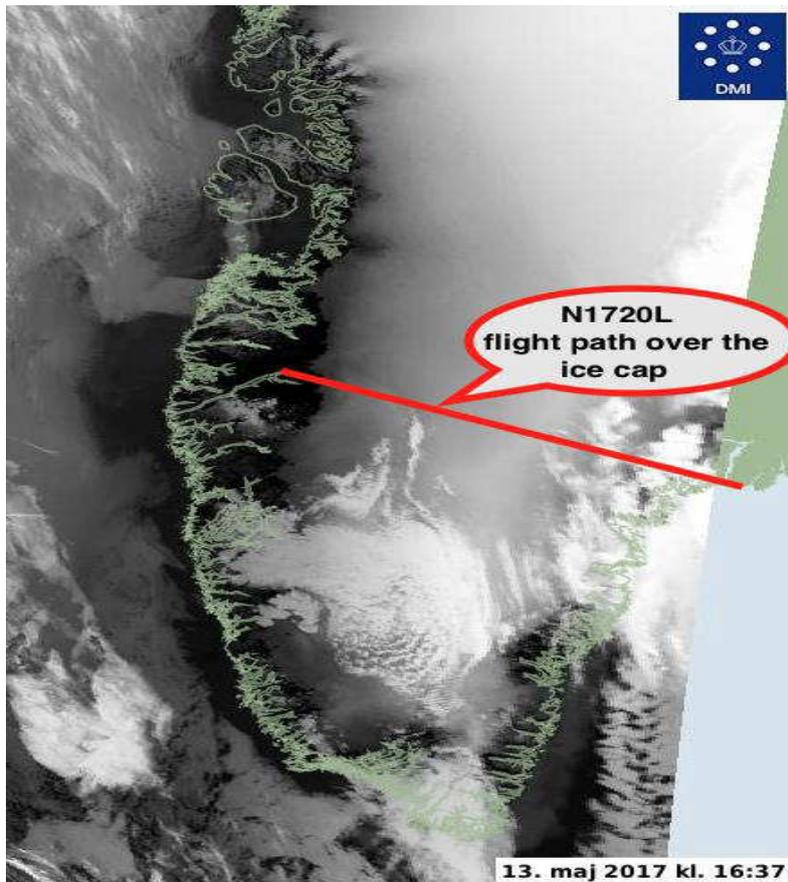
Anna ist die kompetenteste der 3 Meteorologen, die hier im Schichtdienst fast rund um die Uhr arbeiten. Martin ist nicht ganz so kompetent, vor allem ist er aber ein Zauderer, der uns immer hinhält. Klar, in 3 Monaten wird das Kap sicher ohne Enteisung überfliegbar sein...

### 13. Mai 2017

Nach dem ersten Anlauf, am Donnerstag Abend über das Eiskapp zu kommen (die Crew musste wegen Vereisung umdrehen), soll es heute am Samstag weitergehen. Der Freitag wurde mit Besuchen beim Wetterdienst alle 2 Stunden und Spaziergängen vertrödelt. Über den Zauderer setzt sich die Crew am Samstag hinweg und interpretiert das Wetter aufgrund der hervorragenden Daten des grönländischen Met-Büros (eins der besten der Welt) dann eben selbst. Endlich wird der Flug übers Eiskapp angetreten. Kurz davor geht noch die knallrote DC3 auf Skiern raus - genial !



Start in Kangerlussuaq 16:10 h UTC (13:10 h local)



Dieses Satellitenbild bekommt die Crew natürlich erst nach der Landung, aber es bestätigt die Wetter-Interpretation – die Wolken liegen nun südlich des Kaps – nur im Landeanflug geht es für 30 Minuten in der Suppe.

Unterwegs kommen von Sondrestroem Information 2 Meldungen rein: Ein SigMet wegen moderate to severe turbulence in der Nähe von Kulusuk (dort, wo das massive Island-Tief aufs gebirgige Land trifft), und ein Special Metar aus Kulusuk mit einsetzendem Schneefall. Ist aber beides nicht so schlimm.

Landung in Kulusuk 18:51 h UTC (16:51 h local) – diesmal 9 Minuten vor Flugplatz-Schliessung, 800 Euro gespart ! Ein Weiterflug am gleichen Tag scheidet wegen heftigem Gegenwind über dem Atlantik aus.



