

Dirk Beerbohm und Stefan Münch

Tour de Sud



MIT EINER DIAMOND DA40 UM DIE ALPEN

Vorwort

Endlich mal wieder mit dem Flugzeug reisen und zwar in andere Länder und dies bitte schön selber am Knüppel. Die aufgelaufenen Meilen müssen also weiter warten, bis sie verflogen werden. Mit der DA40-180 unseres Vereines steht eine dafür taugliche Maschine zur Verfügung. Mit Stefan ist schnell ein Mitstreiter gefunden - er hat gerade wieder seine Lizenz aufleben lassen und wird nun den Unterschied zwischen Fliegen und „(Air)Bus fahren“ erleben dürfen. Mögliche Ziele gibt es in Europa derer viele, die man innerhalb einer Woche anfliegen kann: Skandinavien, Britische Inseln



Die Diamond DA40 - unsere „treue Weggefährtin“ für 6 Tage

oder einfach das südliche Europa. Letztendlich entschieden wir uns für eine Tour um die Alpen herum, durch die Schweiz in die französischen Seealpen, Venedig, Slowenien, sowie als Abschluss Wien. Ab Venedig sollte dann Stefan's Frau Bettina als drittes Besatzungsmitglied zu uns stossen - die DA40 wird also spätestens ab hier vollständig ausgereizt werden. Uns steht also eine recht interessante, aber auch anspruchsvolle Tour bevor. Zusätzlich wird das Apple iPad seine Eignung als Begleiter und Arbeitsmittel auf einer längeren Tour beweisen müssen.

Die Vorbereitung

Und so geht es nun an die Planung der Tour, fünf Länder sollen es also werden. Die Schweiz planen wir lediglich zu durchfliegen, jedoch keine Landung. Jedes Ziel aus ganz unterschiedlichen Gründen. Nach Sisteron geht es, weil Dirk schon früher dort war, jeweils im Frühjahr zum Segelfliegen. Venedig ist mit das schönste Ziel auf dem Weg nach Slowenien und lädt zu einem Zwischenstopp ein. Slowenien ist Stefan's Idee, um sich dort das eigenstartfähige UL-Segelflugzeug Taurus beim Hersteller Pipistrel anzuschauen und um evtl. einen Testflug zu absolvieren. Für Wien bedarf es



keiner weiteren Begründung, ist es doch nur ein kleiner Umweg und dazu eine der schönsten Städte Europas überhaupt. Danach soll die Flugzeugnase wieder 'gen Heimat zeigen. Zumindest ist das erst einmal unser Plan - wie letztendlich die Tour geflogen wird muss sich dann noch zeigen. Alles in allem sind das erst mal runde 2300 km und ca. 11 Stunden Flugzeit - also eine Reisegeschwindigkeit von rund 210 km/h, was für eine DA40 bei einer ökonomischen Leistungseinstellung durchaus realistisch ist. Natürlich wird die Realität danach etwas anders aussehen. Wetter und Lufträume haben wir hier noch nicht berücksichtigt, so dass wir hier eher mit 15 Stunden zu rechnen haben.

Tour de Sud - mit einer Diamond DA40 um die Alpen

Luftfahrtskarten für Deutschland sind natürlich vorhanden, die restlichen Karten sind zu besorgen. Wir entscheiden uns für Jeppesen, damit wir stets ein einheitliches Kartenlayout haben. Die AIPs für Deutschland, Schweiz, Frankreich und Österreich sind in elektronischer Form mittels Jeppview vorhanden. Für Italien und Slowenien muss daher eine andere Lösung her, entweder ein sogenanntes Tripkit oder die öffentliche Dokumentation (AIP) aus dem Internet.

