

Einmal Korsika und zurück

Eine Fliegerreise vom 19.08.2005 bis 25.08.2005

Bericht: Christian Kramer

Fotos: Heimo Kandler und Christian Kramer

Inspiziert durch einen Reisebericht im „Fliegermagazin“ nehme ich mir vor, das vorgestellte Reiseziel Propriano auf Korsika zusammen mit meiner Frau Monika im diesjährigen Urlaub selbst anzufliegen. Propriano liegt zwischen Belvédéré-Campo-moro, Olmeto Plage und Porto Polo und ist idealer Ausgangspunkt für alle, die den Süden Korsikas erkunden möchten. Nach einer wechselvollen Geschichte, die bis in die Antike zurückreicht, entwickelt sich das Städtchen erst ab der Mitte des vorigen Jahrhunderts mit dem Aufschwung des Fremdenverkehrs zu einem der beliebtesten Ferienziele der „île de beauté“, der Insel der Schönheit.

Bereits etliche Monate im voraus buche ich eine unserer Vereinsmaschinen, dabei muss meine sonst bevorzugte Katana zurückstehen und ich entscheide mich für unsere D-ENCB, eine solide Cessna 172N, die eine etwas größere Reichweite hat und vor allem eine größere Zuladung erlaubt. Damit kann auch etwas umfangreicheres Urlaubsgepäck bei gleichzeitiger Ausnutzung der vollen Tankkapazität transportiert werden, ohne sich um „weight and balance“ sorgen zu müssen.

Sorgen ganz anderer Art bereitet die Wetterprognose des Meteorologen, der einer Abreise am geplanten Abflugtag aufgrund einer näher rücken- den Kaltfront sowie eines sich bildenden Höhentroges keine Chancen gibt. Auch das Selbststudium der einschlägigen Selbstbriefingunterlagen des Deutschen Wetterdienstes kommt zu keinen anderen Ergebnissen, wie sollte

es auch anders sein. Derart entmutigt storniere ich schließlich die Buchung der Vereinsmaschine für den geplanten Tag und verschiebe den Beginn der Reise um ein paar Tage. Bei der Gelegenheit sehe ich, das mein Clubkamerad Heimo ebenfalls nach Korsika fliegen will. Da er ein mehrfaches an Flugerfahrung hat, kontaktiere ich ihn per Telefon und frage ihn nach seiner Meinung. Weil sein PC derzeit nicht funktioniert, ist er über die detaillierte Wetterentwicklung noch nicht vollständig im Bilde, wird aber im Laufe des Tages ebenfalls den Meteorologen vom Dienst konsultieren und anschließend entscheiden, ob er den Flug durchführt oder nicht. Am Vorabend des Abflugtages kündigt mein Handy eine SMS an in der Heimo mir mitteilt, dass er positive Wetterinformationen erhalten hat und den Flug wie geplant antritt. Ich eile nach Hause an den PC und das Studium der Satellitenbilder bestätigt diesen Optimismus, der komplette italienische Stiefel ist – zumindest im Moment – wolkenlos, die Brennerroute soll bis in den Nachmittag hinein befliegar sein. Die anrückende Kaltfront, die im Zusammenspiel mit einem Genuatief die nächsten Tage große Teile der bayerischen Alpenregion überfluten wird, steht bei Lyon im Rhonetal und hat dort eine Pause eingelegt. Schnell schaue ich in unser Reservierungssystem und mache die Stornierung der D-ENCB rückgängig, Gott sei Dank hat sich kein anderes Vereinsmitglied mit einer Buchung dazwischengeschoben, der ganze Aufwand für die Flugvorbereitungen wäre möglicherweise umsonst gewesen.

Der Hinflug beginnt im Dunst rund um die Kontrollzone von München II und über dem Walchensee sind einige niedrige Wolkenfelder auszukurven, verläuft aber ansonsten reibungslos.



