

Afrika 2009

We did it !

Unter diesem Motto sollte am 3.10.2009 ein von den Zeller Fliegerfreunden organisierter Ausflug nach Afrika beginnen. Die Vorbereitungen zu diesem nicht ganz alltäglichem Vorhaben begannen bereits im Winter 2008. So mussten sämtliche Daten der genutzten Flugzeuge sowie deren Crew's festgelegt werden um die dafür notwendigen Permits auf verschiedenen Flugplätzen zu bekommen.

So startete ich einen Rundruf in meiner Piloten-Riege, wer denn Interesse an einem solch gewaltigen Unternehmen hätte . Lange musste ich nicht fragen, der Heini, einer meiner Stammpiloten meldete sich begeistert für diesen Ausflug. Unser Flugzeug, eine Pioneer 300 Hawk, sollte uns also nach Afrika befördern, genau gesagt Tunesien/Monastir.

So trafen wir uns am 2.10.09 um 17 Uhr am Flugplatz in Schönberg (EDPK). Nachdem der Flieger die Woche vorher auf Herz und Nieren gecheckt wurde, sowie mit einigen Finessen ausgestattet wurde um die Ereignisse auch richtig festzuhalten (Kamerasystem mit Digitalrecorder für 8 Stunden ununterbrochene Aufnahme aus 2 Kameras, eine am Seitenleitwerk, die andere unter der rechten Tragfläche, sowie eine im Cockpit)

So begann die Reise für uns beide (Heinrich Mair & Werner Frister) bereits am 2.10.09 gegen Abend, denn wir wollten beim Briefing für den Start am Tag drauf ja schließlich dabei sein. Um 18 Uhr hoben wir mit einer voll betankten und bepackten Maschine in EDPK ab und landeten 35 Minuten später in LOWZ - Zell am See. In gemütlicher Atmosphäre wurde dann nochmals für den großen Tag X gebrieft. Außerdem wurden sogenannte Tripkits verteilt (Kartenmaterial welches die komplette Reise abdeckt) und jeder Teilnehmer erhielt ein spezielles Shirt mit dem dazugehörigem Käppi, damit eine einheitliche Kleiderordnung herrscht. Der Abend endete mit geselligem Beisammensein und baldigem Schlafdrang, denn wir wollen ja ausgeruht und fit ins Rennen gehen.

