



FLUGSTUNDE
FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

DER SÜDOSTEN UND OSTEN ÖSTERREICHS

Um 08.35 Uhr starten Joe und ich in Ampfing. Erstmals ohne Flugleiter, nur mit eingewiesener Hilfsperson. Fliegen ohne Flugleiter ist nun auch endlich in Ampfing angekommen!

Etwas ungünstig gegen die Sonne fliegen wir in Richtung Linz. Dessen Luftraum passieren wir im Süden. Das Wetter ist perfekt, hier keine Wolken und kaum Wind. Lediglich über den Alpen haben sich erste kleine Quellwölkchen gebildet. Dort soll es ab Mittag Schauer und Gewitter geben. Wir sind aber noch früh dran, somit sollte das kein Problem darstellen.

Etwas nach Linz drehen wir nach rechts in die Berge der Alpen. Hier müssen wir mindestens 5000ft hoch fliegen, um diese überfliegen zu können. Wir sind über 6000ft, das passt.





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Unser erstes Ziel ist der Alpenflugplatz Lanzen-Turnau (LOGL). Dieser liegt wunderschön in einem engen Tal. Da wir aus Norden kommen, müssen wir kurz vor dem Platz noch einen 5000ft hohen Berg überfliegen. Dann steilerer Sinkflug in Richtung Platz. Dieser liegt auf einer stattlichen Höhe von 2575ft. Da muss man schon an die Dichtehöhe denken und sollte nicht zu langsam anfliegen. Wir sind zwar telefonisch angekündigt, aber am Funk meldet sich zunächst keiner. So setzte ich Blindmeldungen ab und Joe fliegt erstmal am Platz vorbei. Der Windsack hängt schlaff, also Bahnrichtung egal. Wir entscheiden uns für die 25. Als Fotograf möchte ich die Sonne gern immer im Rücken haben...

Dann meldet sich doch noch ein Flugleiter und die 25 ist OK. Die Platzrunde führt eng und tief um den Kirchturm der Ortschaft. Durch die versetzte Schwelle stehen hier von der 700m langen Grasbahn nur ca. 470m für die Landung zur Verfügung. Das reicht aber aus. Durch die große Höhe haben wir eine deutlich steilere Sinkrate und die Maschine setzt sich unmittelbar nach Herausziehen des Gashebels auf die Bahn.



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Wir sind beeindruckt vom Panorama der umgebenden Berge. Der Flugplatz verdient wahrlich den Zusatz Alpenflugplatz.





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Nach kurzem Aufenthalt gehts wieder weiter. Wir haben noch viel vor. Äußerst flach und mit wenig Steigrate verlassen wir die 07. In knapper Höhe passieren wir den Kirchturm und die Häuser der Ortschaft. Viel Reserve hat man hier nicht. Dann müssen wir erstmal das Tal weiter in Richtung Westen fliegen, um Höhe zu gewinnen, die wir für den Überflug der Berge im Süden brauchen. Den Bergsattel kurz nach der Platzrunde schaffen wir noch nicht ganz. Daher ein 360, dann haben wir die erforderliche Höhe.





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Die Berge werden nun immer flacher. Da hier noch mehrere Lufträume von Zeltweg aufeinandertreffen, melde ich mich bei Zeltweg Radar an. Sicher ist sicher. Doch dort schickt man mich freundlich auf Wien Information weiter. Dann also so.

Nach kurzer Flugzeit haben wir dann die Alpen einmal von Nord nach Süd durchquert. Hier im Osten ist deren Breite nicht mehr so groß. In den Ausläufern der Alpenberge liegt der Flugplatz Weiz (LOGW). Dort wurde uns telefonisch ein Low Approach genehmigt. Am Funk antwortet lediglich eine Schleppzugmaschine, welche dort gerade gestartet ist und nun Kurs auf unsere Position fliegt. Wir entdecken sie recht bald und passieren in sicherem Abstand. Die Grasbahn in Weiz ist mit Matte verstärkt. Ein schöner Platz.





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Dann geht es weiter, nur wenige Flugminuten entfernt liegt der Flugplatz Fürstenfeld (LOGF), gerade noch in der Steiermark. Dort landen wir auf der großen Asphaltbahn in Richtung 31. Unweigerlich haben wir beide dabei das Lied „Fürstenfeld“ von S.T.S. in den Ohren... Die Bahn wurde erst vor kurzem verlängert und renoviert, und das bezahlt von der Stadt. Nicht schlecht, davon kann man in Deutschland wohl nur träumen. Heute ist kein Betrieb, aber ein paar Piloten schrauben an Fliegern im Hangar und da macht man eben auch den Funk gleich mit.





