

Tagebuch

Abenteuer Ausflug mit dem Motorsegler DIMONA HK 36 TTC, OE 9412 in den Westen Europas.

Portugal mit einem Vereinsflugzeug zu besuchen war seit meinem Aufenthalt im Jahre 1997/98 ein Wunsch, der nun nach mehreren Anläufen mit meinem Fliegerkameraden Wilhelm Pock nun doch realisiert werden konnte.

Schon Anfang März begannen wir mit der Planung und den Vorbereitungen. Als Erstes wurde über den Zeitraum des Fluges beraten und ein Zeitplan mit einer groben Route abgesteckt. Potenzielle Flugplätze auf unserer Strecke für Tankstops mussten aufgrund unserer Reichweite ausgesucht werden. Dann wurden die Anflugkarten und VFR-GPS Streckenkarten sowie die AIPs für Norditalien, der Schweiz, Frankreich, Spanien und Portugal besorgt. Dieses waren die Grundinformationen für die Streckenplanung. Mit diesen Unterlagen begann dann die eigentliche, wie sich herausstellte, mühevollen Kontaktaufnahme mit den nun festgelegten Flugplätzen. Ein reger E-Mail-, Fax- und Telefonverkehr entwickelte sich in den Folgemonaten. Kontakte wurden mit Montauban, Bilbao, A Coruna, Vilar de Luz, Faro, Malaga, Alicante und Menorca hergestellt. Keine Landeerlaubnis bekamen wir für Faro, Malaga und vorerst für Alicante. Alicante ist für Privatflüge an Dienstagen, Samstagen, sowie Sonn- u. Feiertagen gesperrt. Nun galt es, unseren Abflugtermin so einzuteilen, dass wir entweder an einem Montag oder Mittwoch in Alicante für einen Tankstop landen konnten. Faro verwies uns nach Portimão oder Lagos, da nur beheimatete ULs dort starten und landen dürfen. Auch in Malaga gilt diese Regel und wir wurden nach Axarquia, 30km nord-östlich von Malaga, verbannt.

Einmal pro Woche haben wir uns zusammengesetzt und uns gegenseitig auf den neuesten Stand gebracht. **Die Flugroute war fixiert und die Flughäfen/Plätze waren von unserer Landung informiert.**

Ende Juni hatten wir dann alles unter Dach und Fach und die „Handling Agents“ in Spanien waren auf unser Kommen vorbereitet. 24 Stunden vor der Landung ist mittels Fax oder Telefonat das „Handling Team“ zu informieren, das uns dann eine Parkposition zuweisen und den Tankwagen bestellen würde. Aufgrund der Wettersituation, von der wir als Sichtflieger primär abhängig sind, war eine Vorausbuchung von Unterkünften nicht möglich.

Der Beginn unseres Abenteuers wurde daraufhin auf den **11. Juli 2013** angesetzt. Die Wettervorhersagen, die wir täglich mehrmals abriefen, bestätigten dann dieses Datum.

So trafen wir uns am Donnerstag um 7:00 Uhr am Flugplatz **Nötsch**. Nach dem Vollerfüllen, Beladen und der Aufgabe des Flugplanes an die Austro Control starteten wir um 8:23 Uhr zu unserer Westeuropa Flugreise.

Unsere tatsächlichen Tankstops waren:

1. Flugabschnitt: Nötsch, Annecy, Montauban, nach Bilbao. - Flugzeit 8:30 Std.
2. Flugabschnitt: Bilbao nach Vilar de Luz (Porto-Portugal) - Flugzeit 2:50 Std.
3. Flugabschnitt: Vilar de Luz, Trebujena, Cardiz über Gibraltar nach Axarquia/Malaga – 3:30 Std.
4. Flugabschnitt: Axarquia/Malaga, Almeria, Alicante nach Menorca - Flugzeit 5:10 Std.
5. Flugabschnitt: Menorca, Andorra, Carcassonne, Gap nach Montmeilleur – 5:20 Std.
6. Flugabschnitt: Montmeilleur, Voghera nach Nötsch über Venedig Lido – 4:40 Std.

