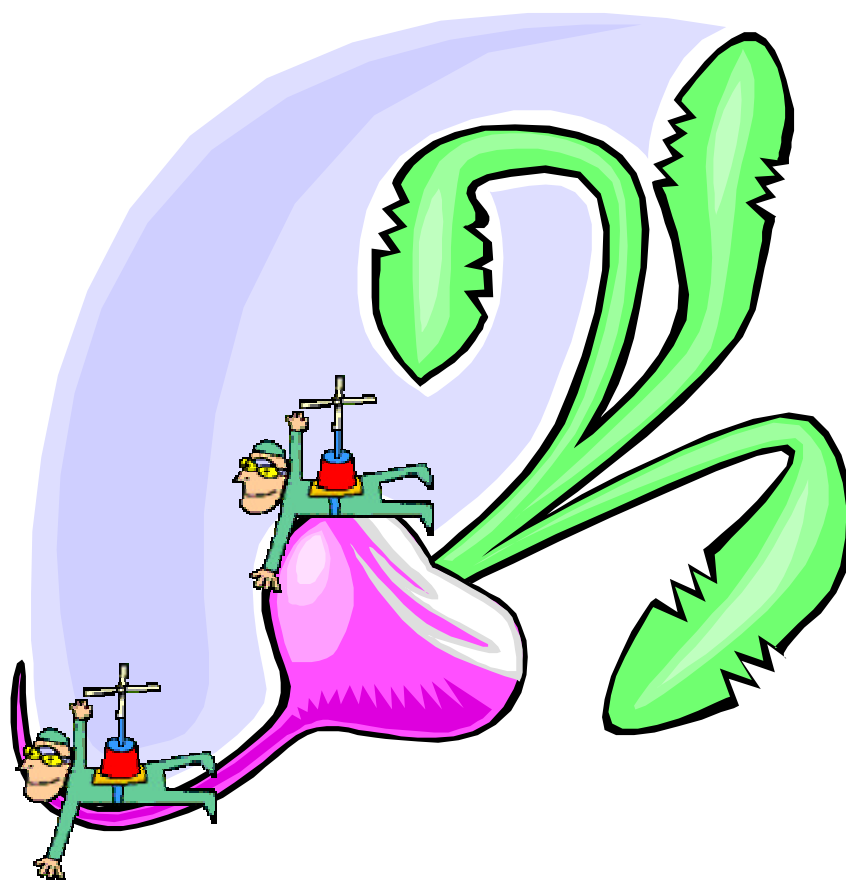


Radi 2004



Die fantastische Reise in fliegerisches Neuland

Ein Reisebericht von

Ralf Düsterhöft

(Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verfassers.)

Irgendwie sprechen wir schon seit 2 Jahren darüber. Wir, das sind Dieter Kammann und ich, zwei Motorflieger aus dem Aero-Club Bünde.

Unsere Vereine am Flugplatz in Melle (FSC Melle-Grönegau und Aero-Club Bünde) haben sich vor 2 Jahren eine Katana angeschafft. Viele Motorsegler Piloten nutzten bisher die Gelegenheit, preiswert auf PPL-A umzuschulen. So auch wir.

Schon nach den ersten Flugstunden war es klar: Wir zwei machen mal eine Tour mit Zelt, und Campen unter der Tragfläche. Es sollte noch 2 Jahre dauern, aber nun ist es soweit.

Dieter sagte eines Tages: „Wie wäre es mit Korsika?“ Etwas ungläubig schaute ich ihn an und antwortete: „Klar doch!“ Bei genauerem Nachdenken schien diese Reise ob der Entfernung durchaus machbar.

Wir peilten eine Reisedauer von ca. 10 Tagen an. Schließlich findet dieser Trip außerhalb anderer fliegerischer Aktivitäten und des geplanten Familienurlaubes statt. Zwei Tage hin, zwei Tage zurück, dazwischen: Urlaub pur. So unsere ersten Überlegungen.

Nun versuchten wir uns zu treffen, um die Planungen zu erledigen. Wer aber, wie wir, denkt, kann wir treffen uns auf dem Flugplatz, der merkt bald, dass es nicht möglich ist hier eine ruhige halbe Stunde zu erhaschen.

Man hilft hier und da, tratscht mit den Fliegerfreunden. Schlägt man eine Karte auf die nicht Blatt Hannover darstellt, so kommen tausend Fragen und gut gemeinte Ratschläge. Dies ist alles ganz toll, macht Spaß, und wir würden es genauso machen. Zu einer Planung eines Fluges quer durch Europa taugt es aber überhaupt nichts.

So vergeht nun Woche um Woche. Unser Kamerad Hermann versorgt uns mit alten Jeppesen Karten und auch mit dem Bottlang. Dies alles stapelt sich in einer Kiste bei mir und wartet auf unser erstes Meeting um unsere Träume zu konkretisieren.

Noch 4 Wochen

Unser erstes Treffen. Wie geplant finden wir uns an einem Sonntagnachmittag, nachdem wir „eben noch“ beim Segelflug mit ausgeholfen haben (Dieter als Fluglehrer, Ich als Flächenhalter etc.), schon um 19 Uhr bei Dieter ein.

Die Karten werden ausgebreitet, wir suchen nach interessanten Flugplätzen und berechnen Flugzeiten. Nach fruchtbaren Diskussionen und einer Pizza (Danke Anja) steht unsere Reiseroute.

Korsika fällt aus. Unser Plan sieht nun so aus:

Von Melle aus an die Französische Grenze mit Landung in Zweibrücken. Auftanken und weiter nach Chambéry am Westalpenrand. Dieser Tipp kommt von unserem Fliegerfreund Uwe. Dann weiter nach Fayance, ein Segelflugzentrum. Hier wollen wir übernachten. Natürlich müssen wir dann Nizza und Monaco unsicher machen.

Weiter geht es nach Italien mit Zwischenlandung in Albenga (Tipp von Hermann). Danach die Küste entlang bis Pisa, links abbiegen und Landung in Florenz. Stadtbesichtigung und je nach Tageszeit Übernachtung oder weiter bis Venedig. Hier wollen wir 2-3 Tage relaxen und je nach Wetterlage über unseren Rückflug entscheiden.

Zurück geht es dann Richtung Österreich, rechts um die Alpen rum und Zwischenlandung in Wiener Neustadt. Dann die Donau entlang bis nach Regensburg. Hier erfolgt die letzte Übernachtung. Den Weg von hier zurück nach Melle wird unsere Katana dann wohl alleine finden.

Mit diesen Gedanken im Gepäck fuhr ich dann nach Hause. Was ich in dieser Nacht geträumt habe könnt ihr euch wohl denken.

Noch 14 Tage

Ich rufe der Reihe nach die Plätze an. In Fayence sagt man mir, der sei nur für Segler und Schleppflugzeuge zugelassen. Also doch in Cannes landen.