Angekommen in Kulusuk. Unterwegs ist der eine Tracker ausgefallen, weil die Batterien leer waren. Nicht gut für die Leute am Boden, die den Flug mitverfolgen. Gerda bestätigt am Satphone, dass der andere Tracker problemlos unseren Flug gelogged hat.



Landemeldung!!!



Geschafft! N1720L in Kulusuk. Paul ist gleich begeistert von Kulusuk, und Zottel freut sich, mal wieder hier zu sein. Wenn es morgen nicht weitergeht wegen des Tiefs, wird das malerische Dorf Kulusuk besucht. Leider ist das Eis im Fjord schon zu brüchig, um mit dem Hundeschlitten rauszufahren.



Kulusuk Airport



Abends wird langsam wird das Wetter schlechter, es wird neblig und es schneit. Der Philippinische Koch, der schon seit 12 Jahren in Grönland lebt, kocht der Crew ein famoses Abendessen. Immerhin – sie sind die einzigen Gäste !

14. Mai 2017

Schlechtes Wetter, bis 60 Kts Gegenwind nach Reykjavik.

Ausflug in das Dorf Kulusuk:

Es ist unmöglich, die 2 km vom Hotel ins Dorf zu Fuss zu gehen, beide Piloten sind dabei bis zum Bauch in den Schnee eingebrochen. Deshalb wurde ein Inuit gebeten, sein Snowmobile zu holen und die Crew hin- und zurück zu fahren. Aufregende Fahrt und ein toller Ausflug in ein Dorf mit 270 Seelen in der Einsamkeit Grönlands.



Karte von Kulusuk



Fahrt mit dem Snowmobil



Das sind die Schlittenhunde.



Die Ortschaft Kulusuk.



Der Fjord



Der Hafen mit Booten auf dem Eis, Hundeschlitten und Schlittenhunden



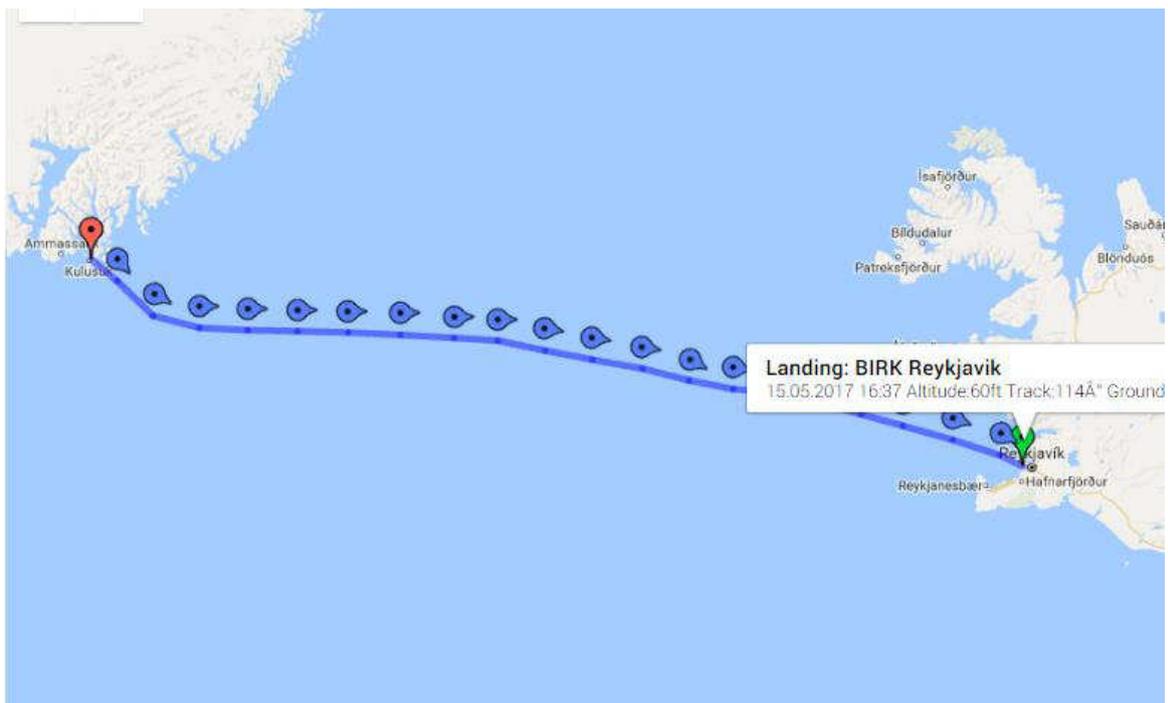
Das Eis bricht auf, aber es wird noch Monate dauern, bis der Fjord frei ist

15. Mai 2017



6h morgens. Nebel und Regen bei nur +1 Grad. Wir müssen weiter abwarten.