Die Erste Etappe führte uns bei herrlichstem Wetter über den Plöckenpaß, Sillian und Abfaltersbach. Wien Info, Padua-, Zürich-, und Geneve Info und in weiterer Folge Chambery Approach und Annecy Tower, begleiteten uns am Funk bis zur Landung. Unsere Flugroute dorthin führte uns vorbei an Bozen, weiter in die Schweizer Bergwelt nach Samedan, Ambri, Sion, nach Frankreich **Annecy (LFLP)** südlich von Geneve gelegen, unserem 1. Tankstop.

Keine Landegebuhr, Flugplan nach Montauban per Telefon aufgegeben und schon ging es weiter mit Chambery Approach nach **Montauban (LFDB)** (nördlich von Toulouse), unserem 2. Tankstop. Montauban hat zwar eine Asphaltpiste, jedoch kaum eine Infrastruktur. Dennoch schafften wir es

mit Hand - u. Fußzeichen uns zu verständigen. Über Telefon und ohne Landegebühr konnten wir unseren Flugplan problemlos in Toulouse für den 3. Teilabschnitt, nach Bilbao, aufgeben.

Toulouse Approach, Rodez Tower und „Pyrénées Info“ begleiteten uns im Funk entlang der hohen Pyrenäen, die man nur schemenhaft hinter den schwarzen Gewitterwolken erkennen konnte. Über die Ausläufer der Pyrenäen ging es weiter über die Grenze, südlich von San Sebastian und nördlich von Pamplona, nach **Bilbao (LEBB)** - Spanien. Landepiste 28 wurde uns zugewiesen. Nach der Landung wurden wir von einem „Marshaller“ auf unsere Parkposition eingewiesen und im Anschluss von einem „Handling Agent“ sehr zuvorkommend empfangen. Die junge Frau, selbst Berufspilotin, organisierte uns ein Hotel und ein Taxi. Ein schwieriges Unterfangen, da zu dieser Zeit gerade ein Musikfestival stattfand und scheinbar alles ausgebucht war.

Am nächsten Morgen, Freitag den **12. Juli**, holte uns das Taxi um 8:00 Uhr vom Hotel ab. Am Flughafen wurden wir vom „Handling Agent“ bereits erwartet. Nachdem wir den Security Check passierten, wurden die Daten unserer Reisepässe aufgenommen.

Die Wettersituation auf unserer Flugroute nach A Coruna war nicht die Beste. Für die geplante Ankunftszeit waren Gewitter im Raume A Coruna und Santiago de Compostela vorhergesagt. Es folgte die 1. Flugroute-Änderung! In der Zwischenzeit sollte unsere Dimona betankt werden, was sich schließlich als nicht ganz so einfach in Bilbao und in Spanien generell herausstellte. Geduld muss man haben und die Mentalität muss man erst verdauen. Kein Sprit ohne eine Steuernummer, die in ganz Spanien für das Tanken erforderlich ist. Nun galt es über Thomas Keusch per Telefon eine solche zu bekommen. Inzwischen erschien der AVGAS Tankwagen. Nach einer weiteren ½ Stunde und nach Erhalt einer Steuer-AT Nr.: bequeme sich der Tankwart, nach mehrmaliger Überprüfung unseres Kennzeichens, das kostbare Benzin zu tanken. Endlich hatten wir dann alle Unterlagen (Flugplan, Wetter, Notams) und Benzin an Board. Wir entschieden uns von Bilbao direkt nach Portugal über Leon durch die Terra de Campos und Meseta nach **Vilar de Luz (LPVL)** zu fliegen.

Viele Windparks begleiteten uns auf unserer Flugroute. Grenzübertritt nach Portugal war Braganza. Von dort steuerten wir direkt Vilar de Luz, ein mir vertrauter Flugplatz, an. Nun nahmen wir mit Porto Approach den Funkkontakt auf, nachdem wir mit Lissabon Nord Info keine Verbindung herstellen konnten. 16 NM weg vom Zielflugplatz wurde die Sicht durch Nebeldunst sehr stark reduziert. Porto bat uns um einen schnellen Anflug, da das Wetter sich rapide verschlechtern würde. Ca. 8 Minuten später konnten wir uns mit „Field in sight“ bei Porto Approach abmelden. Der Atlantik Nebel konnte uns nicht bei der Landung auf Piste 34 hindern.

