



# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

## ZUM EISSEN NACH VENEDIG

Endlich passt das Wetter. Seit Ende Sommer letzten Jahres probiere ich nun schon, diese Tour zu fliegen. Doch nie hat das Wetter gepasst, war die Maschine frei oder hatte ich Zeit. Heute passt es aber perfekt. Um 05.30 Uhr, als es noch dunkel ist, treffen uns Steffen und ich in Mühldorf am Flugplatz. Am Vortag hatte ich unseren Breezer von Ampfing nach Mühldorf transferiert. Da in Ampfing laut Betriebsordnung ein Start frühestens ab 08.00 Uhr erlaubt ist, war dieser Schritt notwendig.

Zum Glück habe ich die Maschine am Vortag mit der Haube abgedeckt, denn jetzt am Morgen ist alles klatschnass. Kurz vor 06.00 Uhr kommt der nette Flugleiter von Mühldorf und wünscht uns einen guten Flug. Dann gehts los. Kurz nach Sonnenaufgang beschleunigt Steffen um 06.14 Uhr unsere Maschine und wir heben ab. Die Wassertropfen verabschieden sich schnell von den Tragflächen. Der Flugleiter öffnet unseren Flugplan und als wir uns aus der Platzrunde verabschieden, ist er schon nicht mehr erreichbar, bereits wieder unterwegs mit dem Fahrrad zurück nach Hause zum Frühstück.





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Ich melde mich sogleich bei der FIS an. Gleich nach dem Einleitungsanruf entgegnet mir der nette Lotse: „D-SM, guten Morgen, es geht mit Flugplan nach LIKH?“ Wir sind scheinbar die einzigen Privatflieger um diese Uhrzeit und werden schon erwartet. Sonst ist auch Totenstille auf der FIS-Frequenz. Die Dunstgrenze ist heute erstaunlich hoch. Aber selbst unterhalb dieser ist es in diesen frühen Morgenstunden absolut ruhig.



# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Eine gute halbe Stunde dauert unser kontinuierlicher Steigflug auf FL100. In Deutschland fliegen wir ab 5000ft mit Standard-QNH. Ab der österreichischen Grenze wieder mit regionalem QNH. Die Regelung QNH Standard ab 5000ft gilt nämlich nicht in unserem Nachbarland. Wien Information auf der 124,400 MHz ist zunächst nicht erreichbar, obwohl wir uns in 10.000ft Höhe befinden. Erst ab Zell am See bekomme ich Funkkontakt.





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Hier in Zell am See liegen tiefe Wolken in den Tälern. Ein erhabener Anblick, wenn man in großer Höhe darüber hinwegfliegt. Der Knackpunkt der Reise heute liegt vor uns: das Hochtorn beim Großglockner. Hier hat man nur wenig Toleranz. Rechts und links von der Hochalpenstraße, über der man sich halten muss, liegt Nationalparkgebiet, in das nicht eingeflogen werden darf. Der höchste Punkt der Straße, das Hochtorn, liegt auf 2576m/8450ft. Oberhalb 10.000ft sind für heute stärkere Höhenwinde aus Norden vorhergesagt. Ob wir da starke Leeturbulenzen im Bergschatten bekommen werden?





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB







# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Nach dem Passieren des Hochtors, als wir einen Panoramablick auf den Großglockner, Österreichs höchsten Berg, und dessen Gletscher genießen, wackelt es ein bisschen. Aber nicht der Rede wert. Das wäre geschafft! Nun liegt Kärnten vor uns. Über Lienz fliegen wir weiter zum Wegpunkt VEKEN. Auch Klagenfurt und das gesamte Tal um die Stadt herum ist von tiefen Wolken bedeckt. Nur die Berggipfel schauen heraus.