Noch 13 Tage

Ich kopiere im Büro aus dem Campingführer eines Kollegen die entsprechenden Seiten unserer Landeplätze. Überall gibt es einen Campingplatz ganz in der Nähe. Ob der auch frei ist wenn wir ihn brauchen, werden wir erst vor Ort sehen.

Ich habe heute einen Termin beim Fliegerarzt. Es ist alles in Ordnung und so werfe ich anschließend gleich die Kopie des Tauglichkeitszeugnisses mit dem Verlängerungsantrag in den Briefkasten. Wegen Pfingsten bleibt dem Kollegen in Münster nicht viel Bearbeitungszeit. Und ohne Schein durch Europa ??

Noch 12 Tage

Es fängt an Spaß zu machen. Dieter ist auf dem Porta Wettbewerb, und ich ziehe Striche in unsere Karten.

Auf dem Schnittmuster Frankreich versuche ich dem Gelände und der vielen LF's gerecht zu werden. Bis Cannes bin ich fertig.

Noch 11 Tage

Falls Dieter wieder als erster rum kommt, oder sonst wie Zeit hat fahre ich nach Porta, um mich mit ihm in unserer Flugplanung abzustimmen.

Noch 10 Tage

Treffen mit Dieter auf dem Porta Wettbewerb. Der Löhner Verein leiht uns eins ihrer ELT's. Es ist gerade repariert worden und der Versuch auf dem Tisch des Vereinsheims zeigt, es schaltet aber sendet nicht. Also auf ein Neues.

Noch 7 Tage

Ich rufe bei der Versicherung an, um die Erhöhung der Versicherungssummen zu beantragen. Möglicherweise fliegen wir ja durch Österreich zurück. 3 Ordner Bottlang wollen noch aktualisiert werden. Der Abend ist gerettet.

Noch 6 Tage

Irgendeine innere Unruhe erfasst mich. Haben wir etwas Wichtiges vergessen? Mit Dieter telefoniert. In seiner Garage fristet ein alter Schutzbezug eines Polo ein Schattendasein. Mit ein paar kleinen Änderungen wird daraus ein klasse Katana Bezug.

Noch 4 Tage

Auf dem Flugplatz stellen Dieter und ich alles zusammen was zum Flugzeug gehört. Olaf hilft beim zusammenstellen von Öl, Werkzeug (auch der Drehmomentschlüssel muss mit) und dergleichen.

Die Reifen wollen auch noch gewechselt werden. Beim ersten zeigen uns Wolfgang und Olaf wie das geht, den zweiten machen wir dann selbst. Wir wollen ja auf alles vorbereitet sein. Nach „nur“ 4 Stunden sind wir fertig. Die Lager saßen voller Sand, (die Inseln lassen Grüßen).

Anschließend findet ein heiteres Probepacken mit Rucksackattrappen, allem Werkzeug etc. statt. Das ELT ist nach der 2. Reparatur jetzt auch in Ordnung. Der Polo Bezug, ich meine die Katana Haube, erhält noch ein paar Strapse angenäht. Man merkt, dass Dieter seine Knöpfe selber annäht (glaub ich wenigstens). Aus dem Sonntagscheck am Vormittag wurde ein Nachmittag von 12 bis 18 Uhr.

Die nächsten 3 Tage verbringen wir auf unseren Arbeitsplätzen und lassen alles Weitere auf uns zukommen.

Noch 3 Tage

Beim obligatorischen eddh.de in der Frühstückspause springt mich ein PIREP von LIPV (Venedig) an. Ein Flieger sagt, der Platz sei wegen Bauarbeiten geschlossen. Ein Blick in das NOTAM bestätigt dies. Geschlossen von heute an, 8 Wochen lang. Also wieder umplanen.

Abends steht dann mein Gepäck auf der Waage. Bottlang, Karten und meine Sachen wiegen 19 kg. Dieter braucht eh nur eine Zahnbürste und einen Waschlappen. Die anschließende Weight and Balance Rechnung erlaubt locker 30 Kg im Gepäckraum.

Noch 2 Tage

Ich versuche es noch einmal in Fayence. „Of course, you're welcome.“ Was so eine kleine Geschichte über Segelflieger und Sommerlager doch bewirken kann.

1. Reisetag Donnerstag 10.06.2004 (Himmelfahrt)

Wie geplant bringt mich mein Sohn Stephan durch den „Hintereingang“ unseres Flugplatzes direkt zum Segelflugstart, wo jetzt um 8 Uhr der Betrieb auf vollen Touren läuft. Es ist schließlich „longest Day“. Das heißt: Fliegen von Sonnenauf- bis Sonnenuntergang. Traditionell sieht man hier fast alle Aktiven unseres Vereins. Eine schöne Kulisse für unseren Abflug.

Ich bin schon beim Frühstück, aber Dieter ist noch nicht da. Sollte er etwa direkt ...? Wir müssen nämlich noch den Reifen des Bugrads wechseln. Natürlich hat er sich vor dem Frühstück zusammen mit unseren Warten in die Arbeit gestürzt und das eben erledigt.

Nach dem Frühstück bauen wir noch schnell eine 12V Steckdose für Dieters PDA ein und schon packen wir unsere Katana. Wenn man das Zeug so neben dem Flugzeug liegen sieht glaubt keiner der umstehenden, dass das hinein passt. Aber es geht.



Abflugbereit

Wir rollen zum Startpunkt 27, in der Nähe des Segelflugstarts, und steigen für ein Foto noch einmal aus. Unsere Vereinskameraden kommen in einer riesigen Traube um uns zu Verabschieden.

Das erste Etappenziel ist Pirmasens an der französischen Grenze. Unser Start erfolgt um 11:15 loc. Die erste Wolkenschicht hängt mit 4/8 noch in unbequemen 1500 ft. Nach kurzer Zeit entschließen wir uns, diese zu übersteigen und fliegen nun zwischen 2 Schichten in etwa 4000 ft.

Das Wetter bessert sich auf Kurs, unsere Stimmung steigt, Aber wir ahnen nicht im Geringsten, was uns an schönen Erlebnissen noch bevorsteht. Unser Routing führt am Mönnesee vorbei, über den Westerwald und Koblenz, Vorbeiflug am amerikanischen Fliegerhorst Ramstein, direkt nach Pirmasens. Die Controllerin von Ramstein lässt uns in glasklarem Englisch die Kontrollzone durchqueren.

Unser Einflug erfolgt vom Norden her in den rechten Queranflug zur 23. Im Endteil über einem Tal spüre ich, was Leewirkung bedeutet, und durch beherztes Gasgeben gelingt mir nach 2:01 h Flugzeit eine saubere Landung. Erst jetzt stellen wir fest, dass wir auch einen Fotoapparat dabei haben. Es ist eben schwer sich der Faszination des Fliegens zu entziehen und Foto's für die Nachwelt zu machen.