Freitag 3.10.09

Perfektes Wetter beflügelt unseren Geist. Nach einem guten Frühstück begeben wir uns zum Flugplatz und bereiten unser Flugzeug vor für den Start. Alle anderen Kollegen haben sich auch eingefunden, es sind 14 Mannschaften die gemeinsam mit uns das geplante Vorhaben durchziehen wollen. Bevor es los geht nehmen wir alle nochmal Aufstellung zu einem Gruppenfoto vor dem Towergebäude. Danach verteilen wir uns auf die Flieger und begeben uns an den Start. Startbahn 08, denn der Wind kommt schwach aus Ost, der Start verläuft problemlos, Heini steuert die Hawk westwärts in den Pinzgau nach Mittersil mit stetigem Steigflug, denn am Felbertauern sollten wir mind 10.000 ft Höhe über MSL haben. Das Ziel ist Mahli Lojin in Kroatien, kurzer Tankstop und dann weiter nach Dubrovnik. Am Felbertauern angekommen in 11. 000ft nehmen wir direkt Kurs auf LIPQ Ronki/Triest. Wir melden uns bei Wien Info an, der Controller gibt uns gleich weiter an Padova. Nachdem Tolmezzo erreicht ist sinken wir auf 6000ft und rufen Ronki zum Überflug. Ich versuchte einen ILS Approach zu requesten, hätte auch funktioniert, allerdings mit 7 Minuten Verzögerung wegen anfliegendem IFR Verkehr. So verschob ich den Test unseres an Bord befindlichen ILS-Systems auf unbestimmte Zeit und wir setzten den Flug fort zum Pflichtmeldepunkt VICKY. Von dort an nahmen wir Kontakt auf mit Porto Roz und anschließend mit Pula Info. Bis hierhin verlief der Flug planmäßig. Als wir an Vrsar vorbeiflogen dirigierte der Controller uns von der geplanten Strecke weg und zwar ostwärts zum Pflichtmeldepunkt PLOMIN. Wir mussten erstmal in unserer Karte stöbern um das Ding überhaupt zu finden, war aber dann kein Problem. Alle nachfolgenden Kollegen wurden auf die selbe Umleitung gelegt und alles nur, weil eine B737 des Billigfliegers Rayanair im Anflug auf Pula war und deren Weg wir gekreuzt hätten. Es wäre wohl einfacher gewesen diese eine B737 umzuleiten als 14 VFR Flieger erstmal in die Wüste zu schicken. Aber letztendlich haben alle Besatzungen die Aufgabe gemeistert und sind alle wohlbehalten auf Mahli gelandet. Hier kam die Diskussion auf, vorerst auf Mahli zu bleiben, denn die Bora würde Richtung Dubrovnik fürchterlich blasen. Nachdem ich mich mit Heini besprochen hatte, waren wir meinungsgleich der Ansicht weiterzufliegen, aber nicht nach Dubrovnik, sondern über Pescara nach Castel del Monte. Diese Location ist uns bestens bekannt, deshalb strebten wir dorthin wegen des dortig bestens bekannten Verpflegungsservices. Während also der Rest der Mannschaft blieb, setzten wir unseren Flug nach Pescara fort. Wir vereinbarten Treffpunkt Scalea am Tag drauf. Nachdem der Flugplan und die Zollformalitäten erledigt waren erfolgte der Start um 12:27 UTC. Der Ausflug aus Kroatien erfolgte über die Intersection IBENI wonach wir wieder bei Roma Information anfunken sollten. Man ließ uns entsprechend unserer Flugplanung gewähren. So stießen wir in Höhe Ancona auf die Adriaküste und folgten dieser südwärts bis Pescara. Hier herrschte schon am Funk „tote Hose“, der Anflug, ein Kinderspiel, nach der Landung aufs Vorfeld. Hier wäre es nun üblich, dass ein Follow Me uns am Vorfeld in Empfang nimmt und uns zur Parkposition geleitet, aber weit gefehlt...die Parkpos wurde gänzlich uns überlassen...es hieß, irgendwo am Vorfeld, wo halt Platz ist. Nach dem Abstellen erstmal Fußmarsch zum Tower immer dem gelben „C“ nach. Doch es gab nur verschlossene Türen. Dann wieder Fußmarsch übers ganze Vorfeld zur anderen Seite des Airports...aber auch hier war niemand zuständig. Letztlich verwies uns ein freundlicher Beamter in ein Büro inmitten des Hauptgebäudes wo man uns endlich bediente. Der Zöllner konnte nicht verstehen warum wir ausgerechnet bei Ihm die Zollformalität erledigen wollten, wo es doch auch in Ancona oder Bari möglich gewesen wäre.

Wir entgegneten ihm schmunzelnd, dass es wohl an den netten Leuten hier in der Region liegt und dass wir nur deshalb Pescara angefliegen haben. Irgendwie hatte ich den Eindruck

er glaubte uns die Geschichte nicht ganz. Aber nach ein paar netten Worten hin und her konnten wir uns zum Flieger begeben und den Flug zu unserem Tagesziel fortsetzen. Nach dem Take Off um 14:47 UTC machte ich dem Mann am Tower klar, dass wir den Flug entsprechend den Italienischen UL-Regeln fortsetzen, also 500ft/GND und Funk aus. Wie gesagt so getan, wieder am Strand angekommen Kurs nach Süden bis kurz vor dem Gargano (Spor). Hier liegt am Strand ein Schiffswrack welches wir schon seit Jahren auf unseren Exkursionen nach Süden überfliegen. Es wurde zur Gewohnheit immer wieder hier vorbei zu schauen, um zu sehen ob noch alles da ist. Aber man will es nicht glauben , jedes Jahr fehlt dem Schiff ein Teil mehr. Zum einen bedienen sich wohl irgend welche Bastler der dicken Stahlplatten und zum anderen nagt der Zahn der Zeit (des Meeres) daran. Spätestens am Schiffswrack korrigiert Heini den Kurs um den Spor abzukürzen. Das spart zeit und Kraftstoff. Bei Manfredonia stoßen wir wieder aufs Meer Richtung Bari und kurz vor Bari biegen wir rechts ab ins Land zum Castell del Monte. Bei der Landung stellte man fest, dass der Boden total aufgeweicht ist, weil es vermutlich vorher stark geregnet hat, was uns der Patrone danach auch bestätigte. Hier angekommen bezog jeder ein gemütliches Einzelzimmer, kurzer Relax bevor man dann zum göttlichen Abendmal schritt. Das ist genau das Argument warum wir diesen Flugplatz so lieben. Es wäre eine Sünde auf dem Weg nach oder von Süden einfach darüber hinweg zu fliegen. So ließen wir es uns gut gehen und beschlossen diesen schönen Tag gegen 11:30 zur Nachtruhe.