Start in Kulusuk 13:11 h UTC (11:11 h local).



Ankunft in Reykjavik 16:37 h UTC (16:37 h lokal)



Hallgrímskirkja



Hier ist die Welt plötzlich wieder in Kodachrome zu sehen – bisher nur in schwarz-weiss. Das ist der augenfälligste Unterschied zwischen Grönland und Island.



Der Hafen – hier und überall in der Stadt gigantische Bauarbeiten. Die Finanzkrise scheint vorbei zu sein

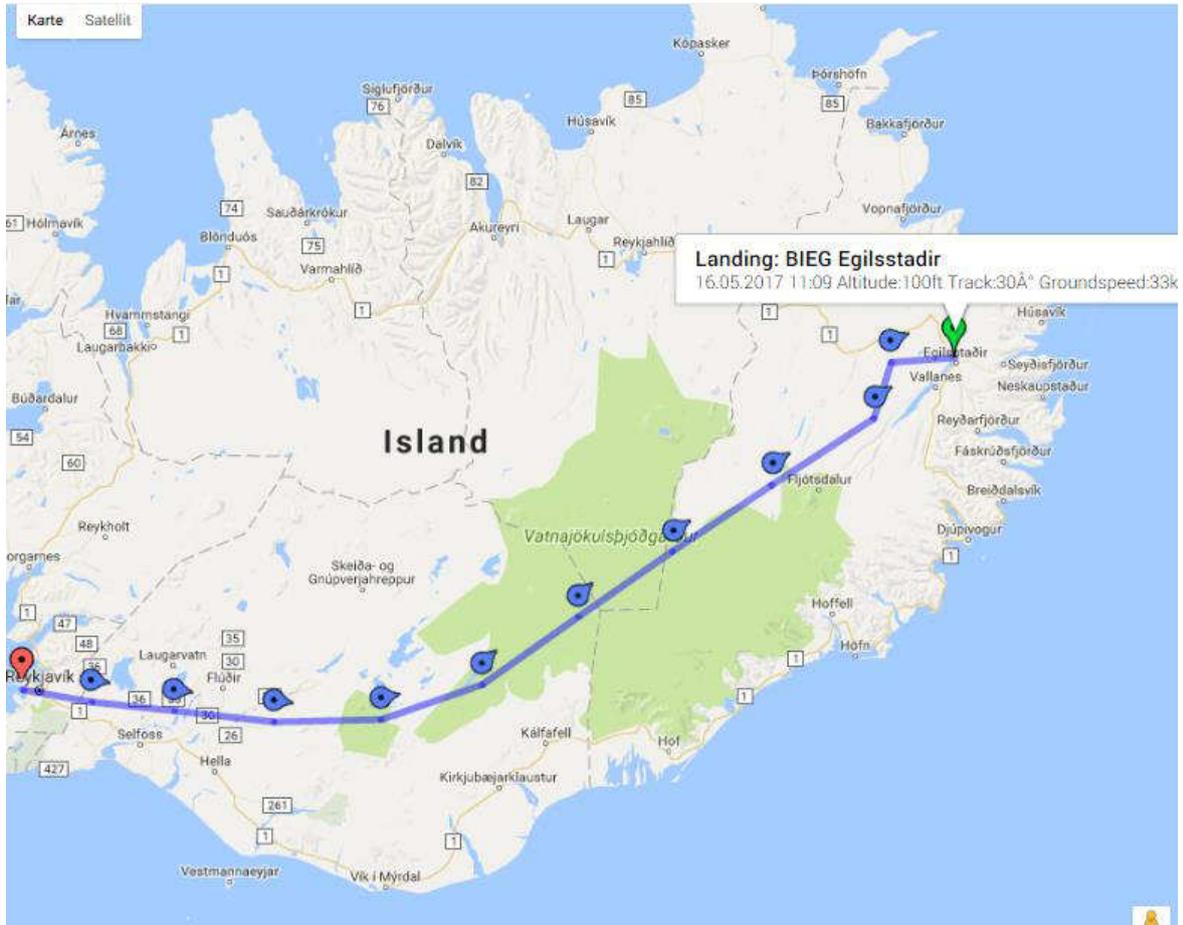


Die Hafenkneipe mit excellentem Fisch

16. Mai 2017

Takeoff in Reykjavik 9:20 h UTC (9:20 h lokal)

Über Island - von Reykjavik nach Egilsstadir. Hohe Berge, Gletscher und Vulkane. Deshalb FL100.