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Wir tanken auf. Super Plus zum Preis von 2,40€/l. Nun ist es auch Zeit, auf die kurze Hose zu wechseln. Sommerwetter vom feinsten! Endlich, nach diesem grausamen Frühling.

In den Alpen, von wo wir gerade hergekommen sind, quillt es nun schon richtig stark und der erste Regen fällt. Die Leute hier sind alle super freundlich und man ist herzlich willkommen. Gerne würden wir länger bleiben, doch wir haben noch über die Hälfte des Programms vor uns. Also starten wir wieder, diesmal auf der 13, da der Wind genau seitlich zur Bahn steht.





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Nächstes Ziel ist der Flugplatz Pinkafeld (LOGP). Nun sind wir im Burgenland angekommen. Einen Anflug oder ein Touch and Go wollte man uns wegen Anwohnerproblemen nicht genehmigen. Nur eine richtige Landung wäre möglich. Also machen wir das so. Der Platz liegt eng eingebettet zwischen Hügeln direkt vor der Stadt. Da in der Platzrunde die Berge im Westen überflogen werden müssen, liegt diese recht hoch. Im Queranflug muss man daher steiler sinken. Bei kaum Wind landen wir auf der 15. Vor 2 Jahren wurde die 630m lange Grasbahn komplett abgetragen und neu aufgeschüttet. Wir kommen uns vor wie auf Asphalt. Ein Traum! Kein einziger Buckel oder Unebenheit. Da wird man als Ampfinger richtig neidisch...





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Wir werden von den Flugleitern am Boden gleich in interessante Gespräche verwickelt. Man warnt uns vor Spitzerberg, unserem nächsten Ziel, dass das Grasareal dort so groß wäre, dass man nie wisse, wo Landebahn und Rollweg wären. Und Vöslau, unser letzter Stopp für heute, wäre der Snob-Flugplatz von Wien. Sehr teuer. OK, dann schauen wir mal.



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Nach kurzer Pause starten wir auf der 33. Der Wind umlaufend, maximal 2-3 Knoten Rückenwind. Falls möglich sollte die 33 genutzt werden, um die Stadt im Süden zu meiden. Da die umgebenden Berge doch etwas höher sind, nutzen wir jeden Meter der Bahn, der uns zur Verfügung steht.



Mühsam hebt sich die Maschine vom Boden und ganz flach mit kaum Steigrate fliegen wir auf die Berge zu. Die heißen Temperaturen von 26°C machen sich nun deutlich bemerkbar. Bis zum Bergsattel auf Höhe des Querabflugs schaffen wir es dann aber doch gerade so, die notwendige Höhe aufzubauen, um die Berge überfliegen zu können. Das sind dann die Momente, in denen man sich nichts sehnlicher wünscht als ein paar PS mehr...



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Nun geht es in den Ballungsraum Wien. Da wir später im Bereich von Wien Arrival fliegen werden, melde ich mich dort an. Doch der nette Lotse schickt uns gleich weiter zu Wien Information. „D-MFSI, microlight Breezer, VFR from Pinkafeld to Spitzerberg, just airborne at Pinkafeld, passing 2000ft, squawk 7000, direct course Spitzerberg staying clear of state boundary, CTR Vienna and restricted area R16.“ Damit wäre alles gesagt. Keine Rückfragen von der FIS. In Österreich ist die Funkqualität von der FIS oft sehr schlecht. So auch hier, obwohl man sich bereits in Sichtweite von Wien befindet.

Zunächst müssen wir die letzten Berge der Alpenausläufer passieren, dann sinken wir hinab ins Flachland. Dieses liegt hier auf nur ca. 500ft Höhe. Auf unserer rechten Seite sehen wir in die flache Puszta-Landschaft Ungarns hinein. Die Grenzlinie passieren wir in nur wenigen hundert Metern Abstand.