Der Platz wirkt zunächst etwas verlassen. Wir tanken voll und begeben uns in den großzügigen Briefingraum um unsere weitere Route festzulegen und den Flugplan zu erstellen. Beim Anblick des Schnittmusterbogens Jeppesen LF-2 erscheint uns der deutsche Luftraum sehr übersichtlich.

Es gelingt uns einen Weg zu finden, der uns bis zum nächsten Ziel Chambéry nur 7 LF-R's in den Weg stellt. Es ist Donnerstag, und in Frankreich kein Feiertag wie bei uns. Der Gedanke an den kommenden Funkverkehr versetzt mich in gespannte Erwartung. Der Funk in Frankreich und Italien ist meine Aufgabe. Dieter macht sein BZF I bestimmt noch nach.

Wir lassen den Flugplan vom freundlichen Mann auf dem Turm zum AIS faxen und erkunden den Platz. Die Kollegen von der DFS brauchen nämlich etwas Zeit um unseren Plan in den Brüssler Computer zu hacken. Unsere ETD legen wir auf 17:00 loc fest.

Am anderen Ende der Bahn tut sich etwas. Der örtliche UL Club veranstaltet einen Tag der offenen Tür. So besteht unser Mittagessen aus frischer Bratwurst und anderen Köstlichkeiten. Ich sehe zum ersten Mal ein UL Flugboot. In den Hallen, auf dem Weg dorthin, begegnen wir den Mitgliedern des Club's historischer Flugzeuge, die an einer YAK52 schrauben. Deren Aussagen zufolge beträgt das Schraub- zu Fliegverhältnis 400:1 .



UL Wasserflug in Pirmasens

Bisher fast unbemerkt lässt eine Überentwicklung den Himmel im Nordenwesten immer dunkler werden. Um 16:00 ergreift schließlich eine immer stärker werdende Unruhe den Flugplatz. Alle Auswärtigen, so auch wir, haben es plötzlich sehr eilig, zu Ihrem Flugzeug und in die Luft zu kommen. Die nun respektable Ausmaße angenommene Wand kommt näher und der Wind frischt auf. In Richtung Süden allerdings sieht es klasse aus. SKC so weit das Auge reicht.

So starten wir in Reihe mit den anderen Auswärtigen um 16:30 , in der Hoffnung, dass unser Flugplan schon bei den Controllern in Frankreich angekommen ist. Wir lassen die ersten Blitze rechts hinten zurück und legen den Kurs Richtung Dijon an. Dieter ist jetzt PIC und ich kann mich voll konzentriert dem Funk widmen.

Es ist nicht so schlimm wie ich befürchtet habe. Die französischen Fluglotsen sind freundlich, hilfsbereit, wissbegierig aber etwas schwer verständlich. Oft versteht Dieter eher was gemeint ist als ich. Die LF-R's sind nicht alle aktiv, lassen sich über- oder umfliegen, ganz wie der Herr oder die Frau Controller wünschen. Wir haben den Eindruck Frankreich besteht nur aus Gegend und ein paar kleinen Dörfern.

Markante Punkte dieser Etappe sind Dijon und Lyon. Irgendwann dann zeigen sich links von uns die ersten 4000'er. Bei den darüber stehenden Aufreihungen bekommt Dieter als leidenschaftlicher Segelflieger einen „verklärten Blick“. Ich glaube er wünschte sich jetzt

Aber schon erleben wir von „Nov“ aus einen fantastischen Anflug längs über den See auf die 18 von Chambéry. Die Landung erfolgt um 19:15 nach 2:44 h Flugzeit.



Anflug auf Chambéry

Wir tanken wieder auf und könnten es noch bis Sunset nach Fayence schaffen. Dies ist uns aber zu stressig (wir haben schließlich Urlaub) und entscheiden uns hier zu übernachten. Auf diesem riesigen Platz, mit einem Terminal ähnlich Münster-Osnabrück, scheint nur 1 Mann Dienst zu tun. Wir bestellen bei ihm ein Taxi für 20:00 und bereiten die Katana für die Nacht vor.

Wir laden unser Gepäck aus, schleppen Betonklötze heran, befestigen die Polo Haube, schließen ab und erreichen den Taxistand. Dieses war jedoch vermutlich vor der bestellten Zeit hier, denn nach 8 Kilometer bis zum Campingplatz zeigte das Taxameter 26 EUR. Aufgrund der prima Urlaubslaune verzichteten wir auf die Diskussion mit dem perfekt französisch sprechenden Taxifahrer. Das Zelt ist schnell aufgebaut, wir finden ein vorzügliches Restaurant, erlauben uns ein typisch französisches Mahl mit köstlichem Beaujolais und erleben den ersten Abend „wie die Götter in Frankreich“....

2. Reisetag Freitag 11.06.2004

Der Tag beginnt mit einem original einheimischen Frühstück, Croissant und Espresso. Es ist der Tag vor dem Fußball-Klassiker Holland : Deutschland bei der EM. Unser Tischnachbar ist sich sicher, Holland gewinnt. Wir beschließen den Flugplatz per Fußmarsch zu erreichen. Auf ein erneutes Taxi Experiment wollen wir uns nicht einlassen.

Die 8 km schaffen wir „locker“ in 1 Stunde, der Tag hat ja erst begonnen. Am Platz begegnen wir einer Businessjet Besatzung in schmucker Uniform, die auf den Abzug diverser Gewitter in und um Paris warten. Wir wollen ja nach Süden, und wieder wird es vom Norden her immer dunkler.

Es bildet sich inzwischen eine nicht abgesprochene Arbeitsteilung zwischen Dieter und mir heraus, die wir die ganze Reise über beibehalten sollten. Dieter packt, checkt, programmiert die Avionik und macht unseren Flieger startklar. Ich kümmere mich um Landegebühren, tanken, Taxi, Übernachtung, Flugplan und sonstige administrative Dinge. Als PIC wechseln wir uns immer ab, und so fliege ich dieses Leg.

Der Start vor der Wolkenwand erfolgt um kurz nach 12 Uhr. Im Funk erleben wir eine etwas deutsch sprechende Controllerin, und Dieter sprüht wieder einmal vor Begeisterung über die links von uns sichtbaren Wolkenstrassen über den Bergen. Er zeigt mir die Plätze Sisteron, La Motte, St. Auban, Puimouisson und ich kann der Begeisterung über die in der Steppe liegende Pisten als Motorflieger nicht immer ganz folgen. „Du startest hier, lässt dich an den Hang schleppen und folgst dann den Kämmen dort“, so langsam begreife ich es. Vielleicht sollte ich seinen Träumen einmal auf dem Grund gehen (sein Angebot dazu steht ja bereits).