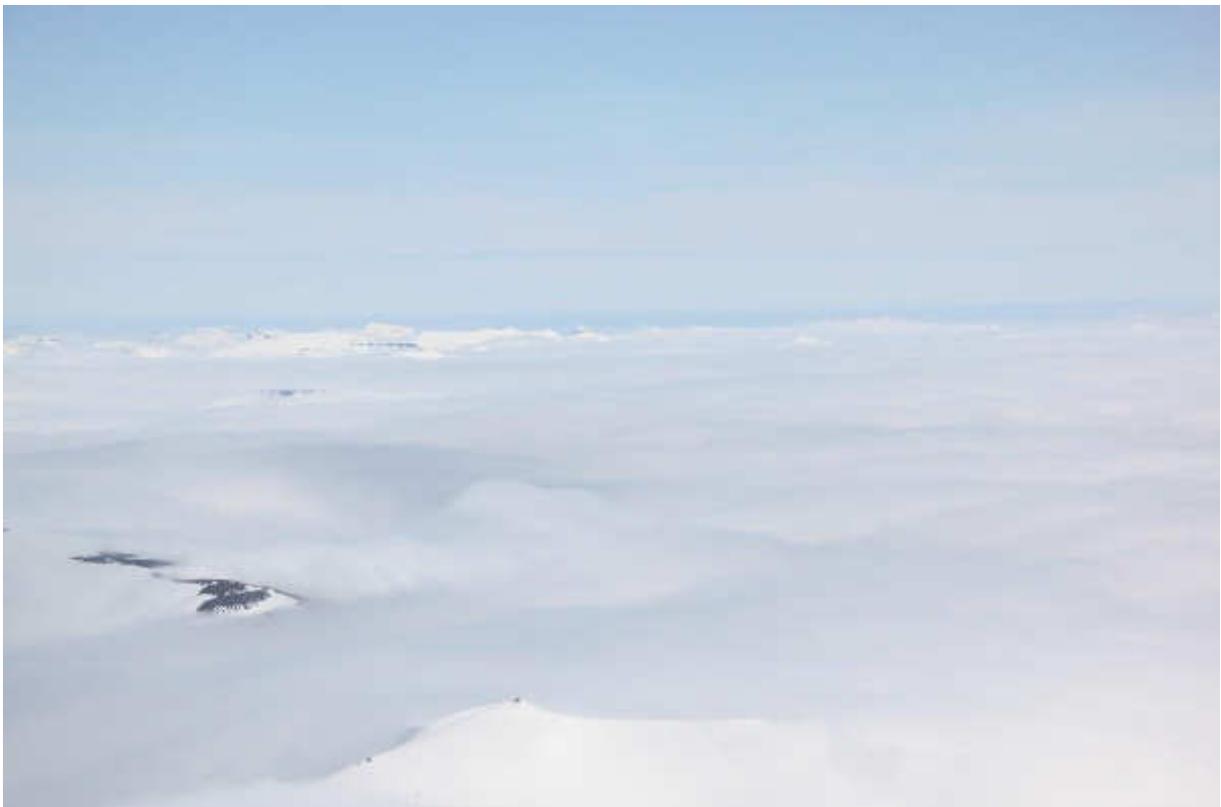




Gletscher in Island



Vor Egilsstadir



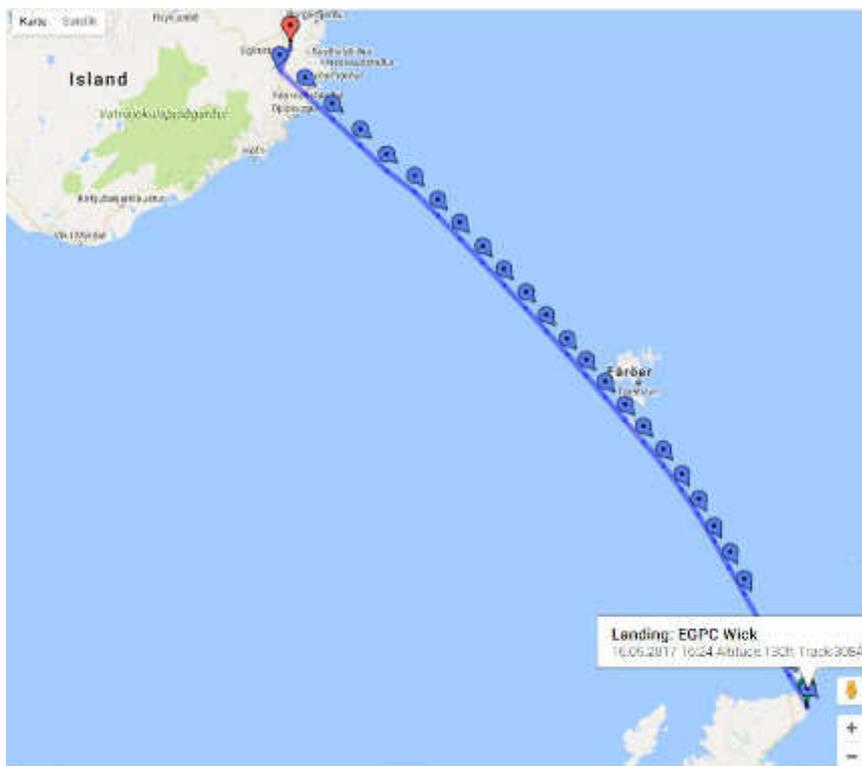
In diese Suppe mussten sie vor Egilsstadir eintauchen, links und rechts ragten die Bergspitzen durch. Ohne präzise IFR Navigation geht hier gar nichts.

Landung in Egilsstadir 11:09 h UTC (11:09 h lokal)

Weiterflug nach Schottland - das längste Überwasser-Leg von allen, und immer unterschätzt. Dass es Gegenwind geben würde, wussten sie, aber nicht soooo viel. Manchmal fällt die Groundspeed in IMC bis auf 105 Knoten ab. Die Faroer sind dicht mit Sicht 1500 und 1000vc. So rechnen sie immer wieder neu, natürlich auch unter Berücksichtigung einer Umkehr nach Island. - Das Flugzeug rennt 150 TAS in 8000', aber wegen der Nullgradgrenze kann man das nicht immer ausnutzen.



Takeoff 11:51 h UTC (11:51 h lokal)



Landung in Wick 16:24 h UTC (17:24 h lokal)