Zickige DA40

Rechtzeitig vor dem Trip zeigte sich die DA40, in unserem Verein auch liebevoll Quietsche-Ente oder Joghurtbecher genannt, dann noch von ihrer unschönen Seite. Mit elektrischer Benzinpumpe, Anlasser und der Ansteuerung für die sogenannte „Alternate Air“ sind über einem Zeitraum von vier bis sechs Wochen vor unserer Reise nach und nach gleich drei wichtige Komponenten ausgefallen - etwas, was dann hoffentlich auf unser Tour nicht wieder kaputt gehen wird. Als "Ersatzteile" soll lediglich Motorenöl mit an Bord. Zusätzlich geht unser Flugzeug dann in der Woche vor unserem Start noch zur Werft nach Aschaffenburg, um eine vorgezogene Kontrolle zu erhalten. Wir würden sonst das Intervall zwischen zwei Kontrollen unzulässig überziehen.



Wie sich später rausstellen sollte, eine sehr weise Entscheidung. Bis hier dachten wir, das Schlimmste wäre überstanden - was bitte schön kann den noch so alles kaputt gehen? Genau genommen gibt es derer endlos viele Möglichkeiten und dass uns noch so einige Überlegungen bzgl. einiger möglicher Alternativen ins Haus stehen werden, war uns zu diesem Zeitpunkt noch nicht bewusst - oder wurde schlichtweg verdrängt.

Flugplanung

Die Flugvorbereitung gestaltet sich für den grössten Teil des Trips als recht einfach. Fliegen und Navigation in Deutschland ist ein Heimspiel, der Durchflug durch die Schweiz und Einflug nach Frankreich ist in diesem Breiten sehr viel einfacher als ein direkter Flug vom Rhein-Main Gebiet nach Paris. Unser Ziel Sisteron / Theze darf nicht so ohne weiteres angefliegen werden, hier ist eine vorherige schriftliche

Tour de Sud - mit einer Diamond DA40 um die Alpen

Genehmigung erforderlich. Glücklicherweise ist diese Genehmigung in Frankreich bei der DGAC in Marseille zu beantragen - und nicht in Deutschland. Ein Fax und acht Tage Wartezeit später liegt die Genehmigung im Briefkasten. Man darf hier durchaus behaupten: fast so schnell, als käme es per Email. Und auch absolut lobenswert, es gibt keine Kostennote - alles in allem also ein vorbildlicher Service, den die französische Behörde hier für die Allgemeinen Luftfahrt leistet. Und es ist auch kein einmaliger Glücksfall, die gleiche Erfahrung hatten wir vor ein paar Jahren schon einmal gemacht. Das Fliegen in Italien erfordert aber auf Grund seiner besonderen, oder nennen wir es extravaganten, Luftraum-Struktur mit sehr vielen, grossen und vor allem niedrig beginnenden Lufträumen "A" einige Aufmerksamkeit. Alles in allem aber eine lösbare Aufgabe. Wir stossen mittels Google auf die Web-Site „Fliegen in Italien“, die viele nützliche Tips gibt. Auch haben wir das Glück, dass ein Vereinskamerad nur wenige Wochen vor uns nach Venedig fliegt und uns bestätigt, was wir erhofft hatten. „Sag' den Italienern, was Du möchtest und sie werden es organisieren“. Und fast noch wichtiger: „Suche selber die Streckenpunkte, sonst wirst Du mit



etwas konfrontiert, was Du nicht verstehen wirst, geschweige denn auf der Karte finden kannst.“ Slowenien sieht ebenfalls überschaubar aus und Fliegen in Österreich ist nicht schwieriger als bei uns. Da jede Etappe ein grenzüberschreitender Flug ist, müssen wir jeweils Flugpläne aufgeben, welches wir aber für alle Etappen per Internet über AIS in Frankfurt erledigen können. Es erweist sich als sehr hilfreich und funktioniert ohne Probleme. Glücklicherweise sind alle Staaten, in die wir fliegen werden, Mitglieder des Schengener Abkommens. Die Schweiz wird nur durchflogen, also wird auch hier nur ein Flugplan benötigt - Zollformalitäten entfallen daher vollständig. Slowenien schreibt bestimmte Flugplätze für den Einflug vor, glücklicherweise ist unser Ziel in der Liste.

So langsam könnte es also losgehen...