La Motte

Unser Flug führt immer am Rande der Alpen entlang über Grenoble, Valence und Orange, schließlich über die letzten Alpenausläufer in 6000 ft direkt nach Fayence. Das die Controller hier sehr bemüht sind erkennt man daran, dass wir etwa 20 min vor unserem Ziel wegen der Berge vom Radar verschwinden und damit ihre Aufmerksamkeit auf uns ziehen. Der Lotse möchte nun alle 10 min Positionsmeldungen, die er natürlich bekommt. Moving Terrain sei dank!

Fayence ist ein unkontrollierter Platz ohne Flugleiter, ganz so wie uns es in Deutschland wünschen. Diese Tatsache habe ich mir nicht genug klar gemacht und begreife es erst nach dem 5. Einleitungsanruf, es kommt nämlich keine Antwort. Also Verkehr beobachten, in die Platzrunde einreihen und Positionsmeldungen in der Landessprache absetzen. Die habe ich vorher gelernt und es gelingt mir ausgezeichnet. „D-EJAR vent arrière à droit dix“. Es gibt da ein Buch mit dem Titel „Voler en France“, Sprechgruppen auf Französisch.



In der Platzrunde von Fayence

Wir stellen das Flugzeug in eine Reihe mit anderen und kümmern uns nun um die Übernachtungsmöglichkeiten. Der örtliche Aeroclub unterhält ein paar Häuschen mit 12 Doppelzimmern. Die nette Dame im Büro ist etwas zurückhaltend, mit den Worten: "The rooms are only for the club, and I have a lot of work!" Nach unserer Versicherung, dass wir nur 2 Nächte bleiben wollen und auch ein Zelt dabei haben, dürfen wir für 10 EUR pro Kopf und Nacht doch noch einziehen.

Wir packen aus, genießen auf der Restaurantterrasse Espresso mit Kuchen, und erleben im Weiteren lauter freundliche Fliegerkollegen. Ein Autohaus, in ca. 3 km Entfernung, vermietet uns ein Auto und wir verbringen diesen Abend in Cannes, ca. 30 km entfernt. Die Eindrücke sind überwältigend. Am meistens beeindruckt es uns allerdings, dass wir in nur 6:15 h Flugzeit von Melle bis an das Mittelmeer geflogen sind.

Wir erleben das volle Programm: Promenade, Hafen, Pizzeria (am zweiten Tag wollen wir noch haushalten), Roter Teppich, dort wo die Promis der Filmfestspiele flanieren. Nach Mitternacht zurück fallen wir todmüde in unsere Betten. Wir stellen fest, dass getrennte Betten gegenüber dem Zelt doch auch Nachteile haben. Um evt. Schnarchanfänge des anderen zu beenden hat man nur 2 Schlappenwurf.



Cannes bei Nacht

3. Reisetag Samstag 12.06.2004

Ausgeruht ergattern wir die letzten Croissant an diesem Samstagmorgen. Es geht zu wie in Melle, d.h. Flugzeuge ausräumen, Startwagen packen, aufbauen usw. Der Club besitzt 20 Segelflugzeuge von der K6 bis zum Duo Diskus. Es gibt allerdings keinen Windenbetrieb.

Heute haben wir Monte Carlo geplant, ca. 1 Autostunde entfernt. Das Flair nimmt uns sofort gefangen, und der Gegensatz zwischen alt und neu, klassisch und modern ist allgegenwärtig. Die Highlights sind natürlich Casino, Hotel de Paris, Promi Strand, die Rennstrecke, der Hafen und noch viele ungezählte Einzelheiten. Die Cola im Strandcafe müssen wir uns einfach gönnen, auch wenn der Ober die Speisekarte wieder mitnehmen muss.



Der Hafen von Monte Carlo

Auf dem Rückweg machen wir an einem traumhaften See halt, den wir uns schon auf dem Hinweg ausgeguckt haben. Das Baden im Süßwasser zwischen den Bergen ist nur noch Klasse.

Abends treffen wir uns dann mit Ken. Er ist gebürtiger Australier, hatte sein Leben als Kapitän zur See satt und sich nun in Monte Carlo auf einem Segelschiff niedergelassen. Sein Job ist es, dass Schiff in Ordnung zu halten und mit Gästen Touren zu fahren. In seiner Freizeit am Wochenende fliegt er in Fayence mit einem UL. Wir beschließen diesen Abend gemeinsam mit Steak und Rotwein.



Unser Freund aus Australien

4. Reisetag Sonntag 13.06.2004

Für heute haben wir unseren Weiterflug Richtung Florenz geplant. Tief hängende Wolken an diesem Sonntagmorgen stimmen nicht gerade optimistisch. Der Restaurantchef hat diesmal sogar Brot da. Als Belag nehmen wir den Rest Käse vom Vortag aus dem Supermarkt. Für die Franzosen ist das Frühstück keine ernst zu nehmende Mahlzeit.

Kurz danach ziehen Gewitter auf, und wir verschieben das Tanken bis auf weiteres. Es stellt sich die Frage, packen oder nicht. Die einheimischen Piloten richten sich auf einen Tag ohne Flugbetrieb ein. So nutzen wir die Zeit und beschäftigen uns mit dem Problem, wie man mit dem IPAQ ins Internet kommt. Bisher war das Wetter kein Problem, doch nun sind wir doch auf genauere Vorhersagen angewiesen.

Wir warten den ersten Regen auf unserer Reise im Zimmer ab, und Dieter versucht durch Telefonate mit diversen Kollegen dem IPAQ Problem auf die Spur zu kommen. Der Regen hört bald auf, und wir erkunden das Dorf. Das bedeutet: Zwischen schönen alten Häusern, wie im Reiseführer, den steilen Berg hinauf. Dieter schwärmt dabei von seinen Touren auf Korsika. Ich kann bis oben mithalten jedoch kann ich mir einen gemeinsamen Urlaub mit ihm auf Korsika nicht vorstellen.

Oben angekommen erklimmen wir noch das örtliche Schloss, oder war es ein Kloster, haben einen herrlichen Ausblick auf den entfernten Flugplatz und können das Mittelmeer sehen. Nach diesem Anblick, inzwischen ist es Nachmittag und wieder fliegbar, steigen wir schnell hinab und packen unseren Flieger. Genauer gesagt packt Dieter, denn ich erstelle den Flugplan nach Albenga (I). Ob wir heute noch weiter kommen werden wir dann sehen. Es regnet wieder, also gibt es Kaffee und Kuchen unter dem „Sonnen“schirm.