Samstag 4.10.09

Durch den gestern heraus geflogenen Vorteil, man bedenke die Kollegen fliegen heute erst nach Dubrovnik, machen dort Mittag, feilen Flugpläne Zoll etc, können Heini und ich es langsam angehen lassen. Erstmal wird richtig ausgeschlafen und ordentlich gefrühstückt, schließlich sind wir nicht auf der Flucht. Nachdem das erledigt war pflegten und prüften wir die P 300. Das Fahrwerk musste gereinigt werden, denn die aufgeweichte Landebahn legte einen Schlammring um die zarten Räder was zu Problemen beim Einfahren des Fahrwerkes geführt hätte. Tanken war auch noch angesagt, der Patrone besorgte uns 40 Liter Super senza piombo wovon uns noch 2 Liter übrig blieben.

Anschließend mit dem Laptop Flugplanung. Knapp 1 Stunde vom Castell nach Scalea mit groben Südwestkurs. Dort sollten wir uns mit all unseren Kollegen treffen, um den Abend dann wieder gemeinsam zu verbringen. Ich speichere den Kurs auf den USB Stick um diesen dann in's Flymap zu implementieren...so macht Navigation Spaß. Nach Erledigung aller Formalitäten hebt unser Vogel um 10:53 UTC wieder ab. Wir ziehen das Fahrwerk nicht gleich ein, mit der Flügelkamera prüfe ich erst ob die Räder einigermaßen sauber sind. Alles ok, dann rein damit, 500ft sind erreicht, Reiseleistung wird eingestellt 25 INCH und 2400 RPM reichen aus um eine gemütliche Geschwindigkeit von 220 km/h zu erreichen. Eine ansprechende Landschaft erwartet uns....große Steinbrüche, Seen (Lago di Serra Corvo) ein markanter Gebirgszug an den die Ortschaften förmlich hin geklebt wurden, ähnlich wie in Taormina. Sehr reizvoll und der Gedanke kommt auf, dort irgendwann mal Urlaub zu machen. Wir haben noch 27 min zu fliegen, vor uns türmt sich der Apenin auf und wir beraten uns wie man verfahren soll. Entweder hoch über die Wolken, welche sich im Weststau durch den unumgänglichen Hebungsvorgang gebildet haben und die damit

verbundene Funkerei oder entlang den Tälern unter dem Gewölk. Wir entscheiden uns für letztere Möglichkeit, da wir dann nicht so hoch steigen müssen um unsere Spritressourcen zu schonen. Unser Vorhaben gelingt perfekt, dank der Terrainanzeige unseres Flymaps können wir genau den Verlauf der Täler lokalisieren und so den Weg zum Meer problemlos finden. Nach exakt 57 Minuten Flugzeit setzen wir in Scalea auf der 1200 Meter langen Piste auf. Intuitiv rollen wir gleich zur Mogastankstelle, füllen genau 14,5 Liter nach. Der Verbrauch kann sich sehen lassen. Bei 220 Km/h und diversen Steigflügen sind wir ganz zufrieden. Wir warten auf unsere Kollegen, während wir in der nahen Ortschaft eine Kleinigkeit zu uns nehmen. Langsam trudelt einer nach dem anderen ein und alle wohlauf. Man meldet „Keine besonderen Vorkommnisse“. Nachdem auch hier der Zoll erledigt wurde bezog man Quartier und ging zum gemütlichen Teil über. Am Strand versammelt genossen alle zusammen den Sonnenuntergang, danach noch ein Wenig Spass an der Bar und auf der Tanzfläche, und dann ab ins Bett.