518 Nm, Durchschnittsgeschwindigkeit 110 kts.



Zwischen Layers. Wenigstens mal etwas Aussicht



Die schottische Küste

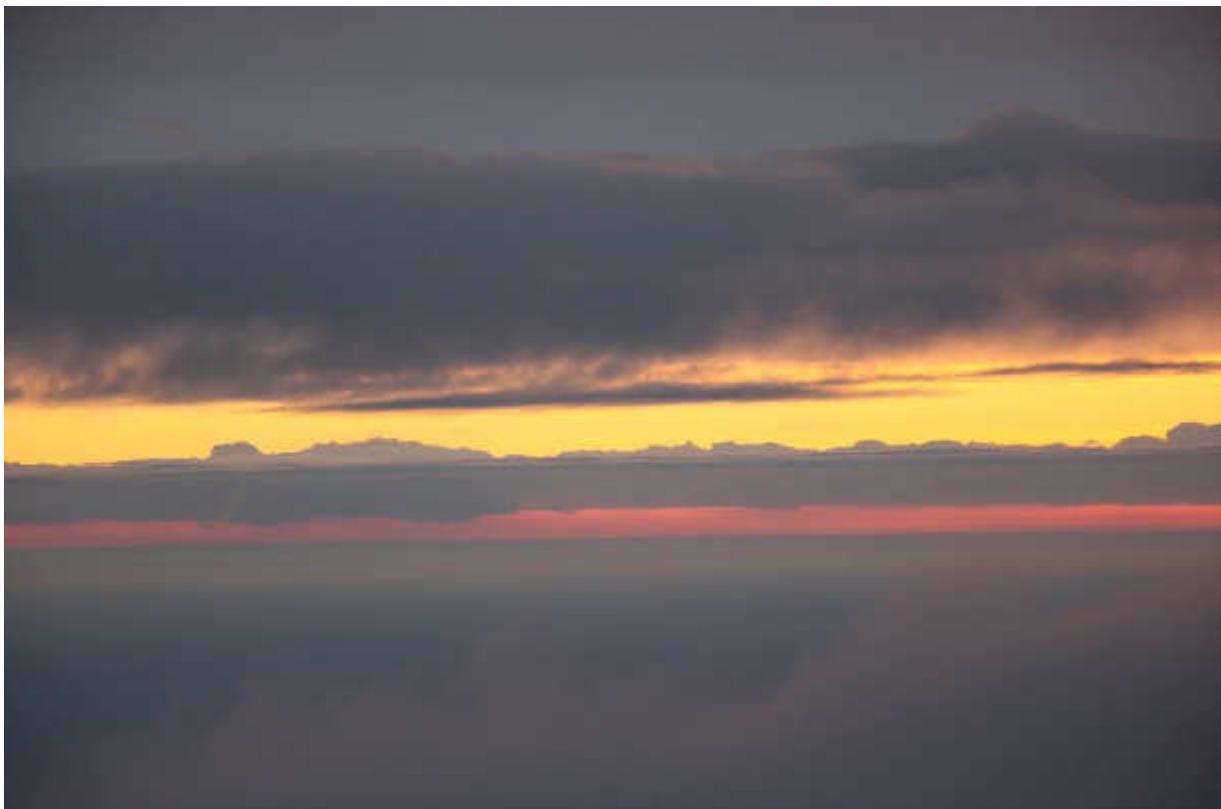