Da sonntags der Flugplatz geschlossen ist, wir aber unseren Abflug für Sonntag eingeplant hatten, wurde die Maschine gleich an Ort und Stelle betankt und abgestellt. Vasco Chichorro, mit dem ich einige Flüge in den Jahren 1997/98 in Portugal unternahm, leitet hier die Flugschule und war uns sehr behilflich AVGAS zu bekommen.

Abgeholt wurden wir von Eduardo, einem Freund, der uns schon hatte kommen sehen. Danach fuhren wir zu seinem Haus, wo uns Carola, seine Frau, schon erwartete. Ein gemeinsames Essen wurde sogleich im Garten serviert. Nach einem kurzen Strandspaziergang fuhren wir nach Póvoa de Varzim. Einen Verdauungsspaziergang auf der Flaniermeile direkt neben der Atlantikküste zu machen und die frische Meeresluft zu genießen, tat uns gut. Um 23:00 Uhr fielen wir dann müde, aber glücklich ins Bett.

Nächsten Morgen, Samstag den **13. Juli**, machten wir eine Stadtbesichtigung in Porto. Auch die Portweinkellereien am Ufer des Douro Flusses sind sehenswert. Eduardo und Carola beherbergten uns für 2 Nächte.

Keine Wetterbesserung in Sicht! Nachdem wir noch am Abend uns intensiv mit dem Wetter befassten, mussten wir nun schweren Herzens auch noch eine 2. Flugroute-Änderung vornehmen. War uns die Küste Nord Spaniens schon verwehrt, mussten wir nun auch das Abfliegen der Atlantikküste Portugals aus unserem Vorhaben streichen. Aufgrund dessen entschlossen wir uns einen Flugplatz in Spanien, nahe Sevilla, anzufliiegen. Ein Telefonat mit dem Flugplatz „Trebujena“, nordwestlich von Jerez de la Frontera, bestätigte die Landemöglichkeit, sowie die Zusage für uns Benzin „98 Oktan“ zu organisieren.

Sonntag früh, den **14. Juli**, nochmals Flugwetterberatung mit Porto. Die „Wetterfröschin“ bestätigte das Wetter, welches wir schon auf unserem I-Pad über die Wetterzentrale und

Wetterradar abriefen. Schlechtes Wetter, niedrige Stratusbewölkung und Nebel entlang der ganzen Atlantikküste, von Porto, Lissabon und Faro, veranlasste uns zur zweiten Etappen Änderung. Noch vor dem Frühstück gaben wir den Flugplan per Telefon nach Porto, für den Flug nach **Trebujena (LEJU)** - Spanien, auf. Eduardo chauffierte uns zu unserer DIMONA. Schon am Weg zum Flugplatz fuhren wir teilweise im dichten Nebel durch die Ortschaften. Zwischendurch blinzelte der blaue Himmel durch die Nebelschwaden, was uns wieder Hoffnung gab, doch starten zu können. Der Flugplatz Vilar de Luz liegt auf einem Hügel. Als wir uns dem Ziel näherten wurde es immer heller und der Flugplatz präsentierte sich im vollen Sonnenschein. Nach dem Flieger waschen, Beladen und Checks sowie das bereithalten der aktuellen Karten und Frequenzen für unsere geänderte Strecke, starteten wir um 8:30 Uhr UTC bei herrlichstem Wetter, aber Nebel in den Niederungen.

Leider konnten wir die ganze nordspanische und portugiesische Küste, wie es ursprünglich geplant war, aufgrund des Wetters nicht abfliegen. Selbst auf diesen Abschnitt nach Spanien, hatten wir teilweise dichte Stratusbewölkung unter uns.