Sonntag 5.10.09

Während unsere Kameraden heute nach Malta wollen, machen Heini und ich uns Gedanken wie wir Malta umgehen können. Im Mai dieses Jahres waren wir bereits mit der gesamten UTC Flotte auf Malte (der Fotobericht ist noch immer einsehbar unter www.utc-flugschule.de) und kannten daher das relativ Aufwändige und nicht ganz billige Verfahren.

So entschieden wir uns für die Variante Catania und dann direkt Monastir.

Take off in Scalea um 8:48 UTC . Der anfängliche Kurs ging immer an der Küste entlang Richtung Lamezia Terme, ab dort Richtung Messina und das Ganze unkontrolliert in 500ft/GND. Im Hafen von Messina sahen wir wieder einige abgetauchte Schiffe, deren rostiger Bug noch aus dem Wasser ragte. Demnach ist es in Italien nicht unbedingt notwendig, den alten Schrott zu entsorgen. Auf dem Weg entlang der östlichen Küste Siziliens erkennen wir das katastrophale Ausmaß der vor einer Woche stattgefundenen Regenfälle. Das zu Tal walzende Wasser hat gewaltige Geröll- und Schlamm-Lawinen verursacht, welche auch nicht vor Brücken oder im Weg stehenden Gebäuden halt gemacht haben. An den Mündungen zum Meer verstopften größtenteils die Abflüsse, sodass man mit schwerem Gerät wieder säubern musste. An Taormina vorbei meldeten wir uns bei Catania Tower und flogen über die Punkt NE, NE1, nach N, weiter in den Queranflug und ins Final. Der Controller wollte uns ursprünglich nicht landen lassen, weil wir ihm offensichtlich als UL zu klein waren. Dennoch konnte ich ihm klarmachen, dass wir landen müssen wegen der Zollformalitäten. Die Landung auf der 09 war somit approved, zwischen 2 Airlinern steuerte Heini die Hawk auf die Piste.

Der Taxi-Vorgang führte uns quer übers Vorfeld in die Nähe des Holdingpoints 09 an unsere Parkposition. Hier holte man uns ab per Follow Me, wie es sich eben gehört und nach einer guten Stunde Papierkram saßen wir wieder im Flieger. Die Taxi Clearance ließ nicht lang auf sich warten, nach einem kurzen „line up and hold“ erfolgte auch gleich die Startfreigabe auf der 09. Entlang des vorgegebenen VFR Routings, dem wir brav folgten. Es waren die Punkte S2, S1, S bis an den Strand der sizilianischen Südküste. Per Funk kam die Anweisung Roma Info oder Malta Center zu rufen, was wir auch taten ohne Erfolg. So setzten wir Blindmeldungen ab und führten unseren Flug wie geplant fort. Querab Lampedusa funkte ich

den dortigen Tower an und teilte mit, dass wir genau auf unserem im Flugplan gefeilten Routing sind und unsere nächste Meldung dann direkt nach Monastir Approach gerichtet wird. Ab der Küste von Sizilien bedienten wir uns der bekannten Low Level IFR Intersections. Diese hießen NELDA, MADIR, BASMO. Da diese nicht automatisch im Flymap gespeichert sind, musste ich sie per Hand mit den verfügbaren Koordinaten erst eingeben. Hat aber alles perfekt funktioniert, sodass wir bei BASMO angekommen gleich mit der Standard Arrival 1 K konfrontiert wurden. Danach erreichten wir KURAT, das ist das IAF für den Anflug über welchem auch ein Holding definiert ist, welches wir glatt nutzen mussten, weil ein größerer Airliner sich gerade im Abflug befand. Nachdem der Kollege von hinnen war erhielten wir die Landing-Clearance.