Das Wetter sieht wieder fliegbar aus

Aber wie gibt man einen Flugplan aus der Pampa in Frankreich nach Italien auf, wenn man kein Fax und auch die Nummer der französischen AIS nicht hat? Man ruft AIS Frankfurt an und nach nur 3 Minuten ist alles erledigt. Unsere Abflugzeit ist jetzt 17:00.

Der folgende Flug ist für mich Highlight Nr.1 der Reise. Wir fliegen Südkurs in 3500 ft und schrauben uns an der Küste auf 1000 herunter. Unsere Freigabe durch die Kontrollzone Nizza bekommen wir gemäß Flugplan auf der VFR Route in 1000 ft. So passieren wir mit angelegten Schwimmwesten und „runtergelassenen Kinnladen“ von der Seeseite her Cannes, Nizza, Monaco und werden bei „Echo“ aus der Frequenz entlassen.



Flugplatz Cannes

Nach 2 weiteren Meilen passieren wir die Grenze und „Nice Information“ übergibt uns direkt zu Albenga Tower, den wir aber von hier noch nicht erreichen können, weil der Platz in einem Tal liegt.

So fliegen wir bei Funkstille die Steilküste entlang gegen den kräftigen Wind aus Nord-Ost. Hier in dieser Gegend bleibt bei Motorproblemen nur die Wasserung, wobei das Ufer schwimmend erreicht werden kann. Nach der Kontaktaufnahme bekommen wir alle 3 min den Wind, 10 – 15 kts umlaufend, ins Cockpit. Dieter's perfekte Landung bei kräftigem Crosswind soll später noch eingehend gewürdigt werden.



Im Endanflug auf Albenga

Nach dem Abstellen im Gras, am Rande des riesigen Vorfeldes, wird uns ein first Class Service zuteil. Der Gepäckwagen rollt an das Flugzeug heran, „Das verzurren machen wir“ sagt einer der beiden freundlichen Italiener mit Blaumann und Warnweste. In Anbetracht des riesigen Vorschlaghammers zum Eintreiben der ortsüblichen Erdanker (und das unter der niedrigen Katana-Fläche) ist uns an dieser Stelle allerdings schon etwas mulmig und treibt uns die Sorgenfalten auf die Stirn. Wie sich im nachhinein jedoch herausstellte, völlig unbegründet. Entspannt „lassen wir anschließend das Gepäck direkt zum Taxi bringen“, na dann. Während Dieter mit der Beaufsichtigung von Ausladen und Flugzeug sichern beschäftigt ist, mache ich mich auf den Weg zum gelben C. Dort steht außer dem Personal noch ein netter Herr mit Schlips, der mich eingehend nach unseren Erlebnissen im Landeanflug befragt. „War die Landung schwierig?“, „Hatten Sie das Gefühl es war sicher?“. Was will der nur? Die Auflösung besteht in einem abgebrochenen Anflug einer ATR42 im Liniendienst, wegen des Windes, etwa 30 min vor uns. Der Flugplatzchef trauert der verpassten Landegebühr nach.

Als ich bezahlen will höre ich: „Das machen wir beim Abflug“. Ich sehe schon wieder das EURO Zeichen nach diesem Service. Nun ja, das Taxi bringt uns zum Campingplatz oberhalb des Platzes, mitten im bewaldeten Berghang, für nur 8 EUR.

Hier ist es einfach Klasse, ein Paradies. Wir bauen das Zelt auf einer grünen Terrasse unter Bäumen auf, begeben uns in das örtliche Lokal und bestellen Pizza und Chianti.



Natur Pur

5. Reisetag Montag 14.06.2004

In der Nacht regnet es und der Wind ist noch stärker geworden. Wir erkunden das Gelände und frühstücken Croissant und schwarzen Kaffee. Das hatten wir doch schon..?. Bei unserem Rundgang entdecken wir ein Internet Cafe. Also für 1 Stunde gemietet und Wetter gemacht. Nach kurzer Zeit ist klar, dass es heute nicht mehr weiter geht. Wir nutzen den Rest der bezahlten Stunde, um noch schnell die Anleitung des PDA zu laden. Endlich gelingt uns der Zugang per Handy, wir sind unabhängig von allen Wetterfröschen, und machen nun selbst unsere Vorhersagen.

Im Supermarkt kaufen wir zum Mittag Brötchen, Ölsardinen und Mineralwasser. Wir verspeisen dies im Nieselregen auf der Terrasse eines unbewohnten Bungalows irgendwo auf dem weitläufigen Platz. Danach marschieren wir in die Stadt, nur 5 km, und gönnen uns ein Eis.



Flieger beim Mittagessen

Pünktlich zum EM Spiel Italien-Dänemark sind wir zurück und lassen uns Salat mit Pommes schmecken. Auf dem Weg zurück ins Zelt entdecken wir Licht am Fuß des Berges. Die Pferderennbahn, direkt neben dem Flugplatz, ist mit Flutlicht hell erleuchtet und man kann die Ansagen hören. Wir sehen uns an und marschieren die 3 km abwärts. Nach einigen Rennen und abschließendem Nachspaziergang fallen wir müde auf unsere Matratzen.

6. Reisetag Dienstag 15.06.2004

Die Sonne scheint ins Zelt und lässt uns mit einem Lächeln aufstehen. Wir packen ein, gehen Frühstück, und machen unser Wetter erstmals per PDA. Der Fußmarsch zum Flugplatz, eingehend geübt, gehört mit zum sportlichen Teil des Ganzen.

Die Vorbereitungen gehen immer schneller von der Hand, und ich werde wieder einmal überrascht als ich die Gebühren zahlen möchte, diesmal jedoch angenehm. Für zweimal Parken über Nacht, Landegebühren und das komfortable Handling bezahlen wir 18 EUR. Unseren Flugplan gebe ich, die Küste entlang, bis Florenz auf.

Um 11:00 heben wir ab mit Kurs Genua. Dort angekommen fliegen wir direkt unter dem abfliegenden Verkehr in 1000 ft die Küste entlang. Bei Santa Margharita Ligure entdeckt Dieter einen alten Bunker in Augenhöhe, zu dem er vor ein paar Jahren einmal hochgeklettert ist.



Genua

Nachdem wir La Spezia auf der Landseite passiert haben nähern wir uns Pisa. Wir wollen versuchen einen Vorbeiflug am schiefen Turm zu bekommen. Der Controller kommt unserer Anfrage jedoch zuvor : "You have no PPR for Firenze. Where do you want to go? " Schweigen in unserer Kabine. Später stellt sich heraus, dass wir die AIP nicht ganz richtig gelesen haben. Man benötigt zum Parken über Nacht eine Genehmigung, weil die Abstellplätze in Florenz wohl sehr knapp sind. Dass man eine Katana auch hinter einem Schuppen abstellen kann wollen wir per Funk dann doch nicht diskutieren.

