



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

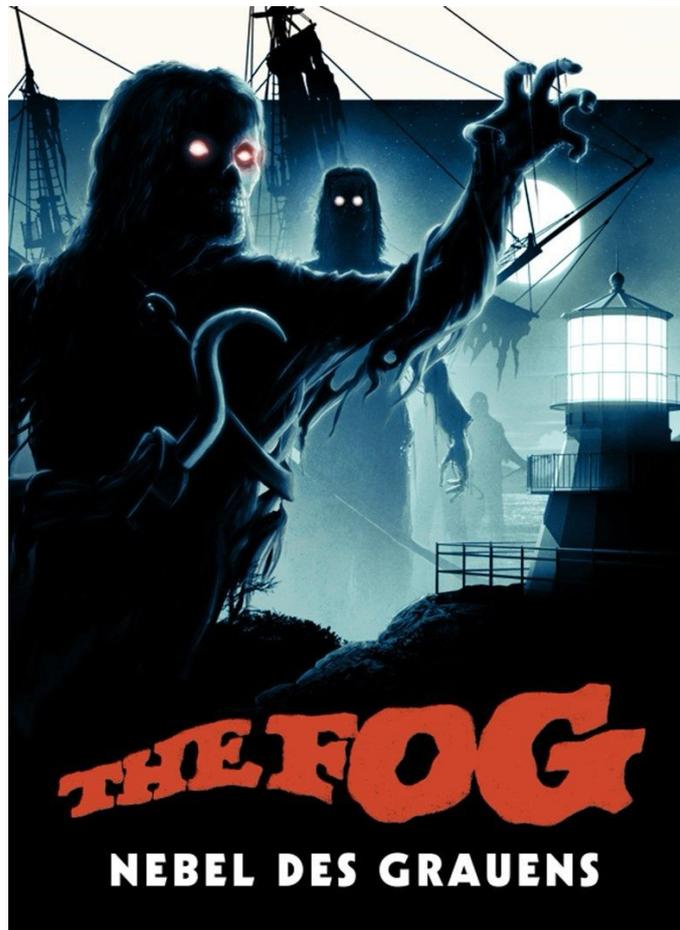
VENEDIG IM NEBEL

Schon seit längerem wünschte sich Andi eine Einweisung in eine Alpenüberquerung nach Italien. Heute passt das Wetter dazu. Es ist nur wenig Wind in FL100 gemeldet und auch die Sichten sollen gut sein. Einziger Unsicherheitsfaktor war wieder mal der Nebel. Diesmal starten wir in Mühldorf (EDMY), aber da ist ja nicht viel Unterschied zum nebelliebenden Ampfing. Die Nacht war sternenklar, eigentlich ein gutes Zeichen. Doch mit Sonnenaufgang zog dann „der Nebel des Grauens“ auf. Natürlich nur um Mühldorf herum...





FLUGSTUNDE
FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Doch glücklicherweise hält er sich nicht allzu lange und so können wir um 09.10 Uhr mit 45min Verspätung starten. Als Fluggerät dient uns heute der Breezer des Fliegerclubs Mühldorf, den Andi gechartert hat. Mit Flugplan geht es zunächst Richtung Zell am See. Durch stärkeren Dunst ergeben sich heute im Zusammenspiel mit der Sonne beeindruckende Bilder von den Bergen.

Seite 2 von 23

FLUGSTUNDE GmbH
Thaler Berg 27
84428 Buchbach
Deutschland

Kontakt
T +49 (8086) 94 001
E meine@flugstunde.de
W 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