Montags vor unserem geplanten Start kommt dann aber eine Email mit der Information, dass einer der vier Zylinder bei der Prüfung der Kompression vorsichtig ausgedrückt nicht mitspielen wollte. Das klingt für mich zu diesem Zeitpunkt erst einmal nach einem Problem, welches nicht so ohne weiteres zu lösen sein wird. Es stellt sich dann heraus, das ein Auslassventil nicht in Ordnung ist - der betreffende

Tour de Sud - mit einer Diamond DA40 um die Alpen

Zylinder musste gezogen werden. Und dann kommt noch die Meldung, dass die Reifen zwar noch ok sind, aber nicht mehr lange halten - zur nächsten Kontrolle wären sie dann fällig. Halt, hier schlummert eine Fehlerquelle, die man unterwegs wirklich nicht gebrauchen kann. Also kommen auch noch neue „Schluppen“ drauf, sowie neue Bremsbeläge. Irgendwie hat der Flieger einen Jungbrunnen bekommen, will aber uns verraten, wo wir diesen finden können.

Diesmal ist halt eben alles zusammen gekommen. Aber egal, nun sind wir endlich flugbereit...

Es geht los

Am Samstag geht es dann endlich los, die DA40 will förmlich in die Luft. Der Flug nach Freiburg ist reine Routine. Mit Straßburg Radar haben wir dann ein erstes Highlight auf dem Trip. Eine glasklare englisch sprechende Französin begleitet uns bis kurz vor Freiburg. Von Freiburg heraus haben wir dann das erste Problem'chen. Wir können Langen Information nicht erreichen, also auch unseren Flugplan nicht öffnen. Sofort springt eine fremde Maschine uns zur Seite und macht ein Relay. Noch während der Flugplan eröffnet wird, werden wir nach Zürich weitergeleitet. Wir sind nun auch bei der Flugsicherung als „fliegend“ bekannt. Zuerst geht es entlang des Jura, danach etwas weiter südlich weiter durch den Luftraum von Bern. Aufgrund von starken Gleitschirm Aktivitäten auf unserer geplanten Strecke werden wir gebeten, unsere Strecke zu ändern. Wir handeln im Gegenzug eine gute Flughöhe aus, verbessern unsere Fuel Economy und können rund 1 Gallone pro Stunde an Sprit sparen. Klingt erst einmal nach nicht viel, ist aber auch nicht zu unterschätzen. Von Anspach aus haben wir konstant Rückenwind und sind so um einiges schneller am Ziel als geplant. Sisteron selber hat dann bei unserer Ankunft wenig Verkehr, nur ein paar Segelflugzeuge. Der Platz ist im Sommer eher wenig stark frequentiert und wir

bekommen gerade eben noch Sandwich und Getränke, bevor das „Restaurant“ in die Pause bis zum Abend geht. Unsere Unterkunft selber ist ca. 3 km vom Flugplatz entfernt und einfach nur klasse - ein altes renoviertes Haus vom Feinsten. Bei der Ankunft erfahren wir grösstes Erstaunen, da die Fahrt mit dem Taxi vom Flugplatz zur



Unterkunft lediglich 9 Euro gekostet hat- wir sollten dann später noch erfahren, warum! Am Abend geht es dann zum Essen in die Altstadt von Sisteron. Leider ist die mir altbekannte Creperie geschlossen - und das an einem Samstagabend. Während wir in die Stadt mit "Erich Feucht"¹ gebracht werden, kostet die Rückfahrt vierzig Euro - das ist glatte Wegelagerung, oder auch perfekt angewandter Monopolismus. Am nächsten Morgen geht es dann nach dem Frühstück unter freiem Himmel zurück zum Flugplatz, diesmal statt für neun Euro für läppische 45 Euro - mit Anfahrt, zwei Minuten Wartezeit, Vormittagszuschlag, einem besonderen Aufpreis für Sonntage, sowie Leerfahrt zurück für das Taxi sind wir scheinbar noch glimpflich davongekommen. Handeln unmöglich, auch wenn der Fahrer arabischer Natur zu sein schien - wir waren nicht auf einem Sukh, wo Handeln zum guten Ton gehört, sondern in seinem Taxi. Uns drängte sich der Verdacht auf, der Taxifahrer vom Vortag war ein Lehrling, der das Fach „Den Kunden über den Tisch ziehen“ nicht richtig verinnerlicht hatte. Irgendwie ist Taxi-Fahren in Paris, London, Kairo, Moskau, Buenos Aires oder sonst wo ein echtes Schnäppchen und diesmal gibt es auch nicht den geringsten Ansatz einer Chance auf Reisekostenerstattung. Zumindest gefühlt ist Taxi fahren in Sisteron teurer als der eigentliche Flug hier hin - und das gleich zu Beginn der Reise. Was kommt denn da noch auf uns zu?