Wir versuchen noch einen Platz direkt am Meer zu kontaktieren, den wir gerade überfliegen. Wir erhalten keine Reaktion. Es ist eben Dienstag, und da ist in Melle Mittags auch niemand. „We want to land in Pisa.“ ist unsere Antwort. Schauen wir uns eben hier etwas um und planen gemütlich unsere Weiterreise.

Weit gefehlt: „Landing is OK, but you can stay only for 2 hours !“. Uns fiel keine Alternative ein, also beginnt unser Anflug auf Pisa. Dieser führt uns weiter in 1000 ft die Küste entlang bis wir, 90 Grad left, zum Direktanflug aufgefordert werden.



Im Anflug auf Pisa

Der „Galilei International Airport“ ist ein militärischer Platz mit ziviler Mitbenutzung. Es gibt tatsächlich nur 5 Parkpositionen und auf einer stehen wir jetzt. Das Bordbuch bleibt im Büro und man entlässt uns in die Halle des riesigen Terminals. Im Gewusel von an- und abreisenden Urlaubern, Geschäftsleuten und Personal machen wir an einem kleinen Stehtisch mit zwei Espressotassen und Kuchentellern mit Hilfe von 2 darüber liegenden Karten unsere weitere Flugplanung.

Unser ursprüngliches Ziel Venedig fällt aus besagten Gründen aus, und wir entscheiden uns für Padova, ca. 30 km westlich. Die VFR Strecken in der CTR führen direkt an Florenz vorbei, so dass wir es schon mal von oben sehen können. Zurück ins Büro, bezahlt und den Flugplan aufgegeben. Anschließend warten wir in einem Gang zwischen Büro und Toilette die 60 min bis zur ETD. Unterbrochen wird dies durch den Mann aus dem Büro, der mich an das Telefon zitiert. Der Controller (militärisch) hätte da noch ein paar Fragen. Im Gegensatz zu allen anderen versteht er offensichtlich keine Kennungen sonder nur Klartext. So gehen wir also den gesamten Flugplan am Telefon noch einmal durch und er ist zufrieden. Unsere Abflugzeit habe ich mit „jetzt + 20 min“ vereinbart, so dass wir sofort zum Flugzeug gehen können.



Warten auf die Start up Clearance

Ca. 10 min nach dem Start erhalten wir eine gut gemeinte Abkürzung „Direct Galciana“ und sehen Florenz auch nur von weitem. Die Gegend um Florenz und Prato ist voll mit Wohngebieten und Industrieansiedlungen. Dies zieht sich bis in die Berge hinein. Wir folgen der Autobahn Richtung Bologna und überqueren so die Berge von

Imola bleibt rechts liegen. Wir hatten eigentlich vor die Rennstrecke von oben zu betrachten, es aber einfach vergessen. Weiter an der Autobahn entlang wird es bei Ferrara so richtig dunstig. Die Landung ist danach einfach nur normal. Wir stören die Groundcrew zwar beim Kartenspielen, aber alle sind begeistert, dass wir 2 Tage bleiben wollen. Das Flugzeug wird verzurrt (ohne besorgniserregenden Hammer) und wir bestellen ein Taxi um zur Autovermietung zu fahren.



Padova links quer

Wir werden in einem Original englischem Taxi gefahren und merken uns den Weg zurück zum Flugplatz. Nach einigem Verhandeln haben wir dann sofort einen Wagen, wobei uns nicht klar ist, ob wir nun für 2 Tage 110 oder 160 EUR bezahlen müssen. 2 Fragen, 2 Personen, 2 Antworten.

Der Campingplatz, ca. 15 km entfernt, ist recht bescheiden, aber wir wollen hier ja nur schlafen. Nachdem wir hier alles für die Nacht vorbereitet haben geht es sofort wieder auf die Piste und wir erreichen gegen 20:00 Venedig. Dort erleben wir eine traumhafte Kulisse, laufen viele Kilometer durch die Gassen, geben einen ersten Livebericht via Handy vom Markusplatz in die Heimat (Reinhard, unser Vereinsvorsitzende hockt noch in seiner Kanzlei) und beschließen alles mit einem Essen am Canale Grande neben der Rialto Brücke. Es fehlte nur noch der verträumte Blick in die Augen und das Händchenhalten.

7. Reisetag Mittwoch 16.06.2004

Direkt nach dem Aufwachen brechen wir nach Florenz auf. Unser Frühstück gönnen wir uns im Stehen an einem Autobahnkiosk. Nach 200 km stellen wir das Auto im Parkhaus ab und erkunden die Stadt zu Fuß. Für mich besteht diese Stadt nur aus Superlativen. Noch nie so viel am Stück gelaufen. Noch nie eine so große Kirche gesehen. Noch nie so viel schöne Bauwerke auf engstem Raum gesehen. Noch nie so gutes Eis gegessen. Noch nie so viele Juweliere auf einem Haufen gesehen. Diese Reihe ließe sich noch fortsetzen.



Nach intensiver Suche hat Dieter sein kleines Mitbringsel für Anja gefunden (er heiratet im Oktober) und wir genießen unser Abendessen noch im Treiben der Gassen, so dass wir erst um 0:15 das Zelt erreichen. Beim Einschlafen hören wir wieder beginnenden Regen, und wir denken besorgt an die Rückreise.

8. Reisetag Donnerstag 17.06.2004

Zum Wecken erscheint die Sonne wie auf Bestellung, das kann ja ein prima Tag werden. Noch vor dem Aufstehen wird also im Zelt per PDA und Handy der DWD kontaktiert. Das Satellitenbild sieht vielversprechend aus, und die METAR's der Alpenregionen lauten SCT 080. Ist das denn wahr?

Also packen wir ein und ich hol schon mal das Auto vom Nachtparkplatz. Dort angekommen stimmen mich 2 Dinge nachdenklich. Das rechte Seitenfenster ist auf, aber Dieters Jacke liegt noch unberührt auf dem Rücksitz. War der lange Kratzer an der rechten Seite gestern auch schon da? Ein Übergabeprotokoll haben wir irgendwie nicht ausgefüllt.

Auf dem Weg zum Flugplatz frühstücken wir in einer Bar, und lassen uns vom Keeper die Ergebnisse der Deutschen Fußballer berichten. Wir bringen das ganze Gepäck zum Flugzeug und Dieter fängt an zu packen, während ich den Schlüssel vom Auto im Büro abgebe und unsere Rechnung bezahle. Danach begutachte ich Dieters Werk und frage nur kurz nach dem Fotoapparat. Die aufgeregte halbstündige Suche danach ergibt außer hohem Blutdruck eine halb ausgepackte Katana. Anschließend holt Dieter noch mal den Schlüssel und das gute Stück aus dem Auto. Nicht auszudenken: Glaubst man uns zu Hause unsere Erlebnisse oder bleibt das ohne Fotodokumentation nur Fliegerlatein??)