T7-MFW continue to right downwind 07. Da aber der in der ATIS publizierte Wind eher schwach war fragte ich, ob man uns nicht die 25 gewähren möchte. Der Tower-Controller bejahte dies freundlich unter der Voraussetzung, dass wir den Tailwind mit 7 Kt akzeptieren, was von uns wiederum bejaht wurde. So setzten wir unsere Hawk um genau 14:30 UTC nach 2:27 Stunden Flugzeit auf afrikanischen Boden. Spätestens jetzt konnten wir sagen....

We did it !

An der Parking-Area angekommen entpackten und verzurrten wir die Maschine, erledigten Zoll und Passkontrollen und schipperten per Taxi in's Hotel. Zunächst mussten wir uns mal aklimatisieren, schauten alles in Ruhe an, das Hotel...sehr gepflegt und wirklich nicht teuer , 20€ pro Nacht inkl. Abendessen und Frühstück und auch die Drinks an der Bar waren dabei. Gute Laune breitete sich aus bei Heini und mir, denn das ganze Umfeld hier ist kein Vergleich zu den übersteuerten Touristikcentren in unserer deutschen Nähe. Die Menschen hier sind sehr freundlich, man weiß sich hier zu benehmen. So genießen und Relaxen wir, während unsere Kollegen die Nacht auf Malta verbringen.

Montag 6.10.09

Nach ausgiebigem „Schönheitsschlaf“ und üppigem Frühstück beschlossen Heini und ich ein Auto zu mieten, um vom Landesinneren ein paar Eindrücke zu gewinnen. Gesagt wie getan....Monastir City war das erste Ziel. Ein typisch orientalisches Städtchen mit allem was dazugehört, wie unsere Bilder eindrucksvoll beweisen. In einem Bazar hätten wir Einkäufe tätigen können....aber dann wäre unser Flieger zum Heimfliegen etwas zu klein geworden. So haben wir uns erst mal das ein oder andere Schnäppchen verkniffen. Gegen 15 Uhr Ortszeit bewegten wir uns dann Richtung Airport um die Kollegen in Empfang zu nehmen. Alles lief planmäßig und ohne Zwischenfälle. Die sonst durch gähnende Leere glänzende Parking-Area der General Aviation war plötzlich mit 14 Fliegern nahezu am Rande der Aufnahmekapazität. Im Hotel wieder angekommen gab es verschiedene Gespräche mit Kollegen...natürlich fachlicher Natur bis dann schließlich Aufstellung zur Afrika-Foto-Session

genommen wurde. Es ist ein Ereignis, das es zu feiern galt. 14 Flugzeuge wie sie in der AL üblich sind, also Cessnas und UL's haben es gemeinsam über eine Strecke von mehr als 2300 km auf einen bislang uns fliegerisch unbekanntem Kontinent gewagt und geschafft. Ohne Zwischenfälle sind alle Crew's und Gäste wohlbehalten angekommen. Auch die hiesigen Behörden wie Flugsicherung, Verkehrsleitung, Flughafenpolizei und Bedienstete des Wetterdienstes sprachen uns Ihre Anerkennung aus. Wir haben also allen Grund um stolz auf unsere Leistungen zu sein.....

Der Abend verläuft noch angenehm, bis tief in die Nacht wird gefachsimpelt mit den altbewährten „Absackern“ kombiniert fallen wir irgendwann ins Bett.