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

VEKEN ist auch zugleich der Einflug nach Italien. „Padova Information, D-MFSM, buon giorno!“ begrüße ich die FIS. Der Lotse grüßt nett zurück, fragt nach unserer geplanten Strecke und wann wir den Zielort erreichen werden. Ich war zwar schon öfter in Italien, doch heute ist es das erste Mal, dass ich mit Padova, also der FIS, funke. Kurz vor den letzten Ausläufern der Alpen beginnen wir mit dem Sinkflug. Es ist eher ein „Geier-Sturzflug“, denn unser Ziel, der Flugplatz Rivoli di Osoppo (LIKH) liegt auf nur 568ft. Vor dem Sinkflug waren wir noch auf 10.000ft. Was vorher an Höhe mühevoll in gut 30min aufgebaut war, ist binnen weniger Minuten wieder abgebaut. Im Cockpit wird es merkbar wärmer. Als wir den Flugplatz in Sicht haben, melde ich mich bei der FIS ab. Diese schließt unseren Flugplan und informiert uns über die Schließzeit sowie dass wir ab nun auf uns alleine ohne Such- und Rettungsdienst gestellt wären.





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Wie erwartet meldet sich auf der Funkfrequenz von Rivoli di Osoppo keiner. Über WhatsApp hatte ich die Vortage Kontakt mit einem Verantwortlichen des Platzes, einem Airliner-Piloten. Der hat unsere Landung genehmigt, aber ich sollte noch den PPR-Antrag auf der Homepage des Platzes machen. Das habe ich, doch nie eine richtige Bestätigung bekommen. Egal, wir landen. Das OK habe ich ja per WhatsApp bekommen. Und außerdem interessiert es in Italien eh keinen. Im Anflug sehen wir uns den Windsack an. Die 03 ist Betrieb. Als wir uns im Gegenanflug befinden, werden wir ziemlich durchgeschüttelt. Ein strammer sich verwirbelnder Wind bläst aus dem Alpental bei Gemona. Ich vermute Fallwinde aus Norden. Nach 1:32 setzt Steffen den Breezer sanft auf die 850m lange Asphaltbahn. Der Belag ist vom feinsten. Ein Genuss! Wir rollen gleich zur Tankstelle. Hier gibt es einen Tankautomaten. Zahlbar per Kreditkarte, ohne jegliche Schikanen. Ein Genuss!





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB







# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Am Platz ist wie erwartet keiner. Es ist 07.45 Uhr. Laut Nachricht soll frühestens um 08.00 oder 08.30 Uhr ein Flugleiter kommen. Vorher ist alles Self-Service. Auf seiner Webseite macht der Platz Werbung als „offenes Fenster auf die Alpen“. Da bekommt man definitiv Lust...! Doch leider ist von der leicht bekleideten Italienerin von der Webseite hier am Platz weit und breit nichts zu sehen. Aber egal, ich habe nun ein ganz anderes Bedürfnis. Doch sowohl Restaurant als auch Toilette sind verschlossen. Auf der Rückseite des Gebäudes befindet sich eine Baustelle mit Bauarbeitern. Freundlicherweise darf ich ihr Dixiklo benutzen. Na also, geht doch!





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Da wir noch gut Programm vor uns haben, wollen uns Steffen und ich nicht lange aufhalten. Noch bevor ein Flugleiter kommt, starten wir wieder auf der 03. Da ich noch eine Aufnahme mit der GoPro brauche, fliegen wir eine Platzrunde und machen noch ein Touch and Go. Eine Landegebühr gibt es hier auch nicht wenn der Flugleiter vor Ort ist.

Nun folgt ein Zickzack-Flug zwischen Flugplätzen, die zwischen uns und Venedig liegen. Als erstes machen wir einen Übungsanflug auf den Flugplatz Always. In Italien haben private Flugplätze oft seltsame Namen. Der Platz hat eine schöne Grasbahn und ein bisschen Infrastruktur.



Ebenso Ali Friuli, wo wir bis zum Boden heruntergehen. Hier kann man durchaus mal landen und länger bleiben. Die Landschaft ist hier absolut flach, bräunliche landestypische Steinhäuser dominieren das Bild.



# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Es geht weiter nach Udine. Dort gibt es einen großen Flugplatz mit einem riesigen Grasareal und einer 730x40m großen Grasbahn. Während unseres Anflug bin ich noch der Meinung, zum ersten Mal hier zu sein, doch ein bisschen kommt mir der Platz bekannt vor. Ein Blick ins private Logbuch zeigt, dass ich hier schon einmal vor vielen Jahren ein Touch and Go gemacht habe. Naja, bei 541 mit dem UL angeflogenen Flugplätzen in Deutschland und Europa kann man einen Platz schon mal vergessen...



# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Unser nächstes Ziel ist der Flugplatz Flysynthesis. Dieser gehört dem gleichnamigen Flugzeughersteller, welcher ULs aus Kohlenstofffaser herstellt. Der Flugplatz hat eine Asphaltbahn und liegt auf dem ehemaligen Gelände des Militärflugplatzes Mortegliano. Uralte Betonplatten zeugen noch von der damals 2000m langen und 90m breiten Runway. In deren Mitte liegt die heutige nur mehr 700x12m messende aktive Piste. Per Email haben wir die Erlaubnis bekommen, ein Touch and Go machen zu dürfen. Man hat uns aber auch davor gewarnt, dass es hier keinen Funk gibt, man also besonders auf anderen Verkehr achten muss und sich unmittelbar vor und hinter der Piste ein 1,5m hoher Zaun befindet, welcher das Firmengelände umgibt. Zu tief darf man also nicht anfliegen.





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Unser nächster Platz ist der private I Grifoni. Dort erwartet uns eine 300m kurze Grasbahn. Das besondere hierbei ist, dass deren letztes Drittel die CTR vom internationalen Flughafen Triest durchschneidet. Da wir ohnehin nur einen Übungsanflug machen wollen, ziehe ich kurz vor der Bahn wieder steil nach oben und leite sofort eine Linkskurve, weg von der CTR, ein. Das erlaubt einen schönen Blick auf die Villa Gorgo.





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Dann fliegen wir unterhalb 1500ft zwischen den beiden CTRs Triest und Rivolto hindurch. Hier sind wir in einer TMZ und rasten daher Frequenz und Squawk wie vorgeschrieben.

Etwas nördlich von Bibione liegen die Flugplätze Piancada und Agriturismo Toniatti. Auch dort machen wir jeweils ein Touch and Go zur Übung.



# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB







# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Nicht weit entfernt davon befindet sich Mazarack. Diesen Namen hat man in meinen Anfangsjahren der Fliegerei ständig gehört. Es war das Mekka eines jeden UL-Piloten damals. Nun wollen wir es uns auch mal anschauen. Der Platz liegt direkt neben der Lagune um den Fluss Canale Nicesolo. Viel Infrastruktur gibt es hier nicht. Lediglich das bekannte Restaurant, ein großes Grasvorfeld und die 600m lange Grasbahn. Touch and Go und weg.



Seite 26 von 54

**FLUGSTUNDE GmbH**  
Thaler Berg 27  
84428 Buchbach  
Deutschland

**Kontakt**  
T +49 (8086) 94 001  
E [meine@flugstunde.de](mailto:meine@flugstunde.de)  
W [www.flugstunde.de](http://www.flugstunde.de)

**Geschäftsführer**  
Michael Schimanski  
**Amtsgericht Traunstein**  
HRB 28477

**USt-IdNr.**  
DE815855968  
**Gläubiger-Identifikationsnummer**  
DE66ZZ00002286623

**Bankverbindung**  
VR-Bank Taufkirchen-Dorfen e.G.  
IBAN DE10 7016 9566 0101 8015 03  
BIC GENODEF1TAV



# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Dann geht es bei Caorle endlich auf die Adria hinaus. Hier bin ich schon öfter geflogen, aber es ist immer wieder schön. Noch ist keine Saison in Italien und die Strände sind noch nicht von tausenden Sonnenschirmen verdeckt. Ich sehe auch den Flugplatz von Caorle und die Verbindungsstraße in die Stadt, auf der Michi und ich mal bei 35°C mit dem Radl vom Flugplatz zum Strand gefahren sind. Noch heute kann ich mich an Michis hochroten Kopf erinnern...



# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Unser letztes Touch and Go machen wir auf dem Flugplatz Caposile (LKI), unweit von Venedig. Ein wunderbarer Flugplatz mit ganzen sechs Hangars und einem schönen Hauptgebäude aus Holz. Eine gute Alternative zum teureren Venezia Lido (LIPV), was unser finales Ziel heute ist und nun direkt vor uns liegt.



Auf Höhe von Lido di Jesolo melde ich mich über dem Meer vor der Küste beim Flugleiter von Venezia Lido an. Zu meiner Freude ist die Piste 05 in Betrieb. Das verspricht ein Panoramaaufflug! Leider wird meiner Bitte, den Platz vor der Landung im Norden außerhalb der CTR von Venedig für Fotoaufnahmen zu passieren, nicht entsprochen. Der Flugleiter möchte uns direkt zur Landung reinholen. Da kommt mir eine Idee und ich weise Steffen an, den Anflug absichtlich zu hoch zu gestalten, sodass wir durchstarten müssen. Auf diese Weise hätten wir dann zweimal die Chance für Fotos und Videos.



# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Die Platzrunde von Lido befindet sich südlich. Der rechte Gegenanflug beendet sich über dem Meer. Dann überfliegt man die schmale Insel Lido im rechten Queranflug. Nun hat man Kurs direkt auf die Lagunenstadt Venedig. Was für ein Anblick! Wir sind begeistert. Bevor in den Endanflug auf die 05 eingedreht wird, befindet man sich nur mehr 2600m vom Markusplatz entfernt! Steffen fliegt wie geplant zu hoch an und wir müssen „leider“ durchstarten...



# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Wieder in die Platzrunde und nochmal das Pano genießen. Über dem Tempio Votivo della Pace di Venezia auf der Insel Lido dreht Steffen diesmal tiefer ein, sodass es für eine Landung passt.

Die Grasbahn in Lido misst 994x45m. Sie ist mit Matte verstärkt und für unseren Breezer äußerst verträglich. Der Höhenmesser zeigt für uns ungewohnte 13ft an. Als erstes tanken wir am Hauptgebäude auf. AvGas gibt es hier für stolze 3,25€/l, aber wir müssen tanken, um später nach Hause zu kommen. Das Feuerwehrauto vor dem „Terminal“ begeistert mich. Ein schöner Oldtimer und gutes Fotoobjekt.







# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Nachdem wir die Maschine aufs Gras zum Parken gezogen haben, schauen wir uns das Terminal von innen an. Begeisterung macht sich in mir breit. Ein wahrliches VIP-Terminal mit schöner Einrichtung und Jazzmusik genau nach meinem Geschmack. Hier könnte man es länger aushalten. Da sowohl Steffen als auch ich unsere Trinkflaschen zu Hause vergessen haben und wir natürlich auch in Rivoli di Osoppo nichts kaufen konnten, plündern wir hier im Terminal erstmal den Getränkeautomaten.

Der Flugplatz mit dem klangvollen Namen Giovanni Nicelli wurde 1915 als Militärflugplatz eröffnet. Flogen die verschiedenen Fluggesellschaften Venedig zunächst noch vorwiegend mit Flugbooten an, wurde 1926 die zivile Mitnutzung des Militärflughafens gestattet. Bis 1953 diente Venezia Lido als Venedigs Verkehrsflughafen. Als der Flugplatz für die immer größer werdenden Flugzeuge schließlich zu klein wurde, zogen die Fluggesellschaften auf den 30km entfernten Flughafen Treviso um, bevor 1960 der heutige internationale Flughafen Venedig-Marco Polo auf dem Festland im Norden der Stadt eröffnet wurde. Venezia Lido diente fortan als Flugplatz für die private Luftfahrt und wurde um die Jahrtausendwende im Stil des früheren Verkehrsflughafens restauriert.





