



FLUGSTUNDE

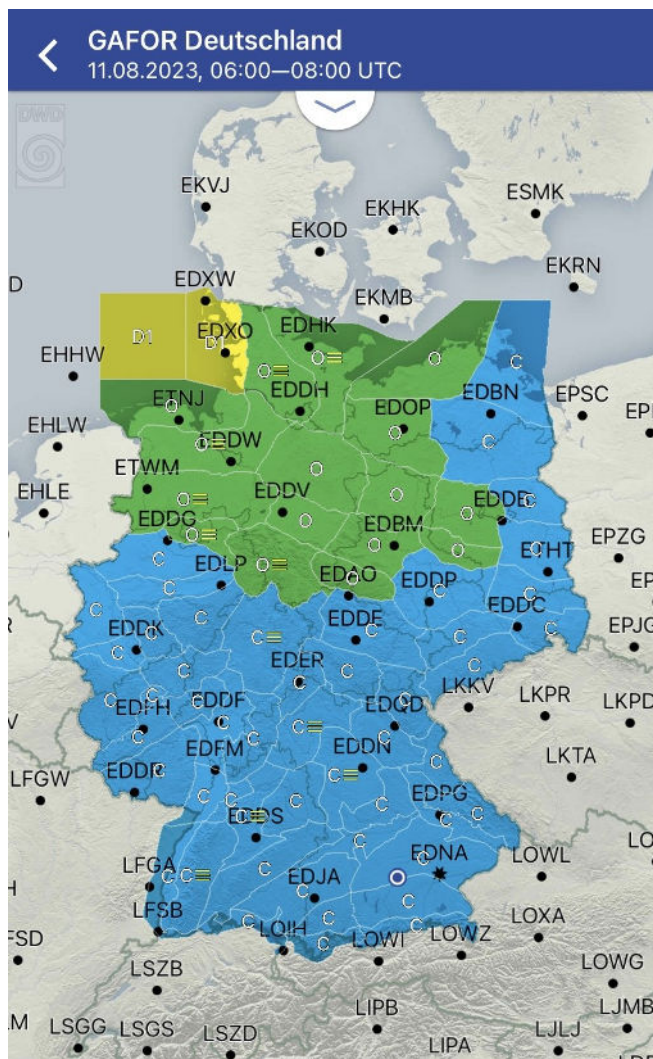
FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

MIT EINER WT-9 LSA ZUR ALPENEINWEISUNG NACH ITALIEN

Ihr wollt schon immer mal in die Alpen oder nach Italien fliegen, habt aber noch nicht die gewünschte Erfahrung oder möchtet eine professionelle Einweisung? Auch das bietet die Flugstunde GmbH an. Chris hatte seinen PPL noch nicht so lange und wollte gerne einmal über die Alpen nach Italien fliegen. So kam es, dass er sich bei uns meldete und ich daraufhin mit ihm eine Route ausarbeitete.

Endlich passt das Wetter heute für die Alpen! Der GAFOR sagt Charlie für gesamt Süddeutschland voraus. Wie vereinbart landet Chris mit der D-EAWT, einer Dynamic WT-9 in der LSA-Ausführung des Aeroclubs Bamberg, kurz nach 09.00 Uhr in Landshut (EDML). Nach einer kurzen Begrüßung und Pause steige ich zu. Mit Flugplan heben wir um 09.51 Uhr in Richtung Süden ab. Bis zur deutschen Grenze sind wir bei Langen Information angemeldet, dann schalten wir um auf Innsbruck Radar.

Dessen Lotse weist uns gleich an, auf 10.000ft zu steigen, dazu dürfen wir schon ab Höhe Kufstein den Wegpunkt "S" südlich der CTR Innsbruck direkt anfliegen. Auch in den Alpen zeigt sich das Wetter von seiner besten Seite.





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Die Stadt Innsbruck beeindruckt wie immer mit seiner Lage im schönen Inntal.



Nächster Wegpunkt ist dann "BR", der Brenner, welchen wir ebenfalls direkt anfliegen dürfen.

Letztes Mal flog ich hier mit unserem Breezer in 7000ft. Das ging sich mit den Bergen noch aus, war aber schon etwas knapp. Heute in 10.000ft kein Problem. Auch die Perspektive auf die Berge ist eine ganz andere.