Bella Italia

Die Startvorbereitungen in Sisteron gestalten sich als sehr einfach, AvGAS ist vorhanden, Lande- oder Abstellgebühren fallen keine an. Unser Abflug wird dann

¹ Eine kleiner Insider, der hier nicht aufgeklärt werden soll.

Tour de Sud - mit einer Diamond DA40 um die Alpen

lediglich durch eine recht lockere Plauderei mit langjährigen Bekannten ein wenig aufgeschoben - soviel Zeit muss sein. Sisteron hat sich, wieder einmal, von seiner



schönen und netten Seite gezeigt. Der eigentliche Start ist dann erst einmal zäh, sehr zäh. "Hot 'n High" mal als anschauliche Vertiefung dessen, was jeder Pilot irgendwann mal gelernt und zumindest im Hinterkopf fest verdrahtet haben sollte. Die DA40-180 verfügt über keinen Turbo, die errechnete Dichtehöhe ist also wirklich ernst zu nehmen - das iPad errechnet gnadenlose 3300 Fuss. Das klingt zwar nicht unbedingt

beunruhigend, aber ist eben auch nicht zu vernachlässigen. Trotz Asphaltbahn brauchen wir eine gefühlte Ewigkeit bis wir fliegen und die Steigleistung ist auch alles andere als üppig. Der direkte Weg nach Barcelonnette lässt sich so nicht realisieren - ich vermisse irgendwie unsere turboaufgeladene Super Dimona. Wir schleichen an Gap und am Lac de Serre

Poncon vorbei. Unser Treibstoff rauscht nur so durch die Einspritzdüsen. So können wir das nicht lange durchhalten, ohne unsere Reserven und ggfs. notwendigen Optionen zu opfern. Also reduzieren wir die Leistung und steigen bei gleicher Groundspeed nur noch mit verminderter Steigrate weiter. Unseren Steigflug beenden wir dann auch erst kurz vor dem



Pass und queren in 9500 Fuss. Danach

kommt der Abstieg in die Tiefebene südlich von Turin, haben nun erst einmal Groundspeed satt und niedrigen Spritverbrauch. Letztendlich fliegen wir unsere Strecke wie geplant ab. Einen Durchflug durch eine Kontrollzone zum Abkürzen kriegen wir nicht, Mailand Information zeigt hier echtes Desinteresse, uns zu helfen. Nach der Zuweisung eines neuen Transponder Codes passiert überhaupt nix mehr. Während des ganzen Fluges durch die Italien frage ich mich, ob ich Landwirt bin - dieses ständige bodennahe Fliegen drängt einem förmlich diesen Gedanken auf. Letztendlich ist das Fliegen in Italien aber deutlich einfacher, als es die Karte vermuten lässt. Einziges weiteres Highlight bis Venedig ist Stefan's Versprecher im Funk, als er uns als Lufthansa anmeldet - echte Bindung zum Arbeitgeber eben. Der

Tour de Sud - mit einer Diamond DA40 um die Alpen

Anflug auf Venedig erfolgt auf der veröffentlichten Route von Süden aus und im Endanflug haben wir eine atemberaubende Sicht auf die Stadt Venedig. Als wir nach knapp 3 Stunden landen haben wir noch für 90 Minuten Sprit im Tank - dieser Flieger ist schon gut. Allerdings fällt uns das recht hohe Gras auf der Bahn auf. Ab nun sind wir zu dritt, plus Gepäck und entsprechenden Sprit werden wir uns ab nun eigentlich immer in der Nähe des maximalen Abfluggewichtes bewegen - warum stört mich nur der hohe Grasbewuchs?