Dienstag 7.10.09

Um den Stress-Level am Abflugtag zu dämpfen machte man sich schon früh am Morgen Gedanken die Flugzeuge zu betanken. Wir begaben uns daher nahezu vollzählig zum Flughafen, um die wahrscheinlich ungewöhnlichste Tankaktion des Universums zu starten. Es gab am Flughafen weder AVGAS noch MOGAS. Nach längeren Verhandlungen mussten wir per Taxi mit Kanistern an die nächste verfügbare Tankstelle, um das Lebenselixier für unsere Flieger zu organisieren. Die Cessnas, welche unbedingt AVGAS brauchten wurden von unserer mittfliegenden Afrika-Maintenance, Thomas Ratgeb, versorgt. Der hatte in seiner C182 mit genügend Kanistern AVGAS mitgeführt, sodass zumindest diese Flieger von der haarsträubenden Situation der Spritbeschaffung nicht betroffen waren. Nun waren es aber immer noch 10 Flieger, die mit MOGAS versorgt werden mussten. Nach Aufstellung einer simplen Rechnung brauchte jedes UL mindestens 70 Liter um die Strecke nach Korsika zu bewältigen. Ergibt nach „Adam-Riese“ 700 Liter, die wir mit 4 Kanistern a 20 Liter per Taxi beschaffen mussten. Das dauert....und zwar bis weit über die Tageshälfte, die man durchaus sinnvoller hätte verbringen können. Man bedenke: Vom Flugzeug durch die Sicherheitskontrollen über den Parkplatz zum Taxi, weiter zur Tankstelle, zurück zum Parkplatz wieder durch die Sicherheit, welche zwischenzeitlich Schichtwechsel hatte. Das vorherige Team kannte uns mittlerweile, das Team danach hatte keine Ahnung und war erst mal der Meinung....mit hunderten von Litern einer brennbaren Flüssigkeit durch den Sicherheitstrakt aufs Vorfeld?? Niemals!!

Ellenlange Telefonate verschafften dem ungewöhnlichen Ansinnen dann doch den Fortgang, bis Nachmittag's um 15 Uhr dann alles erledigt war.

Heini und ich fahren zur Entspannung in die nächstgrößere Stadt, Sousse, etwa 20 km vom Hotel entfernt. Hier schlenderten wir wieder durch einen riesigen Bazar inmitten des Altstadt-kerns. Händler in seltsamen Gewändern boten uns Ihre Waren an, tausend verschiedene Gerüche, die sich von einem Meter zum nächsten veränderten, schöne Stadtplätze mit Palmen, dazu angenehm rhythmische Klänge von einem afrikanischen Trommler, Stadtmauer mit integrierten Wachtürmen und das unter blauem Himmel, wolkenlos, 25 Grad Celsius. Hier ließen wir uns verführen...so kaufte ich ein paar kleine Souvenirs, die dann zu Hause an den schönen Ausflug erinnern sollten. Am Abend im Hotel wieder angekommen begab ich mich an den Planungstisch, um den Heimflug zu besprechen und auch gleich richtig zu planen. Als das erledigt war, wieder Entspannung und noch einmal den Abend mit den Freunden genießen.....

Mittwoch 8.10.09

Aufstehen, Frühstück, mit dem Taxi zum Airport. Wetterbriefing beim hiesigen Wetterdienst. Die Kaltfront über Deutschland bewegt sich südwärts zu den Alpen. D.h. heute noch keine Probleme, aber morgen sieht es dann nicht mehr so gut aus. Bis zum Alpensüdrand bewegt sich keine Wolke.

Wir verabschieden uns bei den Leuten vom Wetterdienst und in der Verkehrsleitung. Der Chef der Verkehrsabteilung wünscht uns alles erdenklich Gute und wünscht sich, dass wir bald wieder kommen. So setzen wir uns Richtung Vorfeld in Bewegung. Dort angekommen wird der Flieger startklar gemacht. Nach dem Anlassen des Motors fahren wir die Systeme hoch und zu allem Überfluss fällt unser Flymap aus. Ein fehlerhafter Speicherbaustein führte vermutlich zu dem Ausfall, so mussten wir flexibel und schnell eine alternative Navigationsmöglichkeit in Betracht ziehen. Da unser Flieger ja an guter Ausstattung nichts zu wünschen übrig lässt, richteten wir unser Augenmerk eben auf die sowieso immer mitlaufende VOR-Navigation. Heini hatte außerdem ein älteres Garmin als Ersatz dabei, auf dem auch noch die IFR Waypoints zusätzlich gespeichert waren.

Nachdem die Taxi-Clearance uns zum Anfang der 25 führte kam auch gleich anschließend die Genehmigung zum Take Off. Die 1. Anweisung lautet: After TO right turn out inbound TUC, climb initially to Alt 3000ft. Zu deutsch: Rechtskurve nach den Start zum Funkfeuer Tunis (TUC), anfängliche Flughöhe 3000 Fuss. Dem Küstenverlauf nordwärts folgend kam eine Restricted Area auf uns zu, wegen deren Aktivität wir weiter auf FL 65 steigen mussten. Dies wirkte sich auch noch günstig aus, denn der Wind kam in dieser Höhe schön von hinten mit gut 15 kt. Unsere Groundspeed erhöhte sich somit auf 135 Knötchen. In gut einer Stunde waren wir über dem Verkehrsflughafen Tunis. Inmitten von landenden und startenden Airlinern lotste uns der Controller sicher durch den Luftraum. Ein wahnsinns Anblick...die Größe der City von Tunis. Für uns ein nicht alltäglicher Anblick.