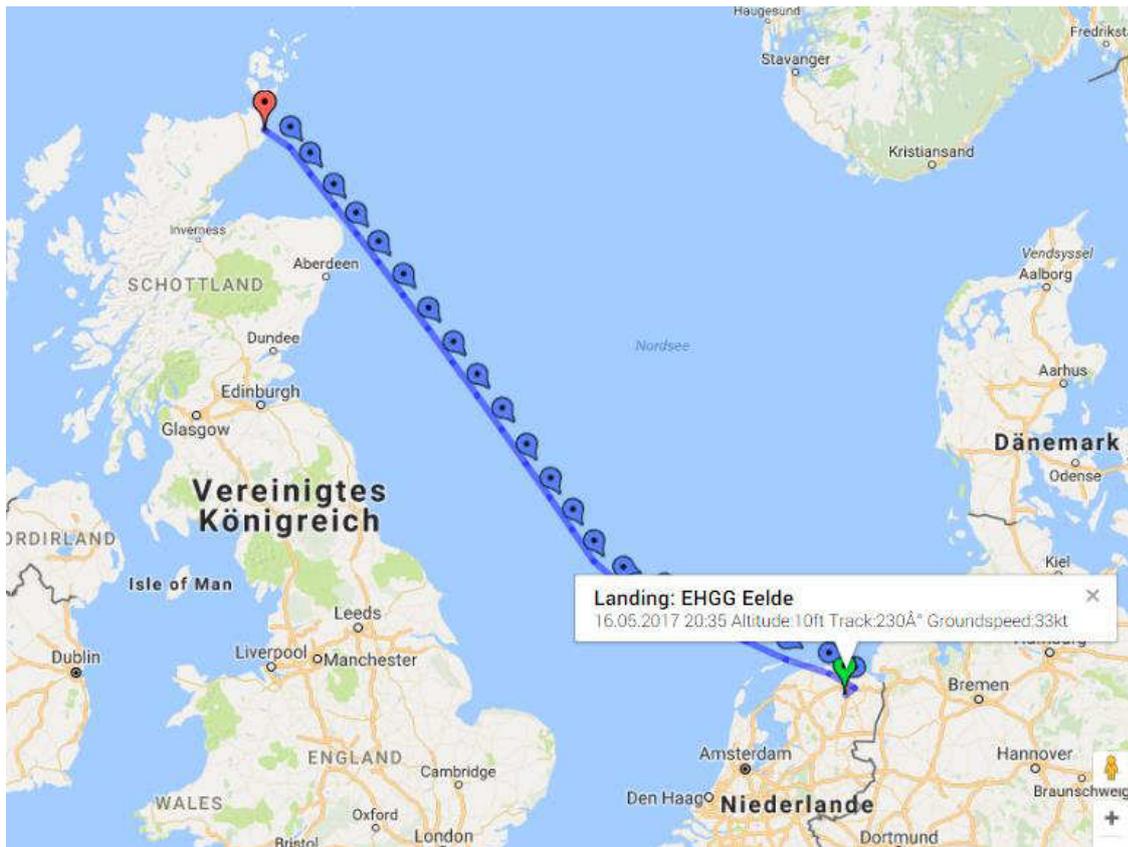


Wick



Und der richtige Wind dazu, hübsch quer zur Bahn

Und weiter geht's nach Groningen. Takeoff 16:59 h UTC (17:59 lokal).