Ab Innsbruck wird die Sicht besser

Der geplanten Route über Corte, der heimlichen Hauptstadt Korsikas sowie über den Col de Verde, fast im Zentrum der Insel gelegen, versperren mächtige TCU und CB den Weg, so dass ich Bastia Approach um eine Clearance für den Flug nach Süden entlang der Ostküste bitte und diese problemlos erhalte. Auf meine Anfrage nach der gewünschten Höhe erhalten wir lediglich die Auflage: „Stay out of IMC“. Etwas Hektik und Nervosität kommt dann doch noch auf, als wir „abeam Bastia Runway“ fliegen und gerade ein Airliner startet. Der Controller informiert uns und fragt anschließend in kurzen Abständen nach unserer Position zum abfliegenden Verkehr. Erst als wir ihm melden: „traffic in sight, still below but already ahead of our position“, ist er beruhigt.

Auf dem weiteren Flug richtet sich eine schwarze Wand drohend über der korsischen Bergkette auf und versperrt jeden Weg nach Westen zu unserem Ziel. Ich spiele kurz mit dem Gedanken, nach Bastia zurückzukehren und dort zu landen, da die schwarze Wand auf uns zuzukommen scheint, doch sie stellt sich dann doch als stationär heraus. Monika macht am Horizont die ersten hellen Flecken aus und eine über Funk eingeholte Wetterinformation bestätigt schließlich gutes Wetter

im Bereich von Ajaccio, in der Nähe unseres Zielflugplatzes. Wir fliegen deshalb weiter, gegebenenfalls müssen wir Korsika im Süden umrunden. Am südlichen Ende kurz vor Figari tut sich eine Wolkenlücke über den Col de Bacinu auf, die wir kurz entschlossen nutzen. Kaum haben wir den Pass hinter uns, ist im Tal vor uns bereits die Piste sichtbar und nach einem Midfield Crossing zur Sichtung des Windsackes landen wir wenig später auf der 1400 m - Bahn.



Anflug auf die Piste 28 in 'LFKO' Propriano

In der Flugplatzkneipe wartet bereits Heimo, der zwischendurch noch seinen Freund Dieter in Fürstfeldbruck abgeholt hat, das Wiedersehensbier muss jedoch vertagt werden, da die Kneipe bereits wieder geschlossen hat. Zu viert nehmen wir uns ein Taxi nach Propriano und bezahlen für die 5-Minutenfahrt 20 €.



Die D-ENCB rollt auf die „Parking Position“

Erste Anlaufstation ist Le Valinco, ein im Reisebericht des Fliegermagazins

empfohlenes ***Hotel. Der Patron ist ein hartleibiger Verhandlungspartner und nimmt, da schließlich noch Hochsaison ist, 120 € für ein Doppelzimmer mit Frühstück. Auch der vorgelegte Artikel mit der Angabe eines wesentlich niedrigeren Preises stimmt ihn nicht um. So verschieben wir den Check In in das etwas schäbig anmutende Hotel zunächst, um uns über die Tourist Information eine preiswertere Alternative zu suchen. Erst als man uns dort sagt, dass Propriano über das Wochenende ausgebucht ist, beißen wir in den sauren Apfel und buchen uns doch dort ein. Die Zimmer sind spartanisch und das Bad ist längst renovierungsbedürftig, trotz des täglichen Zimmerservice bleiben Schmutzstellen - insbesondere im Bad - hartnäckig erhalten. Zu allem Überflus verläuft sich in einem der darauffolgenden Tage eine Ratte in unseren Wohntrakt. Von Heimo durch lautes Klatschen und Schreien verschreckt, sucht das Tier fluchtartig das Weite und wird nicht mehr gesehen. Woher die vielen Sterne für diese Herberge herkommen, bleibt uns auch im Nachhinein ein Rätsel, lediglich das grandiose Panorama vom Restaurant aus über die Bucht von Valinco entschädigt etwas für die Zustände, mit denen wir uns aber irgendwann arrangieren.



Morgenstimmung in der Bucht von Valinco

Das Wetter ist die ersten Urlaubstage

eher durchwachsen und bietet Gelegenheit, die Insel per Leihwagen zu entdecken. Sonne und Regen wechseln sich ab und in höheren Lagen sinkt das Thermometer schon einmal auf 13° C ab. Trotzdem sind die Bucht von Bonifacio an an der Südspitze sowie Porto-Vecchio im Osten lohnende Ausflugsziele und auch die Geburtsstadt Napoleons – Ajaccio – im Westen gelegen, besuchen wir. Heimo chauffiert uns sicher überall hin und zeigt uns inselkundig viele Sehenswürdigkeiten.