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Wir wollen in die Stadt. Unser Ziel ist es schließlich, ein Eis auf dem Markusplatz zu schlecken. Auf meine Frage nach einem Transfer meint der Kassierer im Terminal, dass sich Leihfahrräder vor dem Terminal befänden. Ich habe auch noch von E-Scootern gelesen, die man ausleihen könne. Doch Pustekuchen. Nichts finden wir vor dem Gebäude. Aha, da kommt gerade ein Bus. Wo der wohl hinfährt? Gerade als wir uns entscheiden, den Busfahrer zu fragen, fährt uns dieser vor der Nase davon. Nächster in 20min, da können wir zur Schiffsanlegestelle auch laufen.







# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Mit der Wasserfähre geht es für unerschämte 9,50€ pro Person oneway innerhalb gut 15min hinüber in die Lagunenstadt zum Markusplatz. Spätestens jetzt überkommt jeden von uns Urlaubsfeeling. Venedig lockt mit all seinen Sehenswürdigkeiten. Am Markusplatz gönnen wir uns das ersehnte Eis. 4€ für zwei Kugeln hier am Hauptplatz ist auch noch akzeptabel.



# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Gerne würden wir hier mehr Zeit verbringen, doch ich muss bereits überlegen, für wann ich den Flugplan für unseren Rückflug nach Ampfing aufgeben soll. Ich errechne eine EOBt von 13:15t als sinnvoll. Also Flugplan online an die DFS verschickt und mit der nächsten Wasserfähre wieder zurück nach Lido. Kaum dort angekommen, bekomme ich einen Anruf auf meinem Handy. Langen, Hessen, Deutschland, steht auf dem Display. Das kann nur die FIS sein! Und so ist es. Die nette FIS-Frau möchte lediglich wissen, ob unser UL „advanced“ oder „basic“ sei. Die italienischen Lotsen wollen das wissen. „Advanced“ gebe ich natürlich zu verstehen. Sonst dürften wir ja gar keinen Flugplan aufgeben und nicht mal hier sein... Sie gibt mir noch den Tipp, bei Italienflügen im Flugplan hinter ULAC (= ultralight aircraft) immer gleich „ADVANCED“ zu schreiben, dann wüssten auch die Italiener Bescheid und es käme nicht zu Rückfragen. Wieder was gelernt.

Diesmal erwischen wir den Bus und in wenigen Minuten sind wir wieder zurück am Flugplatz. Zu meiner Freude hat der Wind in der Zwischenzeit gedreht und nun ist die 23 in Betrieb. So können wir uns auch noch die andere Runde anschauen. Mit dem Flugplan habe ich gut kalkuliert, genau um 13.15 Uhr lassen wir den Motor an. Auf Nachfrage dürfen wir nach dem Take off eine Platzrunde mit Low Approach fliegen, bevor es auf die Reise zurück nach Ampfing geht.

Um 13.27 Uhr heben wir auf der 23 ab. Die Lagunenstadt liegt nun rechts von uns. Im Endanflug auf die 23 fliegt man bis kurz vor der Bahn über dem Meer. Auch toll!





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB







# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Nach dem Low Approach fliegen wir entlang der Küste bis Lido di Jesolo. Dort darf ich mich von der Frequenz abmelden und auf Padova Information umschalten. Anders als seit kurzem in Deutschland kann ich auf dieser Frequenz bleiben und muss auch keinen Listening Squawk in der TMZ von Triest rasten.