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

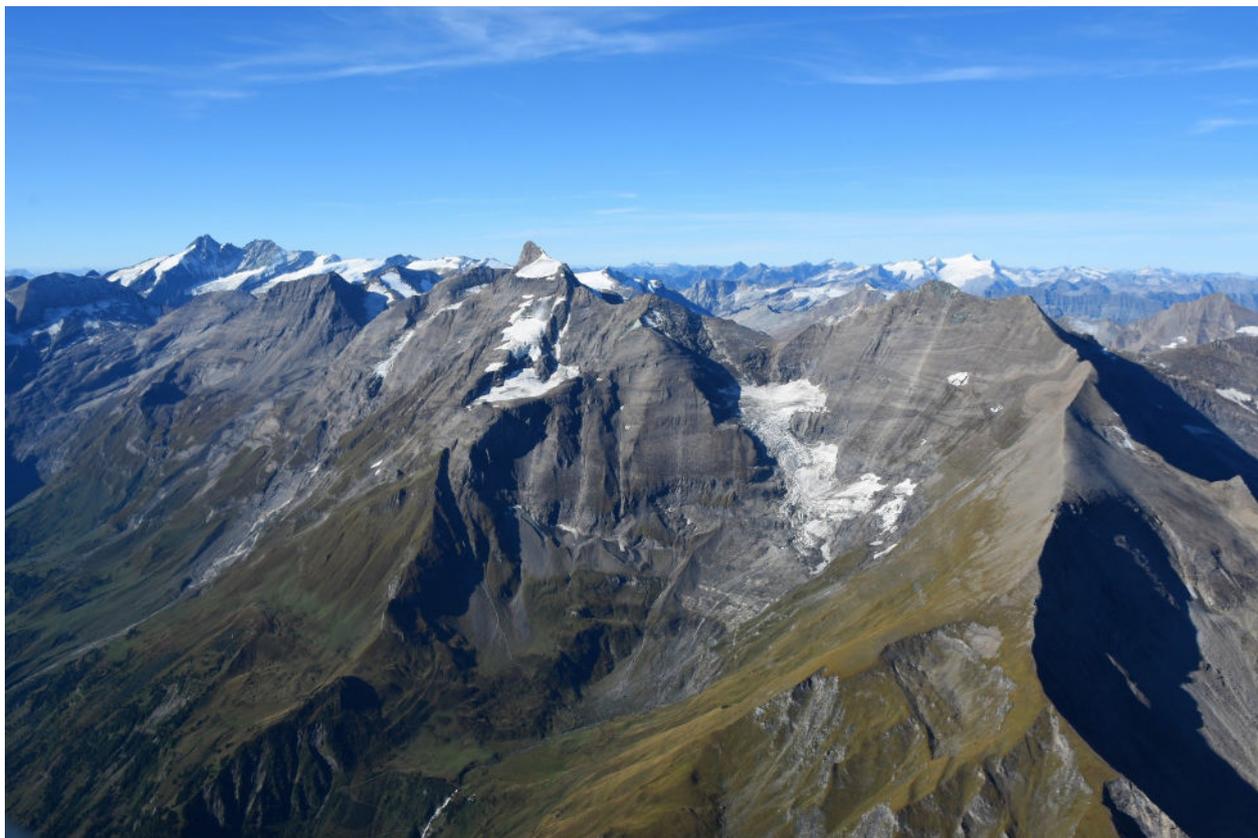


Kurz vor Zell am See erreichen wir die 10.000ft. Mit kaum nennenswerten Turbulenzen passieren wir das Hochtor am Großglockner. Immer wieder beeindruckend.



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Weiter geht es zum Wegpunkt VEKEN, unseren Einflugspunkt nach Italien. Hier beginnt auch unser Sinkflug. Unserer Variometer fällt, die Temperatur im Cockpit steigt. Die Sicht in Italien ist extrem schlecht, sehr dunstig. So extrem hatte ich dies bisher noch nicht. Es ist sicher zum Fliegen und Navigieren, aber nicht schön fürs Auge. Padova Information genehmigt unsere Flugroute wie im Flugplan angegeben. Jedoch fragt der Lotse dreimal nach dem Namen und der Kennung unseres Zwischenziels. Denn auf dem Campo di volo (UL-Platz) Sassodoro (PN06) wollen wir ein Touch and Go machen. Scheinbar sind die Lotsen diese kleinen Plätze nicht gewohnt, da sie überwiegend nur von Basico ULs angefliegen werden, welche ja mit den Lotsen gar keinen Funkkontakt aufnehmen dürfen.