Verdiente Pause bei einem Pastis, v.l.: Heimo, Dieter, Christian, Monika

Kleiner Höhepunkt für unser stets gutgelauntes Quartett ist das tägliche gemeinsame Abendessen und man kann ganz ausgezeichnet essen auf dieser Insel. Doch Vorsicht: Für eine Soupe du Poisson, eine passierte Fischsuppe, vielleicht etwas aufwändiger herzustellen, aber eben doch nur eine Suppe, kann man schnell einmal 9 € bezahlen, diese französische Spezialität ist aber in manchen Restaurants auch für 12 € zu haben. Man wählt mit Vorteil unter den angebotenen Menüs und Fischliebhaber kommen hier voll auf ihre Kosten: Langoustes, Pageots, Rougets, zur Abwechslung auch einmal Muscheln in

Currysauce mariniert, stets erhält man diese Köstlichkeiten fangfrisch serviert. Im Allgemeinen ist hier jedoch alles ziemlich überteuert und wer beschließt, in Korsika Urlaub zu machen, sollte seinen Urlaub nur mit gut gefülltem Bankkonto antreten.

Bereits drei, vier Tage vor der geplanten Abreise telefoniere ich täglich mit dem Wetterberater in München, um eine erste grobe Indikation für einen Heimflugtermin zu erhalten, der durch ständig exakter werdende Prognosen dann verifiziert werden soll. Auch Heimo zapft seine Quellen an und zusammen mit Dieter, der als ehemaliger Fluglehrer ebenfalls sehr erfahren ist, machen wir uns täglich ein feiner werdendes Lagebild. Auf diese Weise legen wir schließlich den Termin für den Heimflug fest

Heimo und Dieter verlassen die Insel bereits einen Tag vor uns, um noch in Siena Station zu machen. Als ich am Heimreisetag morgens die Augen öffne, blicke ich in einen makellos blauen Himmel und bereits während wir am Hoteleingang auf das bestellte Taxi zum Flugplatz warten, ist es in der Sonne schon unerträglich heiß. Der Flugplan wurde bereits am Vorabend über das Hotel zu Ajaccio AIS gefaxt und wir hoffen, um 09.00 Uhr Lokalzeit abfliegen zu können.

Am Platz werden wir von einem österreichischen Piloten angesprochen, der am Vortag von Salzburg aus hierher geflogen ist, um mit seinem fünfjährigen Sprössling noch ein paar Badetauge zu verbringen. Er berichtet von relativ schlechtem Streckenwetter, das er überwiegend in FL110 überflogen hat und das so gar nicht zu unserer Wetterprognose passen will. Die beiden zelten am Flugplatz unter der Tragfläche ihrer Cessna, auch das ist in Propriano möglich.

Kurz bevor wir in unseren Flieger steigen, werden wir von einem Franzosen angesprochen der uns zu verstehen gibt, dass wir mit in sein Büro kommen können, um Lande- und Abstellgebühren zu bezahlen. Kursierende Geschichten, wonach Flugbewegungen auf diesem Platz gebührenfrei sind, sofern kein Flugleiter anwesend ist (was die meiste Zeit der Fall ist), bestätigen sich nicht oder passieren immer nur den Anderen, wir werden jedenfalls zur Kasse gebeten, jedoch ist der Betrag durchaus akzeptabel.

Fast auf die Minute pünktlich starten wir auf der 28 hinaus in den dunkelblauen Golfe du Valinco, drehen zunächst nach links, um die Südküste zu umrunden und anschließend über einen nördlichen Kurs unseren Pflichtmeldepunkt „MOULE“ zu erreichen.