Venedig nach Venedig

Nach dem wir die Platzverhältnisse in Venedig gesehen haben, war uns eigentlich klar dass wir hier nicht unser nächstes Leg in Angriff nehmen können. Noch vor dem Transfer zum Hotel melden wir uns für ein PPR bei einem Handling Agenten am



internationalen Flughafen Marco Polo für den Folgetag an und bekommen rund 100 Euro Gebühr in Aussicht gestellt. Wahrscheinlich immer noch preiswerter, als Bettina mit dem Wasser-Taxi abzuholen und auch zeitsparender, als wieder über die Lagune zurück zu unserem Flugzeug zu fahren. Am nächsten Morgen erledigen wir den Papierkram und tanken den Flieger. Der von uns benötigte Sprit ist am Marco Polo Airport nicht

verfügbar. Und das Tanken bei knappen 30 Grad am Vormittag mag für den Piloten und dem extra abgestellten Ableser für die getankte Spritmenge erträglich sein, für den Feuerwehrmann war das ganze wohl eher eine Tortur. Feuerfeste Kleidung, Helm und schwerer Feuerlöscher waren die Ausrüstung, die er zu „bewegen“ hatte - man könnte es auch mobile Flughafensauna nennen. Dass wir beide Flügeltanks gleichmässig füllen wollten erheiterte ihn auch nicht gerade - sein Englisch hat er uns zuliebe ganz schnell verlernt.

Nachdem ganzen Prozedere geht es mit dem Flieger über die Lagune - mit gerade mal neun Minuten Flugzeit ein wahrlich kurzer Hopper. Am internationalen Flughafen von Venedig haben wir dann schon fast Pausen-Clown Status. Wir sind mit Abstand das kleinste Flugzeug hier, das nächst grössere Flugzeug ist eine Pilatus PC12 Turboprop, mit immerhin bis zu zehn Sitzplätze. Am GAT Terminal können wir dann wieder per Internet den Flugplan aufgeben und das Wetter abrufen. Und letztendlich zahlen wir

Tour de Sud - mit einer Diamond DA40 um die Alpen

„nur“ 75 Euro für Handling und Landegebühren - das ist ok, da eben auch billiger als ein Wassertaxi. Dafür bekommen wir das ganze Programm eines internationalen Verkehrsflughafen geboten - volle Länge der Landebahn, so ziemlich jeder Abrollpunkt war wegen Bauarbeiten gesperrt, ewiges Rollen mit und ohne Follow-Me, ein Einweiser, Bremsklötze durch einen Flughafenmitarbeiter platziert, Transfer



mit dem Bus, unsere eigene Sicherheitskontrolle, aber eben auch Internet und typisch italienische Gelassenheit - aus fünf Minuten Wartezeit für den Vorfeldbus wird dann eben auch mal eine „gefühlte“ halbe Stunde. Wir verbuchen das Ganze unter der Kostenstelle Spassfaktor. Wir haben allerdings Zeit, da Bettina mit der Lufthansa erst in gut zwei Stunden landen wird und nutzen also die Zeit für ein Snack im Abflugbereich des Terminals - Wir befürchten nur, dass das Bettina's Airliner Sandwich mehr „Sterne“ verdient als unser Snack und belassen es bei Getränken. Und da wir ja auf unserer Reise die iPads auch einem praktischen Test unterziehen wollen, stehen wir in der Abflughalle nicht mit einem Zettel mit Bettina's Namen, sondern mit eben jenen zwei iPads -