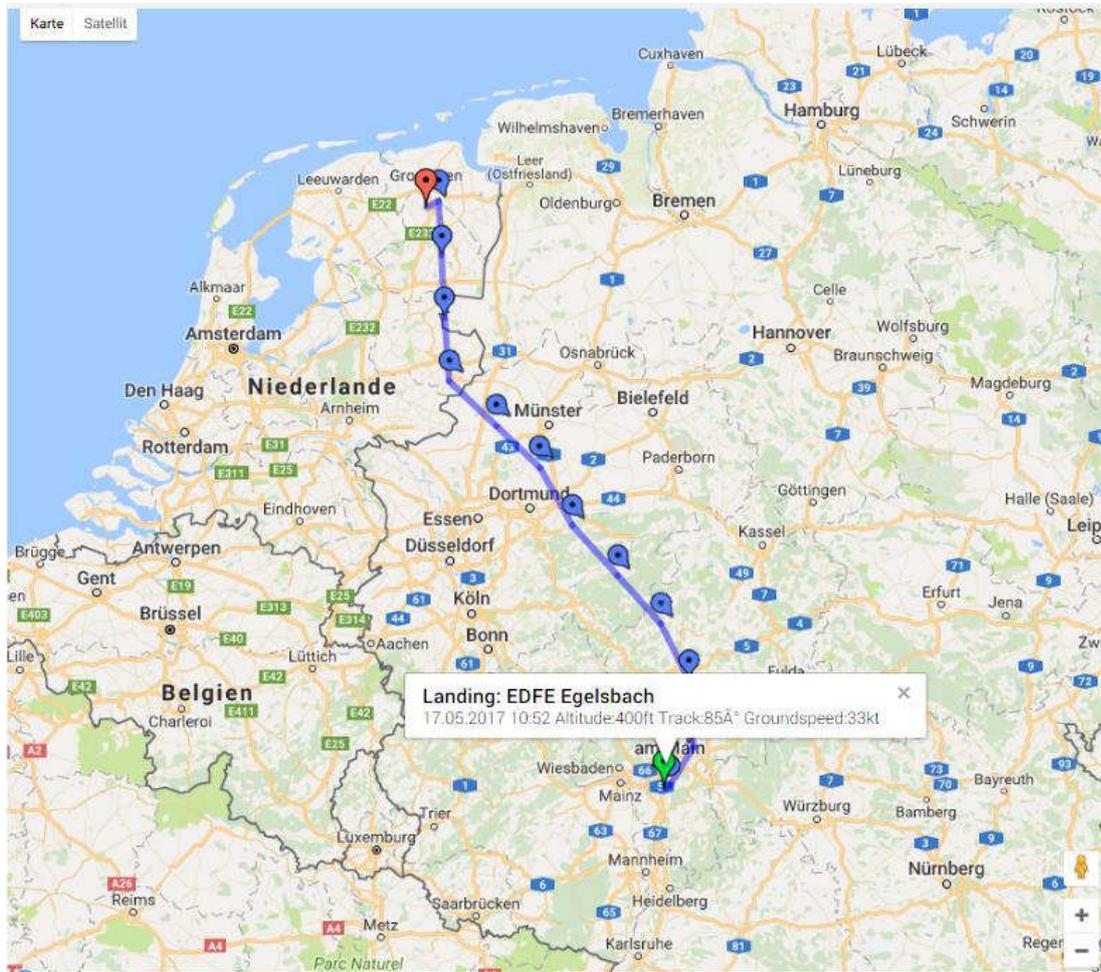
Sonnenuntergang über der Nordsee (nochmal 400 NM über Wasser)

Landung in Groningen 20:35 h UTC (22:35 h lokal). Der Flugplatz schließt um 21:00 h UTC.

17. Mai 2017

Einfuhr des Flugzeugs in die EU.

Start in Groningen EHGG um 8:56 h UTC (10:56 h lokal).



Landung in Egelsbach um 10:52 h UTC (12:52h lokal).