In Trebujena wurden wir mit den Worten, „Ich bin hier der Chef ich habe den Auftrag euch 60 Liter Benzin zu geben und dafür € 90.- zu kassieren“, herzlich empfangen. Schon standen 3 Stück 20l Kanister bereit, die wir in kurzer Zeit zu dritt unserer Dimona verabreichten. Mit Unterstützung unseres Helfers wurde der Flugplan telefonisch an Sevilla aufgegeben und aktiviert. Es war fast schon Routine, nach dem „Take Off“ Funkkontakt mit Sevilla Control, aufzunehmen.

Dann ging es weiter zwischen den CTRs von Jerez und Rota direkt zum VOR Vejer de la Fontera nach Süden, der Küste entlang über Tarifa und dann nach Gibraltar. Beeindruckend war auch die Nähe zu Afrika und gleichzeitig den Affenberg einmal aus der Luft zu erleben, war großartig. Wunderbares Wetter begleitete uns die ganze Strecke bis zu den Malaga Meldepunkten, die wir der Reihe nach abflogen. Unser Zielflugplatz **Axarquia (LEAX)** war 30 km nord-östlich von Malaga gelegen, unserem nächsten Stopp mit Nächtigung. Nach der Landung versorgten wir noch unsere DIMONA am Abstellplatz, bevor ein Taxi uns in ein Hotel nahe der Küste brachte. Die Gelegenheit am Mittelmeerstrand zu spazieren wurde genutzt. Noch am Abend haben wir die aktuellen Wetterdaten vom „Home Briefing“ und der „Wetterzentrale.de“ eingeholt und uns so für den 4. Tag vorbereitet.

Nächster Tag in Axarquaria, Montag der **15. Juli**. Axarquia hat eine gute Infrastruktur. Ein Taxi brachte uns morgens um 8:00 Uhr zum Flugplatz. Nochmals Wetter eingeholt und per Fax den Flugplan nach Malaga aufgegeben. Willi übernahm von Anfang an den technischen Part, wie Tragflächen vom Tau säubern, Flugzeug Check, Tanken und die Koordinaten für den nächsten Flugabschnitt in sein GPS Gerät einzugeben. Ich machte parallel dazu, um Zeit zu sparen, den administrativen Teil, wie Kommunikation - auch mit den Handling Agents -, Flugplan aufgeben und Wetter einholen, welches wir dann gemeinsam besprachen. Nach dem Beladen der DIMONA und Kontaktaufnahme mit Malaga Approach, starteten wir in Richtung Alicante. Sevilla Radar begleitete unseren Flugweg, der uns nördlich vorbei von Almeria über Murcia nach **Alicante (LEAL)** führte.

Freundliche „Handling Agents“ halfen mit, unsere Dimona, gleich nach der Landung zu betanken. Scheinbar hatten wir mit dem Zeitpunkt der Landung einen „Slot“ erwischt, da vor und nach uns eine Passagiermaschine nach der anderen landete. Verwirrung stifteten wir mit unserer DIMONA allemal, da ein solches Flugzeug noch nie in Alicante gelandet ist und deshalb dieses Flugzeugmuster auch noch nicht registriert war. Sämtliche Flugzeugpapiere mussten vorgewiesen werden. Großes Staunen und Begutachten auch bei unseren Helfern. Allerdings war diese Landung mit Abstand die teuerste auf unserer Route, nämlich in Summe € 292,02. Diese Summe setzte sich zusammen: Landegebühr von € 207,32, handling Coordination € 70,00 und 21% Mst € 14,70. Man kann sich den Eindruck nicht erwehren, dass hier die „General Aviation“ auf den großen Flughäfen nicht gerade willkommen / erwünscht ist. Die Privatfliegerei wird somit auf die kleinen Plätze verbannt. Na ja, wir mussten, ob wir wollten oder nicht, in den sauren Apfel beißen. Kein anderer Flugplatz stand weit und breit für eine Betankung zur Verfügung. Wetterberatung, Flugplan Aufgabe, tanken, Schwimmwesten überstreifen und dann nichts wie weg von hier. Das Ganze hatte uns wieder 2 Stunden für diese Tätigkeiten gekostet. Dann endlich; um 14:00 Uhr hoben wir in Alicante ab.