Venedig nach Slowenien

Der Abflug aus Marco Polo ist ein Kinderspiel. Jede Prüfung für das Funksprechzeugnis fordert mehr, als wir heute benötigen. Der Rollweg ist kurz bis zur Startbahn, wir betrachten uns einen Airbus A320 von hinten und müssen an der Position zur Startbahn noch ein paar Minuten warten - auch für uns gilt Wirbelschleppen-Separation. Der Flug war dann wieder einmal reine Routine. Da wir auf unserem Flugplan unsere Flugstrecke einfach durch den Luftraum von Triest gelegt hatten, werden wir dann direkt zu „Ronji“ (Triest) Radar weitergeleitet. Einfacher kann man einen Flug durch einen italienischen Luftraum nicht planen - keine Request unterwegs, keine Diskussionen, einfach nur Fliegen. Wir schauen einfach , ob unser Flugplan abgelehnt wird oder eben nicht . Nach nicht einmal einer Stunde landen wir in Ajdovcina, auf einem wunderschön gelegenen und gepflegten Grasplatz am Rande der Stadt.

Slowenien

Was wir allerdings dann bei unserer Ankunft in Ajdovcina erleben, ist Gastfreundschaft par excellence. Wir sind bei Pipistrel, einem Hersteller von Ultraleicht Flugzeugen zu Gast und werden von Ivo, dem Chef und Firmengründer, noch am Flugzeug begrüßt. Zuerst geht es zum Kaffee trinken. Der Ablauf unsers Besuches wird besprochen und noch nicht einmal eine Stunde später sitzt Bettina im Taurus - drei Flugzeugtypen an einem Tag. Vom Airbus A321 über die DA40 in besagtes UL Segelflugzeug. What a day...

Auch ich fliege noch an diesem Tag das Flugzeug und bin recht angetan. Wie selbstverständlich bekommt die DA40 einen Hallenplatz im Werk, die zur Auslieferung anstehenden Flugzeuge müssen etwas enger zusammenrücken - Auch wenn die Vorhersage keinen Bora, einen recht starken Fallwind erwarten lässt, Wetterfrösche klettern nicht immer auf die richtige Sprosse. Der nächste Tag bringt uns dann noch einen Flug mit dem Virus Shortwing. Schon sehr erstaunlich, was man mit 100 PS alles erreichen kann. Wir erreichen in Reisekonfiguration 140 Knoten und verbrauchen unter 20 L/h Autobenzin. Noch viel eindrucksvoller ist das andere Ende des Geschwindigkeitsspektrums. Egal in welcher Konfiguration, das Verhalten im Stall ist äusserst harmlos. Mit Lande- und Bremsklappen lassen sich sehr steile und kurze Landungen realisieren. Wir beenden den Tag bei Pipistrel mit einer Werksführung und der Flugvorbereitung für unseren Flug nach Wiener Neustadt. Ab nun zeigt die Nase wieder Richtung Heimat.

Wien (er Neustadt)

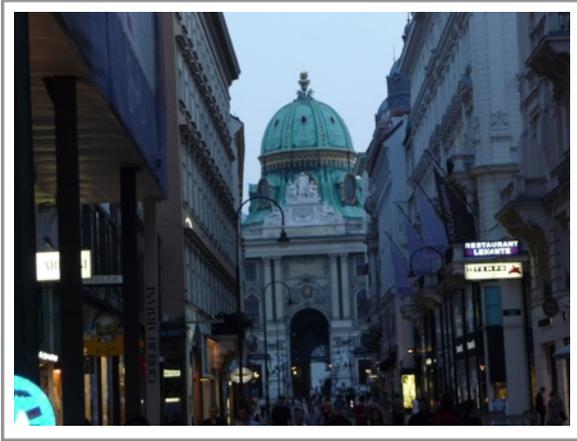
Mit ein wenig Wehmut verlassen wir Ajdovcina - wir durften nahezu grenzenlose Gastfreundschaft erleben. Der Flug nach Wiener Neustadt gestaltet sich bei wieder bestem Streckenwetter äusserst einfach. Ljubljana Info führt uns wie ein Flugzeug unter Instrumentenflug-Bedingungen. Wir werden vollständig von anderen Sichtfliegern separiert, obwohl der Luftraum dies nicht vorsieht. Andere Länder andere Sitten, aber es stört uns nicht weiter. Wir bekommen unsere Wünsche gewährt, sofern er dies „in der Hand“ hatte. Ansonsten hat er für uns vorab mit den entsprechenden Stellen verhandelt. Bis auf einen kleinen Haken um Ljubljana herum können wir auf fast direkter Linie nach Wiener Neustadt fliegen - direkt durch den Luftraum von Maribor. Nach knapp zwei Stunden landen wir in Wiener Neustadt. Eine aufwendige Hotelsuche entfällt auch hier, wir werden das erste Mal „Orange Wings“