Über "BR" entlässt mich Innsbruck Radar und ich darf Padova Information rufen. Wie bereits vermutet, kommt aber aufgrund der Abschattung der Berge kein Funkkontakt zustande. Nicht einmal auf unserer Flughöhe. Nach einem Mal Probieren gebe ich auf. Geht auch ohne FIS. Kurz vor Sterzing macht mich Chris auf einen anderen Flieger aufmerksam, welcher sich direkt hinter und etwa 1000ft unter uns befindet. Es ist ein UL, welches in gleiche Richtung fliegt. Also auch die Brennerroute. Wir haben aktuell eine Ground Speed von 110kts, doch das UL kommt näher! Das kann nur eine VL3 sein. Sicherheitshalber machen wir über Sterzing einen Vollkreis und lassen das UL überholen. Später hören wir am Funk, dass es sich dabei tatsächlich um eine VL3 handelt. Wahnsinn, wie schnell die sind...!



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Blick auf die A22 über Sterzing nach Brixen

Es geht vorbei an Brixen, immer entlang der A22 Brennerautobahn.



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Oben: Die A22 kurz vor Bozen in nördlicher Richtung. Unten: Blick auf die westlichen Dolomiten





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Blick in Richtung Trento

Da unsere Flugroute fast genau über Bolzano führt, möchte ich mich dort natürlich anmelden. Von meinem letzten Besuch weiß ich noch, dass erst etwa am Wegpunkt E1 (Castelletto) Funkkontakt möglich sein wird. Zwar fliegen wir auf 10.000ft weit oberhalb des Luftraumes von Bolzano, welcher bis auf 6000ft hinaufreicht, aber sicher ist sicher. Wir werdem vom Turm lediglich angewiesen, den Ausflugspunkt S1 zu melden.



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Bozen





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Wir folgen weiter der A22. Kurz vor unserem Ziel Trento sind wir bereits auf 2800ft abgesunken. Es wird merkbar wärmer im Cockpit. Das Sperrgebiet LIP105 passieren wir kurzentschlossen im Osten. Zehn Meilen vor Trento melde ich mich am Funk an. Heute ist die 36 in Betrieb und wir dürfen direkt in den Gegenanflug auf die 36 einfliegen.



Die Platzrunde in Trento ist ziemlich eng. Im Gegenanflug fliegt man parallel zur Autobahn A22. Dann folgt ein enger kurzer Queranflug, den man auch als 180°-Kurve bezeichnen könnte. Nach 1:43 setzt Chris die Dynamic weich auf die 36. Da viel Verkehr herrscht – es warten drei Flieger zum Take off und zwei befinden sich im Anflug – müssen wir den Backtrack beschleunigen. Über Rollweg A verlassen wir die Bahn und rollen gleich zur Tankstelle. Dort gibts gegen Vorlage der Kreditkarte Super, AvGas und Jet A1. Self Service ohne Schikanen. Sehr angenehm.



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Während unserer Pause überlegen wir schon mal, für wann wir unseren Flugplan für den Rückflug aufgeben wollen. Von Trento soll es weiter nach Iseo Lake Airfield Costa Volpino gehen und von dort aus dann direkt zurück nach Landshut. Nachdem wir die Flugzeiten abgeschätzt haben, entscheiden wir uns für 13.30 Uhr lokal. So schicke ich den am Vortag erstellten Flugplan per Smartphone an die DFS.

Nach etwa einer Stunde Bodenzeit starten wir wieder. Der Wind ist nun schwach und umlaufend, wir dürfen uns die Startrichtung aussuchen. Da wir in Richtung Süden abfliegen wollen, entscheiden wir uns für die 18. Powervoll zieht der Rotax die Dynamic in die Luft.



Wir steigen auf 4300ft. Es dauert nicht lange, bis wir auf Höhe Rovereto sind. Dort biegen wir nach Westen zum Gardasee ab.

Der Blick auf Riva del Garda ist immer wieder beeindruckend.