Mit Barcelona Info im Funk ging es in 8.500 Fuß vorerst entlang der Küste direkt nach Ibiza, wo wir leider aufgrund des starken Flugverkehrs in Mallorca auf 1.500 Fuß sinken mussten. In dieser

Höhe ging es dann weiter, etwas südlich an Mallorca vorbei (sehr reger Funkverkehr) übers Meer, nach **Menorca (LEMH)**, unserem nächsten Nächtigungsstopp. Menorca hingegen hatte kaum Betrieb, dennoch mussten wir in die Warteschleife, da gerade ein Easy Jet auf die Piste 01 L im Anflug war. Glücklicherweise und zufrieden schwenkten wir in den Endanflug ein und landeten ebenfalls auf der Piste 01 L. Ein „Follow Me“ lotste uns dann zur Parkposition auf der Abstellfläche und die „Handling Agentin“, die uns schon erwartete, chauffierte uns in weiterer Folge zum General Aviation Ausgang. Hilfsbereit sind sie ja im Grunde alle. So wurden uns einige Hotels vorgeschlagen, aus denen wir eines auswählten. Ein Taxi wurde bei der Ankunfts-Halle gleich gefunden, das uns ins Hotel „Capri“ brachte. Nach dem Duschen und Essen bereiteten wir uns auf den nächsten Abschnitt unseres Motorsegelertörns vor.

Leider war die Wettervorhersage für Donnerstag in Frankreich und Italien sehr schlecht, so dass wir den geplanten Badetag am Mittwoch vergessen konnten. Die 3. Änderung in unserem Vorhaben war Faktum. Wir entschlossen uns noch am Abend für den Weiterflug am nächsten Tag.

Dienstag, den **16. Juli**. Nach dem Frühstück brachte uns ein Taxi wieder zum Flugplatz, zur General Aviation, wo wir bereits erwartet wurden. Die Arbeitsteilung von Willi und mir hatte sich gut bewährt. Während Willi die Checks machte und die DIMONA betankte, lies ich mich nochmals über das Wetter für Donnerstag beraten, also dem Tag unseres geplanten Rückfluges. Leider bestätigte sich, dass auf diesem Abschnitt in Frankreich und Italien mit massivem Gewittern zu rechnen sei. Die Entscheidung noch am selben Tag unseren Rückflug anzutreten, fiel uns nicht leicht, aber die Sicherheit geht vor. Als alles unter Dach und Fach war, half ich Willi die Dimona wieder zu beladen. Innerhalb einer Stunde waren wir dann wieder mit Schwimmwesten ausgerüstet, startklar.

Mit Menorca Turm verließen wir die Insel über den Sichtflugkorridor „Whisky“ in 1.500 Fuß bis wir die Kontrollzone verlassen hatten. Dann Kontakt mit Mallorca Approach und dann Barcelona Radar. Barcelona Radar wollte, aufgrund des starken Flugverkehrs um Barcelona, einfach nicht mit uns VFR Flieger reden. Wir setzten unseren Kurs Richtung Nord - West der Barcelonischen Küste entgegen, fort. Ab dem Breitengrad N40°30´ konnten wir auf 4.000 Fuß, laut Jeppesen, steigen und flogen dann ca. eine Stunde lang über das offene Meer. Nachdem wir keinen Kontakt mit Barcelona Radar herstellen konnten, versuchten wir es erfolgreich mit Barcelona TMA. Wir konnten unsere Flughöhe beibehalten. Die Küste kam schemenhaft in Sicht und wurde immer klarer. Zwischen Barcelona und Gerona ging es weiter nach Andorra wo wir die Grenze in Bugmal überflogen. Hier verabschiedeten wir uns von Barcelona. Berge über 3.000 m, Wolken und etwas Regen hatten wir in diesem kurzen Abschnitt. Nach Andorra verließen wir die Höhe und gingen in den Sinkflug über. Mit Toulouse Info erreichten wir **Carcassonne (LFMK)** in Frankreich, unser nächster Tankstop. Schon im Funk überraschte uns die Kontrollerin mit den Worten „nein, kein AVGAS verfügbar, auch nicht in der nächsten Zukunft“. Das wollten wir auf keinen Fall einfach so hinnehmen und baten um eine persönliche Aussprache nach der Landung. Zuerst aber schickte sie uns 300m weit weg zur General Aviation Abstellfläche. Nach einem sehr höflichen kurzen Gespräch, wurden wir angewiesen, uns doch mit der Feuerwehr in Verbindung zu setzen. Das Feuerwehrebüro befand sich gleich hinter dem roten Auto mit einer großen 3, welches wir gleich gefunden haben. Willi holte unsere DIMONA und rollte zur angrenzenden Aeroclub Tankstelle. Ohne weitere Pannen bekamen wir dann die dringend benötigte Flüssigkeit. Mit gutem Gefühl konnten wir nach einer Stunde Aufenthalt, inklusive tanken und Papierkram, nach Gap weiterfliegen.