Die Westküste Korsikas

Bereits während des Steigfluges umgibt uns Dunst, der, je weiter wir nordwärts fliegen, an Intensität zunimmt. In den Dunst eingelagerte Quellbewölkung zwingt uns schließlich zur Aufgabe der geplanten Reiseflughöhe und zu permanenten Ausweichmanövern. On Top zu gehen scheint keine wirkliche Alternative zu sein, zumal uns die Obergrenzen nicht exakt bekannt sind und einzelne Überentwicklungen bereits hoch aufragen. So unterfliegen wir schließlich die Wolkenfelder, die

uns, nachdem wir die französische Grenze zu Italien passiert haben, bis auf 800 ft. über die Wasseroberfläche des ligurischen Meeres hinunterzwingen. Mit Kurs Nordost geraten wir mehrfach in kurze Schauer und der Horizont ist zur Gänze hinter einer weißen Wand verschwunden. Das Auge sucht beständig nach Orientierungsmerkmalen, um die Lage im Raum zu bestimmen. Mit einem gelegentlichen Segelboot auf der Wasseroberfläche oder in Linie angeordneter Quellbewölkung mit gut sichtbaren Basen ist diese Orientierung die meiste Zeit gegeben, für die kurzen Streckenabschnitte ohne diese Merkmale muss der künstliche Horizont zusammen mit einem gelegentlichen Blick auf die Meeresoberfläche diese Aufgabe übernehmen. Schließlich ist am Horizont als dünner Streifen die italienische Küste zu erkennen und wir steuern auf Cecina zu.

Schon vorher erhalten wir die Freigabe für das beantragte „direct“ zum VOR von Florenz, doch soweit wird es nicht kommen. Bereits kurz hinter der Küstenlinie beginnt die Topografie bis auf 2000 ft. anzusteigen, dichte Bewölkung mit Untergrenzen um 1000 ft. zwingen einmal mehr zu ständigen Ausweichmanövern und schließlich ist es ringsum dicht und auch nach oben hin liegt „der Deckel drauf“. Nach einem Entscheidungskreis beschließe ich, eine Sicherheitslandung in Pisa International anzumelden und sofort erhalten wird einen neuen Squawk und die Freigabe, in die Kontrollzone einzufiegen. Wir schlüpfen durch ein Wolkenloch Richtung Meer und nehmen Kurs auf die Hafenstadt Livorno. Die Anfrage, ob wir noch VMC haben, können wir mit „affirmative“ bestätigen. Über Livorno erhalten wir bereits die Landefreigabe und mit einer Kursänderung von 90° nach rechts steuern wir direkt die Schwelle der 04R von

Pisa an. Nach einem geradlinigen Anflug ohne Probleme feigt uns kurz vor dem Aufsetzen noch eine plötzlich auftretende Böe quer zur Landerichtung fast von der Piste. Noch während wir den ersten Abroller nehmen, setzt hinter uns bereits der nächste Jet auf.

Pisa Ground dirigiert uns zum General Aviation –Bereich, aber aus dem niedrigen Cockpit der Cessna sind die Rollwegbezeichnungen erst im letzten Moment erkennbar und wir finden den Weg zur Abstellposition nicht sofort. Schließlich hat man ein Einsehen mit uns und schickt uns einen „Follow me“, der uns zur Abstellkammer des Flughafens geleitet. Wir werden von einem sehr netten, jungen italienischen Mädchen abgeholt und zum Büro des Handling Agent gefahren. Sie spricht ausgezeichnet deutsch und hat, wie sich im Verlauf unserer Unterhaltung herausstellt, längere Zeit als Au pair-Mädchen in Hamburg gearbeitet.

Nach der Abwicklung der üblichen Formalitäten versuche ich, eine qualifizierte meteorologische Beratung zu erhalten. Wichtigste Information soll natürlich sein, ob und wann der Apennin überflogen werden kann. Schließlich erhalte ich einen Wetterberatungssatz mit den üblichen METAR's und TAF's sowie eine „low level significant weather chart“ mit Vorhersagegebieten der doppelten Ost-West-Ausdehnung des italienischen Stiefels, die für unsere Zwecke nutzlos sind. Auch ein Telefonat mit dem Wetterberater des Militärs bringt keine Klarheit über das lokale Wettergeschehen, obwohl man die Bergausläufer vom Bürofenster aus sehen kann. Schließlich telefoniere ich nochmals mit dem Meteorologen in München, nach seinen Informationen liegt über dem Apennin teilweise tiefe Bewölkung mit leichter Besserung im Tagesverlauf. Stärkere Sorgen bereitet ihm jedoch Starkdunst im Be-

reich der Po-Ebene mit eingelagerten Quellungen, jedoch keine Gefahr von Gewitter. Er schätzt die beabsichtigte Flugstrecke als schwierig ein und wir beschließen daraufhin, keine unnötigen Risiken einzugehen und an diesem Tag nicht mehr weiterzufliegen.