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



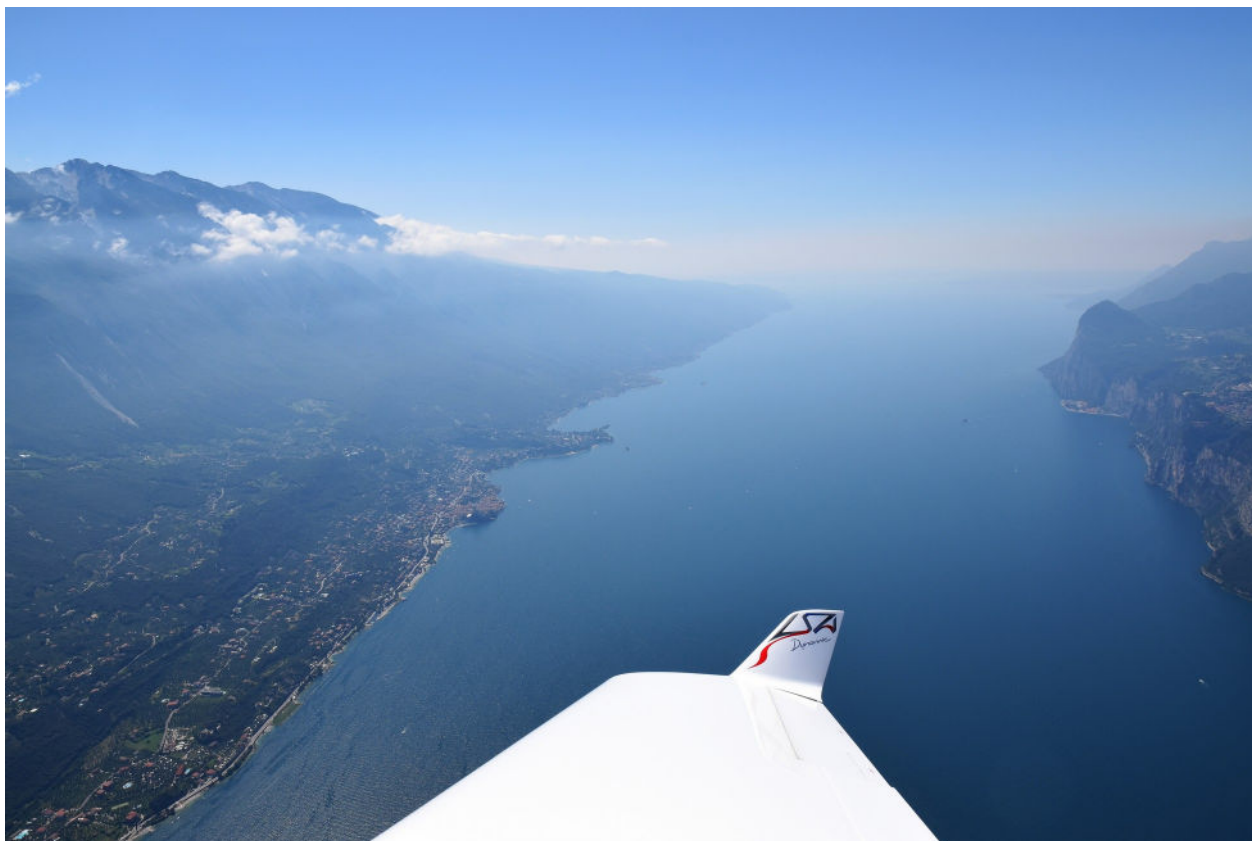


FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Nun überfliegen wir den Gardasee entlang seines schmalen Teils im Norden. Manchmal erinnert er an einen Fjord in Norwegen...

Leider ist es wieder extrem diesig, wie bei meinem letzten Flug. Schwierig für gute Fotos.



Etwa in der Mitte des Gardasees befindet sich an dessen Westufer der 5187ft hohe Monte Pizzocolo. Diesen passieren wir noch und wenig später bei Wegpunkt ELTAR schlagen wir Westkurs Richtung Lago d'Iseo ein. Dazu bleiben wir auf 4300ft. Ab 5000ft beginnt Luftraum D von Milano, den wir vermeiden wollen, recht viel tiefer können wir aber auch nicht fliegen, da sich unter uns die Berge doch recht hoch auftürmen. Eine Zeit lang geht das auf unserem eingeschlagenen Kurs auch gut so, doch dann müssen wir etwas nach Nordwest drehen, um höheren Bergen auszuweichen. So folgen wir unterhalb der Berggipfelhöhe einem geschwungenen Tal entlang der Ortschaften Villa und Gardone Val Trompia. Hier sehen die Berge ganz anders aus als in den Alpen, wie ich sie kenne. Ziemlich spitz und steile mit Buschwerk bewaldete Hänge. Nach ein bisschen Slalom finden wir eine passende Stelle zum Ausflug auf den Lago d'Iseo.



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Vor uns befindet sich die große Insel Monte Isola mitten im Lago d'Iseo. Sie ist mit 9km Umfang und einer Höhe von mehr als 400m die größte Binnenseeinsel Südeuropas. Unser Ziel im Norden des Sees, der Flugplatz Iseo Lake Airfield Costa Volpino (BG07), ist noch nicht zu sehen, denn er liegt hinter dem 4094ft hohen Corna Trentapassi, einem steilen Berg am Ostufer des Sees. Dort befindet sich auch der Meldepunkt "S" mit Beiname "Trenta Passi", den man in 2000ft anfliegen soll.