Zuerst Toulouse Info, dann Montpellier Info und Marseille Info ging es weiter nach **Gap Tallard (LFNA)**. Über Marseille Info wurden wir auf die Tour de France aufmerksam gemacht, die zeitgleich mit unserer Landung in Gap, dort eintreffen sollte. Mit mehreren Helikoptern in diesem Raum sei zu rechnen und wir sollten dementsprechend vorsichtig sein und Ausschau halten. Durch die engen Täler und hohen Bergen scheint Gap eine fliegerische Hochburg zu sein. Fallschirmspringer und Segelflugzeug Schlepp am laufenden Band. Ein Zeitfenster für unsere Landung wurde genutzt, um unsere Dimona auf den Boden zu bringen und wieder voll zu tanken. Ohne Flugplan ging es von hier zu Bekannten nach **Montmeilleur (LFFK)**. Eine öffentliche private Landestrippe, die eigentlich ein Gebirgslandeplatz ist, liegt gleich vor dem Haus, einem Chateau. Nach dem Abstellen der Maschine wurden wir schon von Irmgard und Ernst Lemberger empfangen. Dieses Chateau liegt ca. in 1.000m Seehöhe und beherbergte uns für eine Nacht. Ein

Willkommensgetränk und ein sehr gutes Nacht Mahl rundete den Abend ab. Noch vor dem zu Bett gehen studierten Ernst und ich die Wettervorhersagen für den nächsten Tag. Über Internet druckten wir uns noch die Wetterkarten aus, nachdem auch Ernst zeitig in der Früh, 07:00 Uhr Lokalzeit, starten musste.

Das Chateau ist so liebevoll im Detail und geschmackvoll renoviert worden, wovon wir uns bei einer Führung mit Irmgard überzeugen konnten. Einfach ein einmaliges Schmuckstück.

Mittwoch den **17. Juli**: Tagwache 06:30 Uhr, Ernst ist gerade gestartet und Irmgard leistete uns noch Gesellschaft. Per Telefon wurde der Flugplan für 09:00 Uhr Lokalzeit aufgegeben. Nach dem Frühstück brachte uns Irmgard mit dem Auto zum Startplatz Piste 27. Die DIMONA wurde vom Tau abgeledert, gecheckt und beladen. Dann starteten wir bei bewölktem Wetter in Richtung Italien. Funkkontakt mit Marseille Info wurde hergestellt, Flugplan geöffnet und auf 10.000 Fuß gestiegen, um über die Mt. Pelvoux Gruppe, zu kommen. Nach dem wir die Dauphin Alpen hinter uns gelassen hatten, überflogen wir am Pass „Colle dell’Agnello die Grenze zu Italien und erreichten somit den Piemont.

Auf unserer Flugroute verschlechterte sich die Sicht auf ca. 5km und wir mussten auf 2.000 Fuß sinken.