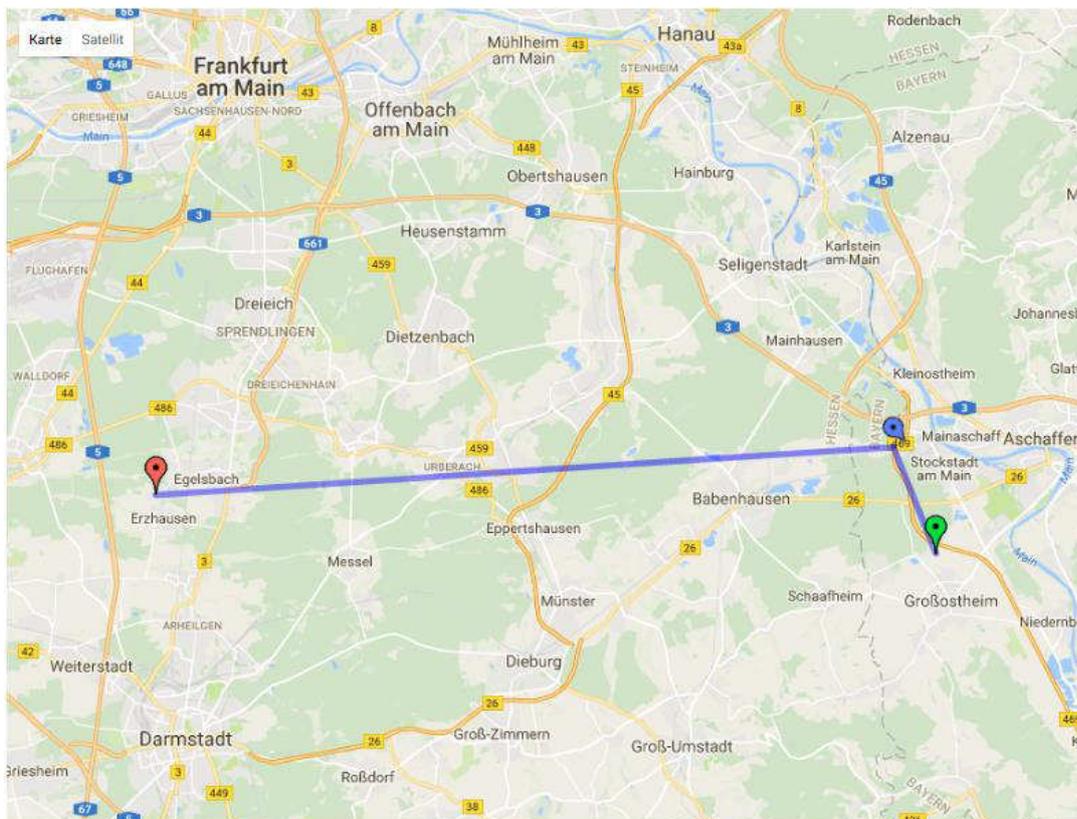




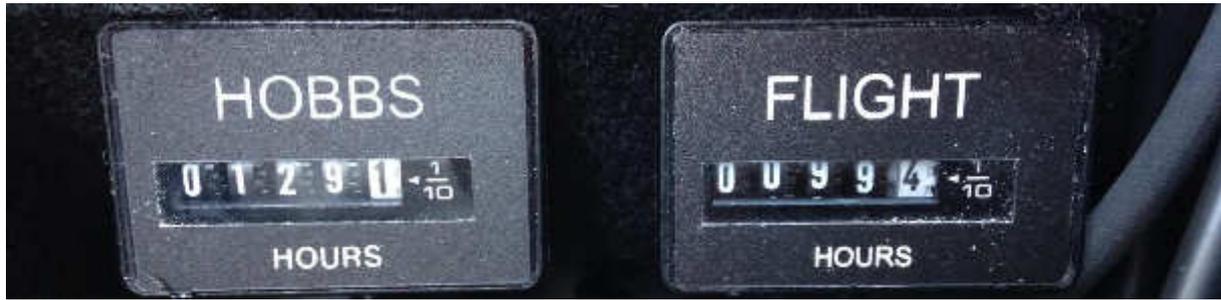
Hier wird Paul von seiner Mutter empfangen.

Timm fliegt nun allein den „langen“ Weg bis nach Aschaffenburg.

Takeoff 11:31 h UTC bis Landung 11:44 h UTC.



Insgesamt ein langer Flug:



Hobbs: 40.5 Stunden

Flight: 36.8 Stunden

It's a long way to Tipperary..... von Knoxville, TN.



Nun steht das Flugzeug im Hangar. Die Insekten kamen erst heute dran, von Groningen nach Egelsbach. Nördlich des Polarkreises sind noch nicht so viele (die kommen aber noch).