Fattura/Invoice N.:1034		Data/Date 25-08-2005		Cliente R14G00946		Pagamento/Payment CARTA DI CREDITO	
Da : AJA/AIACCIO		ATA : 25-08-2005		HHMM 11.02		Volo/Flight : DENC1102	
Per: LCVLUCCA TASSIGNANO		ATD : 25-08-2005		HHMM 12.30		DENC1200	
Tipo volo Av/Gen Privato		Peso max decollo/M.T.O.W. : 2		AMB/Aircr.Type C172		Cpt.	
Nominat. AM / Aircraft Reg. : DENCB						Pag. N. : 1	
						Valuta. : EURO	
Volo effettuato da : CLUB LUFTSPORTVEREIN LANDSCHUTZ							
Descrizione	UM	Quant.	Importo U	Importo Tot	Esenti / IVA		
Tassa Approdo su T. 2 Magg. 100.00 %	Hz	1.00	6.3200	6.32	Esente IVA art 9 comma 1		
Landing Fees Arrival				6.32	Esente IVA art 9 comma 1		
Tassa Decollo su T. 2 Magg. 100.00 %	Hz	1.00	6.3200	6.32	Esente IVA art 9 comma 1		
Landing Fees Departure				6.32	Esente IVA art 9 comma 1		
Tassa Imbarco pak AD per.	Hz	1.00	5.9900	5.99	Esente IVA art 9 comma 1		
Pax embark, cases AD per.				5.99	Esente IVA art 9 comma 1		
ADDir. -> Comunita Pax Imbarcati	Px	1.00	2.0000	2.00	ESCLUSO SPERVA IVA		
Additional Local Tax on Boarding Pax				2.00	Esente IVA art 9 comma 1		
Av/Gen Privato APR.	Tn	0.50	36.1500	18.08	Esente IVA art 9 comma 1		
Handling Fees DEP.				18.08	Esente IVA art 9 comma 1		
Av/Gen Privato DEP.	Tn	0.50	36.1500	18.08	Esente IVA art 9 comma 1		
Handling Fees DEP.				18.08	Esente IVA art 9 comma 1		
Totale			Euro	56,79			
Iva/Vat			Euro	0,00			
Bollo/Stamp			Euro	0,00			
PAGATO				TOTALE FATTURA			
				TOTAL INVOICE			
				Eur 56,79			

Eine Landung kann teuer werden in Italien

Wir teilen unsere Entscheidung dem Flughafenagenten mit und beabsichtigen, unsere Charlie Bravo die nächsten zwei bis drei Tage dort abzustellen. Das will er aber nicht zulassen, da er Platzprobleme hat und er nötigt uns schließlich, nach Lucca, ca. 20 Minuten entfernt, zu fliegen. Dort wäre ein längeres Abstellen kein Problem. Etwas widerwillig stimmen wir zu und wollen uns gerade verabschieden, als wir zurückgepfiffen werden, da die Landegebühren noch nicht bezahlt sind. Auf unseren Hinweis, dass diese Landung für uns eine Sicherheitslandung aus einer akuten problematischen Situation heraus war erhalten

wir lediglich zur Antwort: „Na und, sind sie in Pisa gelandet, oder nicht“? Wir können diese Antwort nur bejahen und entrichten fast 57 € Landegebühren. Mittlerweile wurde die Bahn gedreht und wir starten auf der 22L unseren kurzen Flug nach Lucca. Der Controller gibt uns einen direkten Kurs nach Viareggio, das bereits außerhalb der Kontrollzone liegt, von dort geht es auf Ostkurs nach Lucca.