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Nachdem wir den Flugplatz Rivoli di Osoppo passiert haben, überfliegen wir die letzten niedrigen Ausläufer der Alpen. Im Cockpit wird es nun immer wärmer. Man schwitzt schon fast. Da draußen in Italien muss es wohl eine richtige Hitze haben, wie im Sommer. Wirklich extrem. Dann fällt mein Blick auf den Heizungshebel: Ach komm, die Heizung ist immer noch an! Oben auf 10.000ft war es kalt, da haben wir sie angemacht und dann vergessen...

Sassodoro sehen wir nicht sofort, da ein etwas längerer Bergrücken den direkten Blickkontakt versperrt. Erst im letzten Moment erspähen wir die 300x20m messende Grasbahn. Praktischerweise befindet sich im langen Endteil auf die 32 ein tiefer Einschnitt im Bergrücken, welcher einen problemlosen Anflug gewährleistet.

Die Bahn ist gepflegt und eben. Am Funk meldet sich keiner, lediglich ein Gleitschirmpilot baut am Vorfeld gerade auf.





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Nach dem Touch and Go melde ich mich wieder bei Padova Information an, so wie es gewünscht war. Dies gelingt mir erst, als wir wieder etwas Höhe aufgebaut haben. Padova schickt mich sofort weiter zu Aviano Approach auf die 120.130MHz. Aviano ist nett und ich darf die CTR durchfliegen wie gewollt. Unser Kurs führt entlang des breiten Flussbetts des Tagliamento direkt in Richtung Adriaküste.

Unterwegs passieren wir schon mal den Flugplatz Al Casale, wo wir später Mittag essen wollen. Noch bereitet mir der unerwartete Nebel in Venedig Sorgen. Ich checke nochmal das Satellitenbild. Naja, so ganz langsam scheint er sich aufzulösen. Wird jedenfalls weniger. Doch die Webcams in der Lagunenstadt schauen nicht gut aus. Immer noch kaum Sicht bei dichtem Nebel. So ein Mist! Als wir die CTR Aviano im Süden verlassen, werden wir zurück an Padova Information verwiesen. Dessen Lotse ist sehr nett und denkt mit. Ohne zu fragen teilt er mit, dass er für uns in Venezia Lido anrufen und nach der aktuellen Sichtweite fragen würde. Das ist ein Service! Leider fällt die Antwort nicht positiv aus. Immer noch nur 200m Sichtweite am Flugplatz. Also müssen wir einen Alternativplatz anfliegen. Im Flugplan haben wir als Alternative Caorle angegeben. Mit Blick auf das Satbild und diverse Webcams scheint das eine gute Entscheidung zu sein, denn in Caorle scheint die Sonne. So gebe ich dem Lotsen durch, dass wir ganz offiziell „diverten“. Da wir uns bereits kurz vor der Stadt Caorle befinden, haben wir nicht viel Zeit für die Landevorbereitungen.





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Gut, dass ich hier schon dreimal gelandet bin. So habe ich die Landebahn gleich entdeckt. Sie liegt ganz knapp innerhalb der CTR Treviso, aber Padova Information hat uns ja freigegeben. Am Funk in Ali Caorle (LIKE), wie der Platz offiziell heißt, meldet sich keiner. So entscheiden wir uns für einen Direktanflug auf die Piste 29, da kaum Wind weht. Die Grasbahn ist schön flach und ohne Schikanen.





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Wir sind die einzigen Piloten am Platz, sonst ist nichts los. In der Hoffnung, an der großen Tankstelle auftanken zu können, parken wir direkt davor. Doch ein Schild sagt „only for club members“. Schade, ich hätte hier gerne getankt, denn falls wir es nicht mehr nach Venedig schaffen sollten, wo wir eigentlich tanken wollten, bräuchten wir auf dem Rückweg nochmal einen Tankstopp. Und Sprit gäbe es in dieser Gegend nur in Rivoli di Osoppo. Doch das befindet sich schon ziemlich nahe an den Bergen. Von dort müssten wir innerhalb kürzester Zeit auf mindestens 8000ft steigen, um die ersten Berge der Alpen überfliegen zu können. Das ginge vermutlich nur mit minutenlangem Kreisen.