Tour de Sud - mit einer Diamond DA40 um die Alpen

Erfahrungen sammeln - direkt gegenüber vom Flugplatz und mit einem Flair von Easy Jet. Letztendlich aber preiswert und sauber, für eine Nacht ist das völlig ok. Da wir schon genug Erfahrungen mit Taxipreisen gesammelt haben, nehmen wir den Zug nach Wien. Ein ausführlichen Abendessen und ein Bummel durch die Innenstadt beenden diesen Tag.

Heimwärts

Der Heimflug gestaltet sich dann äusserst einfach, pures Meilen-Fressen. Auch hier erweist sich die Flugsicherung wieder als Freund und Helfer. Wir können direkt durch den Luftraum von Linz fliegen und erreichen nach nicht einmal neunzig Minuten



Eggenfelden. Hier sehen wird das einzige Mal eine Gewitterzelle während wir noch fliegen wollen, bzw. müssen. Ein kurzer Blick auf das Wetterradar auf dem iPad gibt Entwarnung. Tanken und ein Mittagessen später sind wir wieder in der Luft und nach nicht einmal 30 km Flugstrecke haben wir wieder beste Bedingungen - Severe CAVOK. Wir erfahren dann auch, dass der vor uns liegende Sektor einer umfassenden

Militärübung mit NATO Beteiligung (ELITE 2010) am letzten Tag der Übung nicht mehr genutzt wird. Wir können also auf direkten Weg nach Hause. Nach nicht einmal 3 1/2 Stunden Flugzeit von Wien sind wir wieder zu Hause. Flugzeug waschen, hangarieren und noch ein wenig Gammeln beenden nicht nur den Tag, sondern die ganze Reise rund um die Alpen.

... und?

Ein klasse Trip, der auf jeden Fall nach Wiederholung schreit - dann aber eine andere Strecke. Wer eine Europareise auf die einfache Art haben möchte, der geht in's Reisebüro und bucht eine Rundreise. Wer aber die interessante und flexible Art bevorzugt und auch nur einen Hauch an Individualität wünscht, der fliegt selber.

Ach ja, wie geht es unserem Flugzeug? Nachdem sich unsere DA40 hervorragend geschlagen hat, ging sie ein paar Tage später wieder in die Werft. Ein Tank war undicht und leckte - eine kaputte Dichtung an der Tanköffnung. Das iPad erwies sich

Tour de Sud - mit einer Diamond DA40 um die Alpen

als nützlicher Begleiter, wenn auch nicht ohne Fehl und Tadel. Bis dahin hatte ich nur in der Presse über temperaturbedingte Abschaltungen gelesen - nun aber im Cockpit selber erfahren dürfen. Wir waren über die festeingebauten Garmin GPSe sehr froh. Zum Abrufen des Wetters, das Bereithalten von Anflugkarten in elektronischer Form, sowie einiger weiterer Tools machten dann das iPad aber dennoch zum nützlichen Begleiter. Es gibt ja auch sehr interessante Ansätze für Programme zur Navigation und ich glaube, dass hier den alteingesessenen Anbietern auf absehbarer Zeit ernsthafte Konkurrenz droht.