Der Flugplatz von Lucca ist uns bereits vom Hinflug bekannt, wir sind dort zwischengelandet, um aufzutanken. Während das Städtchen Lucca ungeheuer viel toskanischen Charme versprüht, ist der Flugplatz ein denkbar öder Ort mit unansehnlichen Gebäuden, aber es gibt dort das begehrte AVGAS. Bei unserer Zwischenlandung beschäftigen wir fast das gesamte Flugplatzpersonal. Während eine wohlproportionierte Italienerin unsere Landegebühr zusammenstellt, schreibt ihr Kollege meinen eben eingereichten Flugplan nochmals ab mit dem Hinweis, dass die Anflugkontrolle von Pisa etwas pingelig sei. Was sich durch die Kopie verbessern soll, kann er mir jedoch nicht erklären. Drei weitere Kollegen betanken zeitgleich unsere Cessna, einer, der die elektrische Pumpe bedient, einer der die Zapfpistole in die Tanköffnung hält und ein Feuerwehrmann, der die ganze Prozedur sozusagen pyrotechnisch überwacht. Der sechste schließlich sitzt als Flugleiter in seinem Tower um einen Flugverkehr zu leiten, der nicht stattfindet, zumindest nicht während unserer Anwesenheit. Apropos Gebühren: Eine Anfluggebühr, die Landegebühr, die Abfluggebühr, eine Art Kurtaxe für Nichtitaliener, eine Passagiergebühr, eine Flugplangebühr, eine Gebühr für die Wetterauskunft sowie weitere kleinere Gebührensätze für nicht identifizierbare Dienstleistungen summieren sich schließlich auf 31 €.

Die Aussicht, jetzt nochmals in diesen Platz zu müssen, drückt bei Monika und mir ziemlich auf die Stimmung. Während wir unseren Kurs auf Lucca fortsetzen, sind im Norden zunehmend klarer die Bergkämme des Apennin zu erkennen. Wir diskutieren kurz die Situation und sind uns relativ schnell einig, zumindest einen Versuch zu wagen. Zurückkehren können wir schließlich immer noch. Der Controller der Anflugkontrolle von Pisa will uns unbedingt in den Platz nach Lucca zwingen und kapiert oder akzeptiert erst beim dritten Anlauf unsere mitgeteilte Absicht, über die Berge zu klettern. Wir geben als nächstes Ziel den Pflichtmeldepunkt „Spedaletto“ an und erhalten die Freigabe, nach eigenem Ermessen zu steigen. Um diesen Meldepunkt zu erreichen, müssen wir 10 NM nach Osten ausholen und umfliegen dabei das VOR Florenz, können aber die insgesamt besseren Bedingungen der Talflugwege nutzen, um im Folgenden jeweils im geeigneten Moment über einen Bergkamm zu hüpfen. Auf diese Weise arbeiten wir uns langsam nach Norden vor und werden bisweilen von heftigen Turbulenzen kräftig durchgeschüttelt. Eine dieser Turbulenzen versucht, die Cessna umzudrehen, trotz vollem linken Querruderausschlag erreichen wir über 45° rechte Querlage. Aber dann wird die Luft ruhiger. Wir holen uns die Streckenfreigabe bis zum Flugplatz von Modena. Schließlich werden die Bergkämme merklich niedriger und wir erreichen die Po-Ebene, wo der Dunst weniger schlimm ist, als prognostiziert.

Von Garda Approach erhalten wir die Freigabe für die Kontrollzone von Verona Villafranca und die Anweisung, auf die in Italien üblichen 1000 ft. AGL für den Sichtflugverkehr zu sinken. Ich drossle etwas die Motorleistung, bis sich moderate 200 ft. Sinken pro Minute einstellen. Erst als uns der Control-

ler die Verkehrsinformation „Zwei Tornados in ihrer 2-Uhr-Position, 3 Meilen entfernt, von rechts nach links den Flugweg kreuzend“ gibt, drücke ich entschlossen nach, um auf schnellstem Wege die geforderte Höhe zu erreichen. Der Gardasee empfängt uns mit undurchdringlichem Weiß, im Dunst ist zunächst fast nichts zu erkennen. Aufgrund der schlechten Sichtbedingungen beschließen wir, dem Etschtal nach Norden zu folgen, Erdsicht ist vorhanden, die Strecke ist frei von niedrigen Wolken und schräg voraus entlang der Autobahn ist ein Streckenabschnitt von 1-2 NM einsehbar. Gott sei Dank ist das GPS mit Moving Map bereits erfunden das uns dabei unterstützt, dem Verlauf der Autobahn zu folgen. Manchmal zeichnen sich voraus schemenhaft die steil aufragenden Felswände des Lessinia Nationalparks im Osten sowie des Monte Baldo im Westen der Flugstrecke ab, um gleich darauf wieder im Dunst zu verschwinden.