Auch zwei Techniker, die im Hangar schrauben, können uns nicht helfen. Na gut, dann eben nicht. Zum Glück sind wir nicht drauf angewiesen. Dann landet plötzlich ein anderes UL. Hm, eine gelbe Aeroprakt A-22. Moment mal, die kenne ich doch! Das ist die D-MIPF aus Ampfing! Was für ein Zufall. Landet man ungeplant in Caorle und dann trifft man eine Maschine vom Heimatplatz... deren Piloten sind mehrere Tage unterwegs, doch auch sie hat der Nebel bei Venedig gestoppt. Sie sind als Basico unterwegs und müssen daher unter 1000ft AGL bleiben. Keine Chance bei dem Nebel.



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Nach 45min rufe ich in Venezia Lido an und frage nach dem aktuellen Wetter. Und siehe da, der Flugplatz ist nun offen, der Nebel hat sich tatsächlich verzogen! Also machen wir uns gleich wieder startklar. Da kaum nennenswerter Wind weht, nehmen wir die 11. Da müssen wir nicht weit rollen und sind auch gleich wieder aus der CTR Treviso draußen.



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Wir fliegen zur Küste und folgen dieser nach Westen. Nächste Stadt ist Lido di Jesolo. Am Strand ist nicht mehr viel los. Nur noch ein paar Sonnenschirme, aber kaum mehr Leute. Die Saison ist schon vorbei. Je näher wir Venedig kommen, desto schlechter wird die Sicht. Aber es geht noch. In Venezia Lido (LIPV) ist die Piste 05 in Betrieb. Das freut mich, denn das ist der Panoramaanflug. Doch zunächst sehen wir die Insel, auf der sich der Flugplatz befindet, nicht. Zu dunstig ist es. Gar nicht so einfach. Erst sehr spät, als wir uns schon fast im rechten Gegenanflug auf die 05 befinden, taucht sie auf.



Im Gegenanflug kratzen wir an der Oberseite des tiefen Küstennebels. Schon fast ein Whiteout auf unserer linken Seite über dem Meer. Etwas tricky. Zum Glück ist die Lagunenstadt und die Insel Lido nebelfrei. Im rechten Queranflug fliegt man direkt auf den Markusplatz zu. Nur 2600m ist dieser vom Eindrehen in den Endanflug entfernt. Dann landen wir auf der 05 und rollen zur Tankstelle.



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

AvGas gibt es zum Preis von 3,25€/l. Auch die Landgebühr fällt mit 35€ sehr hoch aus. Aber Venedig kostet eben... Kurz haben wir Zeit, die tolle Atmosphäre zu genießen. Die warme Luft riecht nach Meer, im Terminal läuft wieder Jazzmusik. Definitiv einer meiner Lieblingsflugplätze!





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Hier könnte man es lange aushalten. Doch unsere Frauen und Kinder erwarten uns am Abend zu Hause und wir haben schon Hunger aufs Mittagessen. Also machen wir einen „Ryanair-Turnaround“ und stehen kurze Zeit später schon wieder am Rollhalt der Piste 05. Eigentlich wäre nun die 23 in Betrieb, da der Wind gedreht hat. Doch da sich das Terminal mit seinen Parkpositionen am Beginn der 05 befindet und der Wind nur wenige Knoten schwach ist, lässt uns der Flugleiter die Wahl. Für uns eine klare Sache. Wollen wir doch auch nach Osten abfliegen.

Als ich uns abflugbereit melde, müssen wir jedoch die Position halten. Denn ein Schwarm Tauben hält sich am Ende der Bahn auf. Nun erleben wir doch tatsächlich das antike Feuerwehrauto, das sonst immer vor dem Terminal parkt, in Action. Es wird auch zum Vogelverscheuchen verwendet. Nachdem die Tauben abgeflogen sind, können wir starten.