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Dann taucht der Neusiedler See auf. Wirklich riesig. In einem schmalen Korridor passieren wir zwischen dem Sperrgebiet R16 und der CTR Wien. Da uns die FIS keine andere Höhe zugewiesen hat, sind wir auf 2200ft geblieben, bis uns die FIS ruft: „D-SI confirm you are flying 2000ft or below?“ Ich: „D-SI 2200ft“. FIS: „D-SI you are in airspace D, stay 2000ft or below“. Ah ja. Warum wurde ich dann nicht zu Wien Arrival weitergereicht? Egal, wir sinken auf 1700ft. Hier im Flachland kein Problem.



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Dann tauchen richtige Wälder von Windrädern auf. Da es hier oft windig ist, leuchtet uns diese Maßnahme zur Energiegewinnung ein. Nun sind wir nicht mehr weit von der Slowakei entfernt. Die Stadt Bratislava ist schön zu sehen.



Den Flugplatz Spitzerberg (LOAS) sehen wir nicht sofort, aber rechtzeitig. Die 15 ist in Betrieb. Das Grasareal hier ist 390m breit und 830m lang. Anders als uns der Flugleiter in Pinkafeld gewarnt hat, sehen wir die RWY sofort. Diese führt entlang der parallel verlaufenden Straße. Im Anflug passiert man diese in knapper Höhe. Genau bei unserem Überflug nähert sich ein großer Lkw. Viel Luft ist da nicht mehr...

Abgesteckte Markierungen gibt es hier nicht. Die RWY und den TWY trennt lediglich ein nicht gemähter Grasstreifen. Da muss man schon genau aufpassen.



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Der Flugplatz liegt nur 12km entfernt von Bratislava. Hier hat Red Bull seine Finger im Spiel. So wurde das dortige alte Gebäude aus Kriegszeiten komplett renoviert und zu einem Hotel vom feinsten umgebaut. Klar, da spielt Geld keine Rolle. Zusätzlich gibt es noch ein Restaurant, das uns wärmstens empfohlen wurde und ein Swimmingpool. Hier kann man es definitiv länger aushalten.





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Doch statt uns an den Pool zu legen, telefoniere ich mit dem Militärflugplatz Wiener Neustadt West (LOXN). Dort lasse ich mir einen Anflug zur Übung genehmigen, um den Platz kennenzulernen. Dann starten wir wieder auf der 15. Gleicher Weg zurück durch die Passage zwischen R16 und CTR Wien, wieder auf 1700ft. Weiter gehts zum Low Approach in Wiener Neustadt West. Dieser Flugplatz ist der größte unbefestigte Flugplatz Europas! 1909 wurde der Flugplatz als erster Österreich-Ungarns eröffnet. Zu dieser Zeit existierte noch nicht einmal ein Flugzeug im Land. 1913 ging der Platz auf das Militär über. Hier wurden dann in Folge mehrere Militärflugzeuge entwickelt und gebaut. 1950 stationierten sowjetische Truppen MiG-15 Kampffjets auf dem Flugfeld. 1955 wurde der Platz schließlich zurück an Österreich übergeben. Doch das Militär nutzte ihn erst ab 1961 wieder. Heute findet hier hauptsächlich die Fallschirmspringerausbildung statt. Doch es gibt auch zivile Nutzung, vor allem am Wochenende. 20 verschiedenen Flugvereine und -schulen sind in Wiener Neustadt West beheimatet.

Das riesige Grasareal misst 1800m in der Breite und 2900m in der Länge. Nicht weniger als sechs Landebahnen sind hier anzutreffen, dazu zahlreiche Taxiways. Da muss man die Karte schon genau studieren. Uns wird die RWY 36R für den Low Approach zugewiesen. Das sollte einfach sein, ist sie doch die größte aller Bahnen. Dachte ich zumindest. Doch als wir uns dem Platz im Endanflug nähern, bin ich mir nicht mehr sicher, wo genau die 36R ist. Sie misst 1620x45m. Vor uns liegen drei parallele Bahnen, welche alle wie Runways aussehen. Laut Karte wäre es die mittlere, doch warum heißt sie dann R? Doch die rechte? Sind die Taxiways dann noch weiter draußen und kaum zu sehen, oder ist das rechte der Taxiway und das mittlere die 36R? Hütchen haben alle drei Bahnen und alle sehen auch gleich aus. Mehr

Seite 21 von 32



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

ist nicht beschriftet. Ich entscheide mich für die rechte der drei Bahnen. Erst als wir uns über ihr im tiefen Überflug befinden, bemerke ich, dass die Hütchen hier blau sind. So ein Mist, blau signalisiert doch immer Taxiway und rot Runway! Ich schaue nach links und sehe dort rote Hütchen. Verdammt! Doch den Taxiway ausgesucht. Naja, egal. Entweder hat uns das Militär am Radar beobachtet und einfach nichts gesagt weil es ihnen egal war oder sie haben nur aus dem Tower geschaut und deswegen unsere Position von der Perspektive her nicht genau gesehen.