Als wir bei "S" ankommen, funke ich, aber wie erwartet meldet sich keiner. Das ist durchaus normal in Italien. Aber ich habe am Vortag zudem per WhatsApp das OK vom Flugplatzbesitzer für die Landung bekommen. Also fliegen wir weiter an. Da wir keine Infos über den Wind und den Pistenzustand haben, überfliegen wir den Platz zunächst oberhalb der Platzrundenhöhe. Ein Blick auf das Gelände zeigt, dass die Bahn frei ist. Nur einen Windsack kann ich trotz bester Bemühungen nicht erkennen. Plötzlich entdecke ich eine große Italienfahne. Diese zeigt mir deutlich Wind aus südwestlicher Richtung, also genau auf der Bahn. So drehen wir zunächst wieder ab in Richtung See, um von dort ohne Stress in den Gegenanflug auf die Piste 22 einfliegen zu können.



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Die Platzrunde ist relativ eng, aber kein Problem. Im Endanflug bekommen wir etwas mehr Wirbel und Leerturbulenzen ab. Chris muss deutlich mehr am Stick korrigieren als noch in Trento.



Aber wir kommen wie gewünscht zum Aufsetzpunkt auf der nur 480m kurzen Grasbahn. Diese ist ziemlich uneben, wir werden ganz schön durchgeschüttelt. So habe ich das eigentlich nicht erwartet. Eine solche Piste wäre eher Osteuropa zuzuordnen. Aber wir kommen auf Höhe der Parkfläche gut zum Stehen und können abrollen. Da kein Mensch hier ist, stellen wir uns einfach irgendwo ab.

Ungewöhnlich grün für Italien ist das Gras hier. Unter einem großen Pavillon befinden sich Stühle und Tische sowie zwei ULS. Auf einem der Tische stehen noch halb volle Getränkebecher. Als ob hier jemand in Panik geflüchtet wäre. Eine etwas seltsame Stimmung. Wir jedoch machen es uns trotzdem gemütlich und packen unsere Brotzeit aus, die wir uns auf jeden Fall verdient haben. Außer einem Jogger, der mal quer über den Platz läuft, sehen wir keinen Menschen. Die umgebenden Berge beeindruckt mit ihrer Höhe. Das Tal, in welchem sich der Lago d'Iseo befindet, ist nicht allzu breit. Daher entscheiden wir uns beim Abflugsbriefing, nach dem Abflug auf der Piste 22 zunächst weiter auf den See hinauszufiegen, um genügend Höhe aufbauen zu können. Denn zurück soll es über den Tonalepass gehen. Dieser hat eine Höhe von 6177ft. Um genügend Reserve zu haben, wollen wir auf mindestens 8000ft steigen. Da auch das Tal in Richtung Tonale immer enger und höher wird, setzen wir den Punkt, an dem wir mindestens 6000ft haben sollten, auf die Ortschaft Capo di Ponte. Dort wäre das Tal noch breit genug, um wenden oder kreisen zu können, um Höhe aufzubauen.



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Da wir die Abflugzeit laut Flugplan nicht halten können (was wir aber davor schon gewusst haben), schicke ich eine Verspätungsmeldung an die DFS. Kurz nach 14.00 Uhr startet Chris den Motor der Dynamic. Doch ein lautes permanentes Pfeifen im Headset signalisiert uns, dass irgend etwas nicht stimmt. Es ist ein Pfeifen der Strömungsabrisswarnung. Alle Versuche, das Pfeifen abzustellen, misslingen. Letzter Joker ist ein Anruf beim Dynamic-Vertrieb. Das macht Chris dann auch. Doch leider kann man uns auch dort ad hoc nicht sagen, was es sein könnte. Immerhin gibt man uns zu verstehen, dass es nichts sicherheitskritisches sein dürfte und ein Heimflug möglich wäre. Meine Hoffnung ist noch, dass der Ton nach dem Abheben verschwindet. Da wir durch dieses Technikproblem noch einmal gut 30 Minuten verloren haben, muss ich eine weitere Verspätungsmeldung rausschicken, um den Flugplan nicht zu gefährden. Denn hier am Flugplatz ist keiner, der uns den Plan öffnen bzw. die Startmeldung abschicken könnte. Und wir werden keinen Kontakt zur FIS haben, da die Berge wieder einmal alle Funkwellen abschirmen.