Die Flugsicht wird im Verlauf etwas besser und wir landen in Trento Matarello, um nochmals aufzutanken und einen Flugplan für den Rest der Strecke aufzugeben. Da das sympathische Restaurant bereits geschlossen hat, zaubert uns die dazugehörige Bar zwei Schinken-Käse-Toasts im DIN A5 - Format, zwei Espressi und ein Glas Mineralwasser zum Preis eines Taschengeldes, wir sind nicht mehr in Korsika! Die Zwangspause zwischen Flugplanaufgabe und Start nutze ich dazu, die neuesten Wetterinformationen einzuholen, der Brenner wird bis in den Abend hinein befliegar sein. Unser Abflug verzögert sich etwas, da vorher noch eine Transall des italienischen Militärs, die offensichtlich auf Besichtigungstour ist, startet. Erst als sie „mit vollem Rauch“ nochmals einen tiefen Überflug über die Piste von Matarello macht, um den auf dem Vorfeld

versammelten Zivilisten zum Abschluss noch mal was fürs Auge zu bieten, bevor sie endgültig abdreht, erhalten wir schließlich unsere Rollfreigabe.



Museum von Trento Matarello

Im Steigflug nach Bozen auf die Sicherheitshöhe des Brennerpasses geht die Flugsicht nochmals auf fast Null zurück. Der Wetterfrosch versprach jedoch Besserung ab Brixen, die sich dann tatsächlich einstellt. Nachdem wir den Brenner problemlos passieren, gibt uns Innsbruck eine direkte Freigabe nach Mittenwald/Scharnitz. Erst nach dem Überflug können wir sehen, welch verheerende Schäden die Unwetter in den bayerischen Alpen angerichtet haben. Wir lassen den Starnberger See links liegen, dessen gesamtes Ostufer wir gut erkennen können, auch wenn wir noch drei, vier Regenschauer über uns ergehen lassen müssen. Was für eine entspannte Art zu fliegen, wenn man ausreichend Sicht nach vorne hat!

Als ich in den rechten Gegenanflug auf die 25 von Landshut-Ellermühle ein-drehe, werden wir von Christian, einem der Fluglehrer unseres Vereins begrüßt, der mit einem Schützling Ziel-landeübungen macht und gerade „low key“ gemeldet hat. Er weicht auf die

Graspiste aus, um uns einen ungehinderten Endanflug auf die 25 zu gewähren, auf der wir wenig später nach über fünfstündiger Flugzeit mit unserer CB aufsetzen. Das war eine nette Geste von dir, Christian!

Auch Heimo ist bereits da, er hatte weniger kompliziertes Streckenwetter und einen Großteil davon überfliegen können. Er erzählt begeistert von seinem Quartier in Siena in Flugplatznähe. Ein Landsitz, umgebaut zu kleinen Wohneinheiten, mit Pool und vielen anderen Annehmlichkeiten.

Obwohl ich etwas müde bin von der anstrengenden Reise mit seinen schwierigen Bedingungen und auch diese Stadt bereits kenne, denke ich spontan: Ja Siena, das wäre doch mal ein lohnendes Ziel für einen Flug mit einem unserer Vereinsflugzeuge, vielleicht zur Abwechslung wieder mit der Katana, obwohl uns die Carlie Bravo als treue Begleiterin zu allen unseren Zielen gebracht hat. Für ein verlängertes Wochenende und wenn das Wetter einigermaßen passt, warum auch nicht, oder?



Nach der Sintflut: Mittenwald/Scharnitz, im Hintergrund der Starnberger See