Ab nun waren wir mit Milano Info in Funkkontakt. Auf unserer Strecke lagen die Städte Savigliano und **Voghera (LILH)**, wo wir unseren letzten Tankstop einlegten. Ein verwaister Flugplatz und ein unbesetzter Turm erwarteten uns. Gelandet und gleich zur Tankstelle gerollt, die - so glaube ich - schon lange nicht mehr in Betrieb war. Keine Menschenseele war zu sehen. Da ging ich einfach zu den Hangars, bei denen ich Geräusche hörte. Kein Englisch, kein Deutsch, nur Italienisch oder Französisch, gab man mir zu verstehen. Gibt es hier Benzin? Nun wurde der „Tankwart“ gesucht, aber es war kein Tankwart am Flugplatz zu finden. Endlich begann einer herum zu telefonieren und die zuständige Person zu organisieren. Nun hatte ich den Tankwart am Telefon, der wenig Englisch sprach, aber beteuerte, er sei gerade in der Stadt und es würde ca. ½ Stunde dauern bis er am Flugplatz sein könnte. Nach ca. 40 Minuten traf ich den guten Mann und wir konnten uns auf 2x 20 Liter Kanister Superbenzin verständigen. Das Benzin mussten wir allerdings dieses Mal an einer Tankstelle außerhalb des Flugplatzes an der Strasse holen, da der Flugplatz „trocken“ war; also kein AVGAS, kein Mogas, nur Kerosin. Die öffentlichen Tankstellen hier sind nicht besetzt, man muss mit Kreditkarte oder bar beim Tankautomaten bezahlen. Ich entschied mich für eine Tankstelle mit Tankautomaten. Na ja, mit Kanistern zu tanken haben wir ja schon Erfahrung. Plötzlich läutete mein Telefon und Milano Info wollte wissen ob wir in Voghera auch gut gelandet sind. Nachdem der Turm nicht besetzt war, wurde auch der Flugplan nicht geschlossen. Ich entschuldigte mich, dass ich in dieser Situation einfach vergessen habe mich zu melden. So gesehen hat es sicher einen Sinn, die Telefonnummer im Flugplan zu hinterlegen.

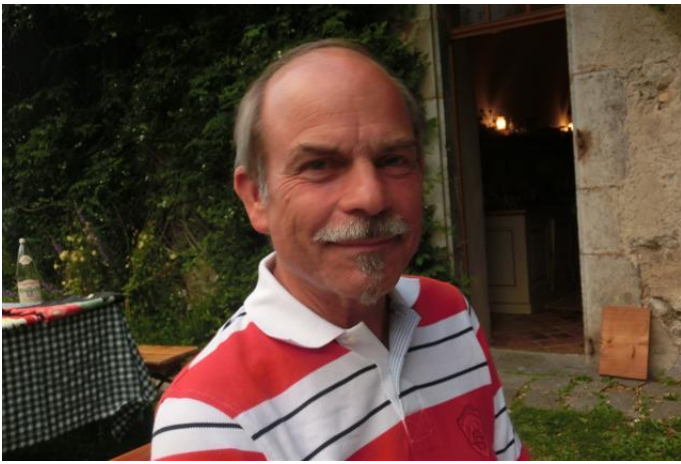
Nach mehr als 2 Stunden Aufenthalt konnten wir unseren Flug fortsetzen, nachdem wir den letzten Flugplan an Milano für Nötsch aufgegeben hatten. Als wir die PO Ebene erreichten wurde die Sicht deutlich besser. Dann, nachdem wir die PO Ebene verlassen hatten, steuerten wir auf Porto di Malamocco zu. Von da an übernahm uns Venedig Lido und übergab uns dann in Caorle, Padua Info. In weiterer Folge wieder Frequenzwechsel zu Aviano Radar. In Flughöhe 8.000 Fuß verloren wir den Kontakt und schalteten auf Wien Information. Über diese Frequenz schlossen wir über Tarvis unseren Flugplan und landeten auf unserem vertrauten Flugplatz in Nötsch.

Eckdaten:

Flugstrecke:	5189,5 km
Gesamtflugzeit:	30:00 Stunden
Verbrauch ca.:	17 l/h
Verbrauch ges. ca.	510 Liter
Landungen:	13
Nächtigungen	6

Eine erlebnisreiche Fliegerwoche mit vielen Eindrücken und neuen Kontakten ging zu Ende.