Zunächst bleiben wir auf 1200ft, unterhalb der CTR Venezia 2. Ab Caorle verlassen wir das Meer und fliegen landeinwärts Richtung Nordost. Zwischen den CTRs Triest und Rivolto erbitte ich dann einen Steigflug: „D-MFSM request climbing 4000ft“. Schließlich sind die Berge der Alpen nicht mehr so weit weg und unser Breezer braucht lange, um auf 10.000ft zu steigen, was wir für die Alpenüberquerung brauchen. FIS: „D-SM standby!“ Nach kurzer Zeit, in welcher der Lotse meine Anfrage mit Padova Radar abgeklärt hat: „D-SM, contact Padova Radar on 119,175!“

Padova Radar gibt uns frei zum Steigflug auf 4000ft. Vor den Bergen der Alpen haben sich einige Quellwolken gebildet. Zum Glück etwas weniger im Osten auf unserer Flugroute. Ob wir die übersteigen werden können? Kurz vor Erreichen der 4000ft erbitte ich daher gleich den Steigflug auf 10.000ft, denn lange dauert es nicht mehr, bis die ersten Berge da sind. Auch dies wird genehmigt mit dem Hinweis, dass wie im NOTAM ausgewiesen, militärisches Paragliding vom Boden bis in 10.000ft in unserem Bereich stattfinden würde. Ich bestätige, dass wir auf Paragliders achten.

Weitere Minuten später, während wir immer noch wie ein nasser Sack im Steigflug hängen – wie sehr wünsche ich mir in diesem Moment 50PS mehr... - bemerken wir, dass wir die Cumuluswolken vor uns mit der aktuellen Steigrate nicht überfliegen können. So erbitte ich das Verlassen unseres im Flugplan angegebenen Weges nach Westen, wo die Wolken niedriger und noch weiter weg sind. „D-SM, roger, left turn is approved, you are leaving my area, so contact again Padova Information on 126,425, buona giornata!“

Wenig später erreichen wir endlich nach gut 30min Steigflug die 10.000ft und sind knapp oberhalb der meisten uns umgebenden Wolken. Wir gehen zurück auf den ursprünglichen Kurs und verlassen über VEKEN Italien. Da einige Wolken doch noch knapp über unsere Flughöhe hinausragen, steigen wir weiter auf knapp 11.000ft. Das passt dann wunderbar. Die tiefen Wolken in den Tälern vom Morgen haben sich längst aufgelöst.



# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





# FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Wien Information will nicht viel von uns, wir sollen lediglich den Ausflug aus dem Bundesgebiet melden. Noch einmal beeindruckt der Großglockner und das Hochtor unter uns. Dann geht es über Zell am See zurück nach Deutschland. Noch lange bleiben wir in den großen Höhen, wo es schön ruhig ist. Erst kurz vor Ampfing haben uns die Thermikturbulenzen und -winde wieder und schütteln uns durch.

Nach 2:24 seit Venezia Lido landen wir um 15.50 Uhr zurück auf unserer Heimatbasis. Insgesamt waren wir heute 5:33 in der Luft und haben 922km zurückgelegt. Es war ein toller Flug mit vielen schönen Erlebnissen und eins ist sicher: wir werden auf jeden Fall wieder nach Venezia Lido fliegen!



DFS Deutsche Flugsicherung

## Flugplan Management – Detailansicht

DMFSM-VG-REG/DMFSM LIPV1115-EDNA-DOF/230504



ARRIVED



(FPL-DMFSM-VG  
-ULAC/L-Y/S  
-LIPV1115  
-N0087VFR DCT LIKE DCT 4553N01315E DCT UD11 DCT VEKEN DCT LOKL DCT  
LOWZ DCT EDJG DCT  
-EDNA0233 LIKH LOWZ  
-OPR/FLUGSTUNDE GMBH RMK/ULAC ADVANCED REG/DMFSM EET/LIKE0017 4553N01315E0035 VEKEN0107  
LOKL0126 LOWZ0149 EDJG0216 DOF/230504  
-P/2 A/WHITE WITH GREEN STRIPES R/VE C/PLECHINGER RALF E/0430 N/+4915141942549)

## Flugplan-Historie