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Ab Lido di Jesolo darf ich auf Padova Information umschalten. Wir folgen der Küste bis Bibione, wo Andi noch sein Urlaubshotel fotografieren möchte. Dann geht es nach Norden in die CTR Aviano. Aviano Approach erstellt wieder einen Flugplan für unseren kurzen Flug durch die CTR. Standard in Italien. Während wir in 1700ft über dem riesigen Flussbett des Tagliamento fliegen, bekommen wir einen Verkehrshinweis vom Fluglotsen. Verkehr auf unserer 11 Uhr-Position, auf uns zukommend. Andi und ich entdecken ihn sofort. Der Lotse fragt, ob es zwei oder drei Flugzeuge in Formation wären. Scheinbar kann er es auf seinem Radar nicht erkennen. Nachdem ich ihm durchgegeben habe, dass wir drei sehen, will er noch wissen, ob sie schon „low level“ fliegen. Das können wir bestätigen. Sie fliegen unterhalb von 500ft AGL im dortigen UL-Korridor. So darf man als Basico-UL die CTR ohne Funk und Transponder „unterfliegen“, obwohl diese eigentlich bis zum Boden reicht. Kurz darauf sehen wir noch ein viertes UL. Die waren mit Sicherheit gerade in Al Casale beim Essen. Und genau da wollen wir hin.

Erst letzte Woche war ich hier in Al Casale (LIPT) zum Essen. Daher ist es ein Leichtes, den Platz zu finden. Um 14.05 Uhr landen wir auf Piste 09 und parken neben dem Turm. Ein anderes UL macht sich gerade fertig zum Start, dann sind wir wieder die einzigen am Platz. Geht man durch den Bauernhof, gelangt man zum Restaurant. Heute ist nicht viel los, vermutlich ist auch hier die Hauptsaison seit wenigen Tagen zu Ende. Schnell den Flugplan für den Rückflug nach Deutschland aufgegeben und dann Essen bestellt. Es gibt eine leckere Lasagne und ein göttliches Tiramisu. Dazu drei Softdrinks für insgesamt 35€. Das kann sich sehen lassen. Die Sonne scheint, es hat 28°C. Bella Italia! Was will man mehr?!