Von nun an haben wir wieder Wasser unter uns. Wehmütig sehen wir zurück, in der Hoffnung irgendwann wieder hierher zu fliegen. Nach einer Stunde Flugzeit erreichen wir die Südküste Sardinien mit Blick auf die Stadt Cagliari. Funktechnisch befinden wir uns wieder in italienischer Hand, Cagliari gibt uns nach Olbia ab. Von Süd nach Nord geht's über ganz Sardinien. Was hier auffällt: Das Land ist übersät mit Windkraftwerken, man setzt hierzulande also schon massiv auf alternative Energiequellen. Ebenso viele Seen mit Wasserkraftwerken fallen uns auf. Am nördlichen Teil der Insel angekommen werden wir von Olbia direkt an den Tower von Figari übergeben. Hier bekomme ich endlich die Gelegenheit, unser bordseitiges ILS zu nutzen. Die Signale werden vom eingebauten Garmin SL 30 über ein Koppelgerät auf unser EFIS übertragen. Der Localizer und Glidepath wird so ausgezeichnet visuell dargestellt. Der Anzeige folgend setzen wir neben dem PAPI – System der RWY in Figari auf. Der Flug hierher dauerte 3 Stunden 9 Minuten, unser Tank ist noch fast halb voll, deswegen brauchen wir keinen Treibstoff, während unsere Kollegen schon einer nach dem anderen an der Fuelstation Aufstellung nehmen. Es gibt hier nur AVGAS, allerdings sehr günstig. Grademal 1,80 €/Liter, keine Landegebühren und keine Gebühren für den Zoll. Diesen Tipp bekamen wir von unserem erfahrenem Mitflieger, Hans Gutmann....danke Hans !

Nach ca einstündigem Aufenthalt saßen wir wieder im Flieger. Nach dem Start ging es über Porto Vecchio direkt nach Elba. Die Flugzeit dorthin betrug grademal 1 Stunde und ging direkt vorbei an der „Gefangeneninsel“ Pianosa. Angeblich ist das Gefängnis nicht mehr in Betrieb und einsturzgefährdet. Allerdings ist mir dann nicht ganz klar, warum der Luftraum um das Gefängnis gesperrt ist !? Aber...nicht unser Problem schweben wir an Pianosa vorbei, direkt in den Endanflug zur RWY 34 auf Isola di Elba. Nach der Landung sind noch immer 30 Liter im Tank. Hier wieder das übliche Prozedere....Flieger festbinden und dann ab in die Unterkunft, die es in sich hat.

Leicht erhöht an der Steilküste im Südwest-Teil der Insel ein traumhaftes Anwesen. Ist ein echter Geheimtipp zu dem man nur durch „Vitamin B „ kommt. Der Wirt ist befreundet mit einem unserer Fliegerkameraden und stammt ursprünglich aus Österreich. So haben alle hier einen Abend in netter und gemütlicher Atmosphäre, ein besonderer Genuss,...Der Sonnenuntergang! Zum Abendessen gab es erst a deftige Brotzeit, dann Salat mit gut Knofi drin und Steaks vom Grill mit an süffign „Grünen Veltliner“ dazu. Kannst da vorstellen wie die Buam hinterher beinand warn ??

Donnerstag 9.10.09

Ewig kann das Traumwetter ja nicht anhalten, so ist es heute traurige Wahrheit....Der Himmel ist bewölkt, die Temperaturen sind in den Keller gefallen und man denkt darüber nach wie man über den Apenin und vor allem dann über die Alpen kommt.