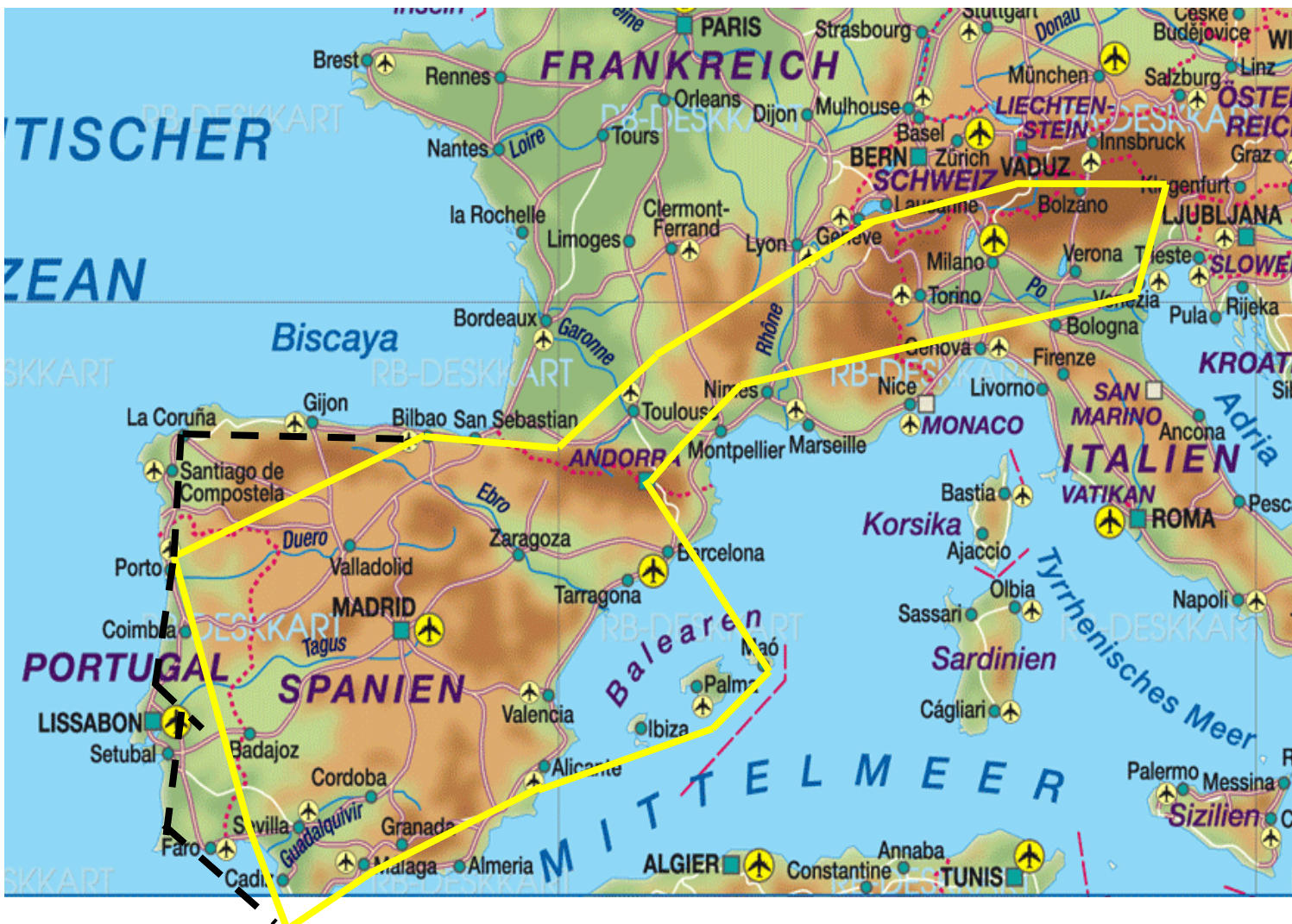
Gerald Braun



Die Piloten

Ing. Gerald Braun

Wilhelm Pock



--- Geplante Flugroute

— Tatsächlich geflogene Route