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



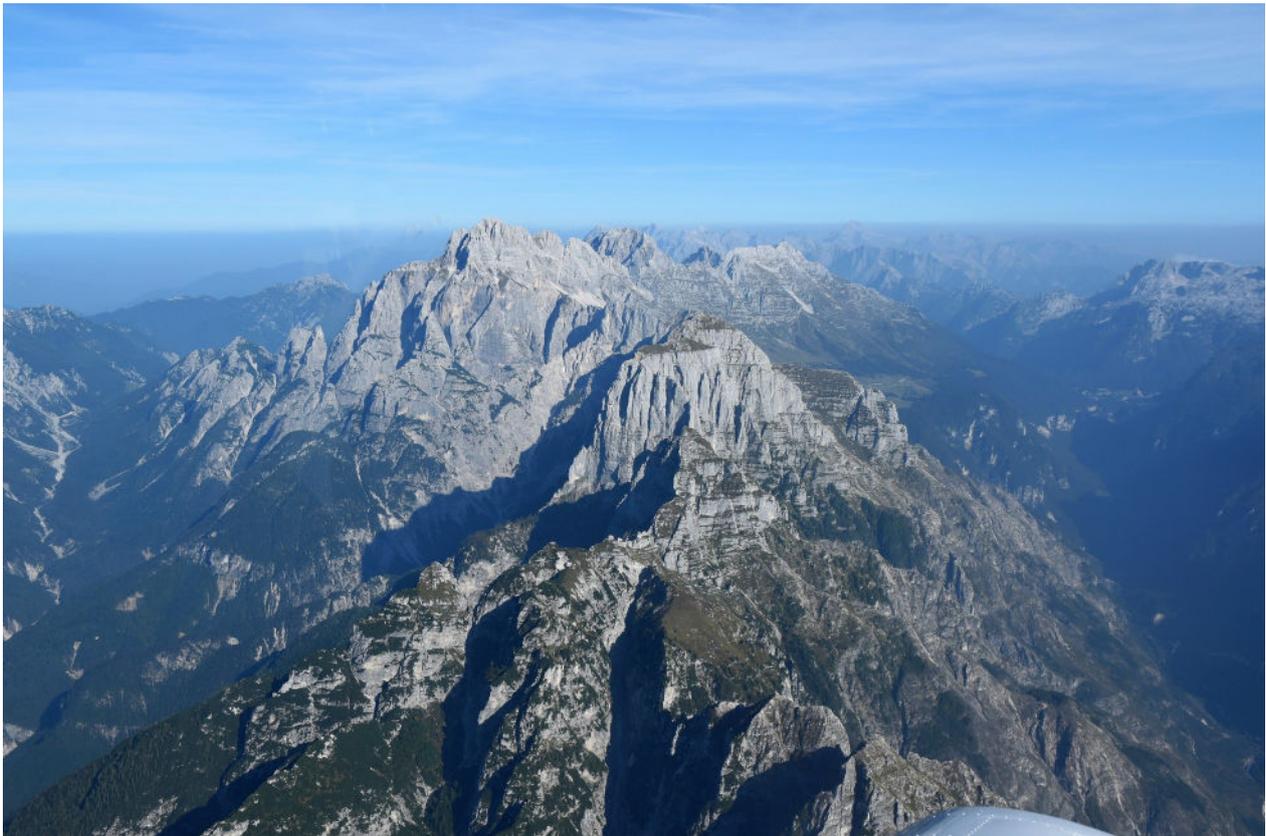


FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Naja gut, mehr Zeit vielleicht. Denn wir haben die Stimmen unserer Frauen im Hinterkopf. Also wieder los, ab nach Hause... Kurze Hose aus, lange Hose für die Alpenüberquerung wieder an. Da oben kann es schon zapfig werden. Um 15.15 Uhr starten wir auf Piste 27. Blindmeldungen sind sehr wichtig, das sehen wir beim Abflug. Da ich alle unsere Vorhaben durchgegeben habe, weiß ein anderes UL im Anflug, dass wir starten. Der Pilot meldet, dass er uns in Sicht hat. Funktioniert einwandfrei, warum nicht auch in Deutschland an jedem Flugplatz...?

Nach dem Abheben begeben wir uns zunächst in den UL-Korridor und bleiben unter 500ft AGL. Bei 170km/h macht dieses „low level-Fliegen“ richtig Spaß. Undenkbar in Deutschland. Im Tiefstflug rasieren wir über Bäume nebem dem Flussbett. Hat was von Buschfliegen in Alaska. Nach ein paar Minuten „Spaß“ melde ich mich bei Aviano Approach an, lasse den Flugplan öffnen und erbitte den Steigflug auf zunächst 5000ft während wir unsere Flugroute über RISOM und GOTEK abfliegen. Dem wird auch entsprochen. Wenig später gibt uns dann Padova Information frei, auf 10.000ft zu steigen. Mit zunehmender Höhe wird es auch immer ruhiger, bis wir schlussendlich dahingleiten wie der Airliner. Ein Traum!





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Mühsam arbeiten wir uns nach oben. Wie sehr würde ich mir bei so einem Steigflug 50PS mehr wünschen... Die Dunstgrenze liegt heute sehr hoch, erst kurz vor Erreichen unserer Reiseflughöhe sind wir drüber. Wien Information will wieder mal nichts von uns, wir sollen lediglich Zell am See und später den Ausflug aus dem Bundesgebiet melden. Am Hochtort ist es wie bei Hinflug ruhig und bald lassen wir die Alpen hinter uns.



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Im Flachland heißt es wie immer Cockpit aufräumen und Papierkram erledigen. Dann sind wir ready for landing.

Um 16.56 Uhr, nach nur 1:41, sind wir zurück in Mühldorf. Wir sind on time, alles hat wunderbar geklappt und wir kommen sogar rechtzeitig und wie geplant zu unseren Familien nach Hause. Es war wieder mal eine sehr schöne Tour und Andi konnte seinen Horizont in Sachen Bergfliegen und Italien um einiges erweitern. Bella Italia, wir sind mit Sicherheit bald zurück!