Nach dem Frühstück befördert uns der Wirt wieder zum Airport, besorgt uns Sprit, wir tanken 50 Liter die ausreichend sind mit den 30 verbliebenen Litern uns nach Schönberg zu bringen. Nach Erledigung der Bürokratie steht die T7-MFW ein letztes mal am Start um NONSTOP von Elba nach EDPK zurückzukehren. Ein nicht ganz einfaches Unternehmen wie sich herausstellen wird. Nach dem TO auf der Piste 16 drehen wir links ab, um die Insel links herum Richtung Piombino an der Westküste Italiens entlang nordwärts Direktion Livorno, Pisa, La Spezia. Aus Erfahrung wissen wir, dass der Apenin im Bereich La Spezia sehr hoch ist und bei dieser Bewölkungssituation nicht überflogen werden kann. Deshalb zitieren wir die Hawk schon kurz vor Livorno in's Landesinnere.

Zwischen Florenz und Prato findet sich ein Weg durch mehrschichtige Bewölkungs-Layer bis in die Emilia Romagna. Hier sehen wir unsere Kollegen letztmalig in Ozzano beim Zwischenstopp zum Tanken. Heini macht nur einen Überflug in Ozzano, denn unsereiner hat genügend Sprit. Die Wetterlage verschlechtert sich zunehmend. Die komplette Po-Ebene verschwindet unter uns im Nebel, gezwungenermassen steigen wir auf FL 60 auf der Frequenz von Padova Info. Wie auf einer Schiene fädelt Heini die P300 entlang der Brennerautobahn nach Norden. Die Wolken liegen jetzt überall auf den Gipfeln der Berge auf und es ist Steigflug angesagt. Ein paar blaue Wolkenlücken lassen vermuten, dass eine Überquerung der Alpenhauptkämme nur in höheren Flight-Levels durchgeführt werden kann. Padova gibt uns zum Climb auf FL 120 frei. Rechts an Trento und Bolzano vorbei bahnen wir uns den Weg Richtung Zillertal. Aber die Wolken sind viel höher als angenommen.

Request further Climb to FL 160 bettelte ich beim Controller. Padova antwortet....approved if you can....Wir konnten.... zur Verwunderung des Controllers der uns dann an Innsbruck weitergab. Das Zillertal war völlig frei von Wolken also leiteten wir hier den ultimativen Descend ein. Das Gas leicht reduziert, Prop auf maximale Steigung schoß die Hawk mit 170 Knoten Groundspeed und 290 Km/h indicated ins Zillertal, mit einer Sinkrate von 1800 ft/min. Leichter Druck auf unseren Ohren war bei dieser Performance nicht zu vermeiden, leider ist der Flieger non pressurized. In 3000ft/MSL dann angekommen ging der Flugweg weiter über Neubeuern bei Rosenheim, Simsee, Obing, EDPK. Die Bewölkung sank bis kurz vor der Landung auf ein gerade noch fliegbares Maß. Eine halbe Stunde nach der Landung machte Nebel jede Flugbewegung unmöglich.

Zusammengefasst betrachtet war dies das wohl schönste Flugerlebnis in unserer gesamten Laufbahn in der Luftfahrt. Die organisatorische Meisterleistung der Zeller Fliegerfreunde, die kompletten Flugdurchführungen aller Beteiligten sowie die disziplinierten und freundschaftlichen Verhaltensweisen sämtlicher Kollegen wird von seitens Heini und mir als vorbildlich bewertet. In Anbetracht dieser Gesamtsituation werden wir es für die Zukunft anstreben noch viele dieser gemeinsamen Ausflüge mit zu organisieren und durchzuführen, in der Hoffnung, dass immer möglichst viele von dieser Mannschaft mit dabei sind.....

Auch hoffen wir, dass das Publikum, welches diesen Bericht hier aufmerksam mit verfolgt hat, daran Gefallen gefunden hat und sich eventuell in der Zukunft für solche Unternehmungen inspirieren lässt.

Wir, die UTC und die Zeller Fliegerfreunde werden hierfür sicherlich unterstützende Beiträge liefern.

Wir wünschen allen Beteiligten und denen die es noch werden wollen alles erdenklich Gute in der Hoffnung, dass man sich bald zum nächsten Ereignis wieder trifft.

Heini und Werner