Nach ein paar Motorstarts lässt Chris zum letzten Mal an. Wir probieren es. Sollte der Ton verschwinden, alles gut. Wenn nicht, werden wir unsere Headsets auf Minimallautstärke drehen und alles andere auf Maximum. So würde es sich aushalten lassen und die Funkkommunikation trotzdem funktionieren. Kurz bevor Chris den Gashebel auf Vollgas schiebt, schicke ich per iPhone unsere Startmeldung an die DFS. Um 14.50 Uhr, 1:20 später als ursprünglich geplant, heben wir auf der 22 in Richtung See ab. Und siehe da, sobald wir in der Luft sind, ist das Pfeifen weg!





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Wir bauen zwar nicht so schnell Höhe auf wie gewünscht, aber kurz vor Capo di Ponte erreichen wir die 6000ft. Passt also und wir steigen weiter. Das Bergpanorama um den 11.611ft (3539m) hohen Adamello beeindruckt uns. Unterwegs bekommen wir eine Nachricht vom Dynamic-Vertrieb. Dort vermutet man, das Pfeifen müsste die Warnung für einen zu hohen Anstellwinkel sein und könnte durch die holprige Landung am Iseo Lake Airfield verursacht worden sein.

Im Steigflug sieht es noch so aus, als ob uns Wolken die Sicht versperren würden. Doch dieser Eindruck täuscht. Auf unserer Flugroute entlang des Tales ist alles wolkenfrei.





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Blick ins Tal zum Tonalepass aus 10.000ft

Auf dem Tonalepass erspähen wir den Alpenflugplatz Tonale auf einer Höhe von 6198ft. Dessen östlicher Teil der Landebahn weist eine deutliche Steigung auf. Südlich des Flugplatzes türmt sich das 11.673ft (3558m) hohe Massiv des Cima Presanella auf. Eine beeindruckende Gletscherlandschaft.



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Mountain Airfield Tonale auf dem Tonalepass auf über 6000ft

Nun ist es nicht mehr weit bis Bolzano. Wir sind bereits auf 10.000ft angekommen. Kurz bevor es ins tiefer gelegene Brenntal westlich von Bolzano geht, versuche ich auf Höhe des Wegpunktes RENTA Funkkontakt mit dessen AFIS herzustellen. Zunächst klappt es nicht, aber wenige Minuten später komme ich durch. Wenn auch schlecht verständlich durch die Abschirmung der Berge, aber es klappt. In 10.000ft sind wir zwar weit oberhalb des Luftraumes von Bolzano, aber anmelden schadet nicht. Doch irgend etwas passt nicht so ganz. Ständig verspreche ich mich bei unserer Kennung. Einmal ist es "Delta Whiskey Tangi", ein anderes Mal "Delta Whisko Tangi". Macht sich da etwa schon der Sauerstoffmangel aufgrund unserer Flughöhe bemerkbar? Normalerweise passiert mir sowas nicht. Naja, ich konzentriere mich daher stärker auf die Kennung und dann klappt es auch wieder.

Da wir gerade so hoch fliegen, müssen wir auch nicht die Täler ausfliegen und steuern deswegen direkt den Wegpunkt BR (Brennero) an. Auf Höhe Sterzing melde ich mich bei Innsbruck Radar an. Wir dürfen Kurs 010 beibehalten und auf Nachfrage auch noch auf FL120 steigen. Dieser Kurs führt uns genau über den Brenner, weiter über den Wegpunkt ALILA östlich an Innsbruck vorbei und über die Innsbrucker Kette, direkt auf Landshut zu. Das ist eine willkommene Abkürzung, die ich aufgrund der Verzögerung wegen der Technik auch dringend brauche, da ich später noch in die Spätschicht am Flughafen München muss.



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Nach knapp zwei Stunden Flug befinden wir uns dann im Anflug auf Landhut und um 16.48 Uhr setzt Chris die Dynamic weich auf die Piste 25. Interessante Stunden mit schönen Eindrücken und neuen Erfahrungen gehen zu Ende. Ich verabschiede mich sogleich in die Arbeit und Chris fliegt die Dynamic zurück nach Bamberg. I hat die Einweisung in das Fliegen in und über den Alpen sowie nach Italien gefallen. Er traut sich nun zu, so einen Flug auch alleine durchzuführen. Das war das Ziel des heutigen Fluges.