Nun ist die Flugvorbereitung dran, wobei wir im Flugplatzcafe 3 Tische belegen. Für 3 Alternativrouten, linksrum (Rhonetal), rechts rum (Östereich), Mitten durch, erstellen wir Flugplan und Avioniksettings. Nach nochmaligem Wettercheck via PDA wollen wir den Überflug der Alpen versuchen, und so geben wir unseren Plan über Comer See und Friedrichshafen nach Kempten auf.

Der Start erfolgt um 12:20 in mäßigen Dunst hinein. Irgendwie kommt mir der Leihwagen noch mal in den Kopf, wir haben nämlich vom Büro keine Abgabequittung bekommen. Wir melden unseren Steigflug auf FL050, damit wir knapp über der 4/8 Bewölkung aus dem Dunst herauskommen. Das Strahlen unserer Gesichter wird größer.

Die Freude währt jedoch nur kurz, denn bald erreicht uns der Funkspruch „D-EJAR, Confirm you cross CTR Milano?“ Weil wir den kürzesten Weg am Alpenrand fliegen möchten bleibt uns nur der Abstieg in den Dunst auf 1000 ft AGL. Die Sichtweite beträgt etwa 3-4 km unter einer 6/8 Decke, die aber von hier unten wie Stratus aussieht.

Wir passieren Verona und den Gardasee, von beiden ist allerdings das jeweils andere Ende nicht zu sehen. Die Freigaben auf der VFR Strecke erfolgen Zug um Zug. Auf Boscumantico folgt Peschiera, auf Madolossa folgt Palzolo, u.s.w. Milano Info erklärt nach unserer Nachfrage in Höhe des Comer Sees die LI(R) 108A aktiv. Damit wären wir im ersten Alpendrittel auf 2000 ft über Grund festgenagelt. Nach der Wolkenvorhersage ist uns das zu unsicher, und wir fliegen Richtung Lago Maggiore weiter.

Da wir immer noch nicht wissen ob wir überhaupt hoch kommen, bereiten wir den Anflug auf Lugano, vor und legen die Karten zurecht. Das Ufer noch nicht ganz erreicht, da erblicken wir das Loch vom Dienst und sind etwas aufgeregt. „Request FL100“, „On your descretion“ antwortet der wie immer freundliche und hilfsbereite Controller. Die Katana steigt fantastisch wie immer, so dass der Level noch vor dem Ende vom Lago erreicht wird.



FL100

Wir befinden uns in etwa in Augenhöhe mit den Wolkenoberkanten und werden von „Milano Info“ an „Zürich Delta“ weitergereicht. „D-EJAR DA20 VFR from Padova to Kempten, Position Brissago FL105 climbing 115, Squak 0075, request flight information“ . “Zürich Delta Roger, proceed as filed”.



FL115

Gigantisch !

Gut betreut von der Schweizer Flugsicherung erleben wir die großartigsten 40 min unserer Reise. Wir sprechen sehr wenig, lassen die Eindrücke auf uns wirken und vergessen manchmal das fotografieren. Hier oben ist der Luftdruck spürbar geringer. Das Herzklopfen kommt daher weniger vom grandiosen Ausblick, als von der geringen Sauerstoffsättigung im Blut.

Am Vierwaldstätter See beginnt unser Abstieg zunächst auf FL75. Die behalten wir bei, bis wir vom Zürichsee kommend den Bodensee erreichen. Kreuzender Luftschiffverkehr erlaubt weiteren Descent erst hinter Friedrichshafen. Um 15:25 nach 3:03 Flugzeit landen wir in Kempten. Der Tag soll noch lange nicht zu Ende sein, doch das wissen wir jetzt noch nicht. In aller Ruhe geht es zum Kaffeetrinken.



Im Downwind von Kempten

Unter stahlblauem Himmel erkunden wir die Möglichkeit am Platz zu zelten. Das wäre im Prinzip auch kein Problem, doch das befragte Clubmitglied berichtet von der gestern aufliegenden Bewölkung und rechnet damit, dass wir morgen früh Pech haben könnten. Mittlerweile ist es schon 17:00 vorbei und wir werden wieder schnell. Wir müssen weiter, aber wohin?

Hier zeigt sich nun der große Vorteil, wenn man die Lehrgänge im Sommer nicht immer an demselben Platz ausrichtet. Wir rufen mal in Bad Neustadt an und erreichen Michael Holtz. „Ich wollte eigentlich gerade nach Hause, wenn ihr Euch entschieden habt, ruft noch mal an.“ Die Flugplanung besteht nur aus einem nochmaligen Wettercheck und einem durchgehenden Strich Richtung 360. Wir tanken auf und rufen noch einmal bei Michael an. „Die Front ist schon da. Die Radarbilder sagen ihr könnt zwischen 2 Schauern landen. Funkt einmal durch, wenn sich keiner mehr meldet landet einfach so, der Windsack steht noch.“ Das ist typisch Michael.

Start um 18:00. Ich fliege, alle Handlungen erfolgen automatisch. Drehzahl von Gelb nach Grün, Ladedruck einstellen, Reiseflughöhe erreicht und nachtrimmen. Nachtrimmen? Diese verstellt sich nur noch in Richtung schwanzlastig und steht jetzt nach unseren Versuchen auf ca. 60 kts. Nach Abwägen aller technischen Eventualitäten und gemeinsamer Entscheidung definieren wir demnach einen neuen Parameter für das Flughandbuch. Eine Armlänge sind etwa 100 kts. Im Drücken wechseln wir uns ab und einsetzende Schauertätigkeit ca. 30 min vor dem Ziel bringt Abwechslung ins Spiel.



Nach dem Gewitter

Es folgt ein Slalom in 500 ft Ground bis wir schließlich um 19:30 in Bad Neustadt landen. Die Bremsen sind irgendwie weich, das sind unsere ersten Probleme mit der Technik. Michael ist noch da und macht Platz in der Halle. Kurz vor Sunset fliegt er heim nach Hammelburg. Wir schlagen unser Nachtlager in der Hütte auf. Dieter vor dem neuen Getränkeautomaten im Nachbarraum, und ich zwischen den Tischen. Es bestünde sonst die Gefahr, dass unsere Schlappen nicht treffen. Ein hilfsbereiter Bad Neustädter, den Namen hab ich vergessen, bringt uns mit seinem Bulli in die Stadt.



Zwischen den Schauern

Neustadt nach 20:00. „Wir haben schon zu, der Koch hat Feierabend“, das hören wir drei mal und wollen fast aufgeben, bis ein Pärchen uns den richtigen Tipp gibt. In einem toll renovierten Hinterhof bestellen wir „Dinner for two“. Schon wieder bleibt das Händchenhalten aus, und wir genießen das sehr gute Essen. Zu Fuß geht es zurück auf den Berg. Um 00:15 noch schnell die 400 Bilder der Reise angeschaut und dann schlafen.