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Wir steigen wieder nach oben. In diesem Moment schaue ich mir die Karte nochmal genau an und entdecke dann die zuerst gesuchte 36L. Diese befindet sich in oberen Hälfte der 36R, eben links davon. Dort, wo sie keiner sucht... Naja, wie gesagt egal, wir haben ja nicht aufgesetzt.

Die 36R liegt nur 1800m von der Landebahn des zivilen Flugplatzes Wiener Neustadt Ost entfernt. Auch interessant, dass zwei Flugplätze so dicht beieinander liegen.

Ich darf auch gleich umschalten auf die Frequenz von Vöslau (LOAV). Denn dieser liegt nur drei Flugminuten nördlich. Über die Wegpunkte S, L, T, W und K dürfen wir die 950m lange Asphaltbahn 13R anfliegen. Der Anflug über die Wegpunkte ist weit und lang. Man kommt sich vor wie ein Airliner im Anflug auf einen großen internationalen Flughafen. Der rechte Queranflug führt über die saftig grünen Berge des Wienerwaldes. Hier ist viel Verkehr, Fläche wie Heli. Aber alles geregelt und smooth. In den Kommentaren liest man viel schlechtes und es wird empfohlen, Vöslau zu meiden. Doch genau das Gegenteil erfahren wir. Uns gefällt es hier. Großer Flugplatz, aber nicht zu groß, etwas mehr Verkehr. Auch die Landegebühr ist mit 13,20€ für unseren Breezer absolut akzeptabel. Ich kann nicht verstehen, warum wir vor teuren Gebühren hier gewarnt wurden und sich auch viele Piloten darüber beschwerten. An der Tankstelle gibt es einen Automaten, mit Karte zahlbar. Super Plus kostet 2,34€/l. Nach dem Auftanken parken wir auf dem Vorfeld. Dort erwartet uns eine alte Draken des Bundesheeres sowie die Cockpitsektion einer Percival Pembroke. Im Restaurant machen wir Pause. Karibische Salsamusik empfängt uns bei sommerlichen Temperaturen. Das macht Laune! Wie gern würde ich mir jetzt einen Cocktail bestellen...!



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Nun zieht es auch hier langsam von den Wolken her zu. Das große Gewitter über den östlichen Ausläufern der Alpen löst sich zwar langsam auf, aber Teile dessen driften in verschiedene Richtungen ab, eines auch zu uns.





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Starten wir lieber wieder, bevor wir noch nass werden. Aber eines lasse ich mir nicht nehmen: Schuhe ausziehen, erster Barfußflug des Jahres!

Um 15.39 Uhr starten wir auf der 13R und verlassen den Platz über Wegpunkt B und G. Dabei gibt es einen schönen Panoblick auf Wien. Kaum haben wir den Bereich verlassen, geht über diesem auch schon ein Regenschauer nieder. Sind wir also genau rechtzeitig aufgebrochen!

Zunächst entlang der Autobahn A21 geht es zum Leopold-Figl-Observatorium. Dieses liegt in toller Lage in den Bergen des Wienerwaldes. Von hier aus hat man in der Nacht sicher einen tollen Blick auf die Sterne.





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Eine Zeit lang fliegen wir noch über den nördlichen Ausläufern der Alpen, dann hat uns das Flachland wieder. In den Bergen haben sich noch ein paar andere Schauer und Gewitter gebildet, doch auf unserer Flugroute alles frei von Wolken. Ein letzter Blick auf die schöne Stadt Steyr, dann verlassen wir Österreich.





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Da wir Rückenwind haben, dauert es nur 1:39, bis wir wieder zurück in Ampfing sind. Insgesamt waren wir heute 5:32 in der Luft und haben 957km zurückgelegt. Dabei haben wir viele verschiedene Regionen und Facetten Österreichs kennenlernen dürfen. Meist ist einem gar nicht bewusst, wie unterschiedlich unser Nachbarland sein kann! Ich kann jeden nur dazu animieren, auch einmal die entfernteren Regionen des Landes anzufliegen. Man wird es nicht bereuen!



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