9. Reisetag Freitag 18.06.2004

Es ist hell, 06:15 spät (oder früh), ich stehe auf und mache die Papiere fertig. Bordbuch ausfüllen, meine eigenes Flugbuch, die Startliste der Katana u.s.w. Ich koche den ersten Kaffee und werfe den PC im Turm an, um die Wetterkarten zu laden. Im Moment sieht es nicht so aus, dass wir hier heute noch wegkommen. Aufliegende Bewölkung in der Röhn, sonst auch nicht viel besser.

Wir haben also viel Zeit, Dieter erwacht, wir laufen zum Supermarkt und kaufen für unser Frühstück ein. Wieder zurück genießen wir auf der Terrasse des genialen Fliegerheimes in Bad Neustadt bei genialer Aussicht den ersten richtigen Filterkaffee nach 9 Tagen. Es gibt Rührei mit Speck, frische Brötchen und noch mehr Leckereien.



Endlich wieder richtigen Kaffee

So gestärkt versuchen wir anschließend mit unseren Mitteln die beiden Fehler zu finden. Nach einer Stunde erfolgloser Suche und Ausschluss eventueller Risiken für einen Weiterflug melden wir uns für heute Nachmittag beim LTB Wiebusch auf dem Flugplatz Bohmte an. Unser Fliegerfreund Michael ist nicht da, und so können wir uns nicht bei ihm für seinen verpassten Feierabend gestern bedanken. Um 12:25 wagen wir den Start, nutzen das aktuelle Wetterfenster und quetschen uns knapp an der Sicherheitsmindesthöhe über die Röhn. Der weitere Rückflug links an Kassel vorbei über Lippe Detmold bringt uns, wie gestern, ein Schauer nach dem anderen. In Anbetracht des bevorstehenden Endes unseres fantastischen Abenteuers in fliegerisches Neuland spiegeln die jetzt über die Haube treibenden Regentropfen die nun aufkommende Stimmung nur allzu gut wieder. Erst kurz vor der Heimat reißt es etwas auf.

Nach der Landung in Melle packen wir schnell aus und Dieter fliegt die Katana zum LTB Wiebusch nach Bohmte. Ich mache die „FA“ startklar um ihn abzuholen, als am Rollhalt noch Ralf Girke zusteigt. „Ich muss sowieso zu Wiebusch und kurz ein paar Papiere abholen.“ Allein ist so ein langer Flug auch langweilig. Nach Erledigung aller Aktivitäten in Bohmte warten Dieter und ich ca. 30 min in der abflugbereiten DR400, bis Ralf endlich mit einer Mappe unter dem Arm wieder erscheint und ab geht's Richtung Melle.

Dort angekommen zeugt nur noch die Unmenge unseres Gepäcks von unserer Reise.



Das Team

Christiane holt uns ab, das Gepäck wird mühevoll ins Auto verstaut und wir beschließen die fantastische Reise in fliegerisches Neuland bei Dieter mit einem netten Kaffee. Zeitgleich wird natürlich unsere Fotodokumentation mit höchster Vorsicht auf Datenträger gesichert. Kaum vorstellbar, wenn jetzt etwas verloren gehen würde. Nur gut, dass wir die Eindrücke unserer Reise mit mehr als 600 Schnappschüssen festgehalten haben. Sollte uns in nächster Zeit das Fernweh packen, können wir die Sucht damit im Zaume halten. Ebenso unterstreicht die Dokumentation die sicherlich vielen bevorstehenden Reiseberichte im Kreise unserer Fliegerfreunde und wird damit vielleicht auch Ansporn liefern, neben den zur Routine gewordenen Flügen zu den friesischen Inseln auch mal ein wenig weiter über den Tellerrand zu schauen.

Für uns jedenfalls war unser erstes gemeinsames Abenteuer ein brillantes Warmup eines tollen Teams und damit die ideale Basis für weitere Unternehmungen.

Um 20:15 am neunten Tag bin ich wieder zu Hause.

Die Reise in StichpunktenMelle EDXG**185 Nm 2:01 h 92 kts**Pirmasens

Landegebühr	5,80
Parken	----
MOGAS	1,31

259 Nm 2:44 h 95 ktsChambéry

Landegebühr	10,03	Campingplatz	
Parken	0,00	10,14 / 2P Nacht	
AVGAS	1,44		

150 Nm 1:36 h 94 ktsFayence

Landegebühr	0,00	Clubheim	Leihwagen
Parken	0,00	21,48 / 2P Nacht	115,00 / 2 Tage
AVGAS	1,45		

86 Nm 0:58 h 89 ktsAlbenga

Landegebühr	18,00	Campingplatz	
Parken	0,00	18,00 / 2P Nacht	
AVGAS	nicht getankt		

123 Nm 1:28 h 84 ktsPisa

Landegebühr	42,56
Parken	----
AVGAS	1,67

130 Nm 1:23 h 94 kts

Padova

Landegebühr	40,84
Parken	0,00
AVGAS	1,79

Campingplatz
23,10 / 2P Nacht

Leihwagen
144,00 / 2Tage

295 Nm	3:03 h	97 kts
---------------	---------------	---------------

Kempten

Landegebühr	6,80
Parken	0,00
MOGAS	1,35

156 Nm	1:30 h	104 kts
---------------	---------------	----------------

Bad Neustadt

Landegebühr	5,00
Parken	4,00
MOGAS	1,30

147 Nm	1:31 h	97 kts
---------------	---------------	---------------

Melle

Glossar

AGL	Above ground level	Höhe über Grund
AIS	Aeronautical information service	Flugberatung
Bottlang		
C		
CTR	Control room	Kontrollzone
DFS	Deutsche Flugsicherung	
eddh.de	Internetadresse "Alles für Piloten"	
ED-R	restricted Aerea	
ELT		
ETD	estimated time of departure	vorraussichtliche Abflugzeit
Jeppessen		
Lee	Abwindgebiet hinter einem Berg	
Leg	Streckenteil	
LF		
LIPV	Flugplatzkennung von Padova	
METAR		
MT	Moving Terrain	unsere elektronische Landkarte
NOTAM	notice to airmen	kurzfristige Piloteninformation über aktuelle Änderungen der Luftraumstruktur
PDA/IPAQ		
PIC	pilot in command	der verantwortliche Pilot
PIREP	pilot report	Pilotenmeldung
PPL-A	private pilot licence	Luftfahrerschein
SCT 080	scattered 8000 Fuss	aufgelockerte Bewölkung < 4/8 in 2.700 m
SKC	Sky clear	Blauer Himmel
VFR	visual flight rules	Sichtflugregeln