

Reisebericht zur CFI-Tour 2013 nach Cremona von René van der Helm

Cremona 2013

Anfang Juni: Wie im letzten Jahr hat uns Paolo Capellini wieder zum „Stardivari Fly in“ nach Cremona eingeladen. Für mich keine Frage, ich fliegen hin. Die gelungene Veranstaltung des letzten Jahres hatte ich noch in guter Erinnerung.

Kleine Rundfrage via CFI Webpage und schon hatten sich vier Maschinen und 5 Piloten gefunden.

Letztes Jahr was der Bennerpass unsere Route, dieses Jahr wollte ich etwas anderes ausprobieren. Splügenpass – quer durch die Ostschweiz – ist der direkteste Weg von uns aus. Die Route führt nahe an den Alpenhauptmassiven vorbei, verspricht also imposant zu werden. Nachteil: mit

7000 ft ist der Splügenpass ca. 1000 ft höher als der Brenner. Bei gutem Wetter sollte das aber kein Problem sein. Und mit 2,5 h Flugzeit ist es auch die schnellste Route. Die Flugpläne für hin und Rückflug habe ich am Vortag noch via Internet aufgegeben mit dem AIS Portal der DFS. Das funktioniert problemlos und ist bequem.



Freitag

Treffpunkt war in Biberach um uns zu sammeln und gemeinsam als Formation zu starten. Als ich von Westen her die Schwä-

bische Alp überfliege mit Wolkenuntergrenzen von 5500 ft (BKN CS), später fast vollständig bewölkt mit absinkender Basis, habe ich leichte Bedenken. Wenn das so bleibt haben wir schlechte Karten in den Bergen, aber erst mal schauen.

In Biberach treffe ich die drei anderen RF's, also Vollanken und Wetter studieren. Das schlechte Wetter scheint recht lokal zu sein, weiter nach Süden wird es laut Vorhersage besser. Speziell das Rheintal in der Schweiz soll frei von Wolken sein – bis nach Italien. Kaum zu glauben bei einem Blick aus dem Fenster, aber auch unsere zweite Quelle gibt die gleichen Informationen, also loß!

Kurz nach dem Start in Biberach konnte ich den Flugplan über Funkt aktivieren. Wir fliegen als Formation mit einem einzigen gemeinsamen Flugplan, das ist praktisch für uns und die FIS.

Noch liegen die Wolken tief und der direkteste Weg führt durch die Kontrollzone von Friedrichshafen. Friedrichshafen einteilt uns die Freigabe uns so steuern wir direkt auf den Bodensee zu. Nach unserer Korsikatour Anfang 2013 hat der Bodensee für mich an Schrecken verloren, das ist ja nur eine Pfütze.

Die Kontrollzone von St. Gallen war der nächste Luftraum „im Weg“. Wir waren noch nicht hoch genug um ihn zu überfliegen. Auch hier gab es problemlos die Freigabe, FIS München – Friedrichshafen – FIS Zürich – St. Gallen – FIS Zürich, war halt eine Menge Umschalterei. Kleiner Zettel mit allen Frequenzen lohnt sich.

wichtige Frequenzen	
Wächtersberg Hub	123,475
Biberach EDHB	122,750
FIS Langen	128,950
FIS Zürich	124,700
Friedrichshafen Tower EDNY	120,075
FIS Milano	124,92
VOR TREZZO	117,80 TZO
Cremona LILR Migliaro	119,65
Milano TMA 2000-FL 195 ab LECCO Comer see Beachline!	

TTM GmbH | Internationale Spezision
Neudammweg 10 | 74637 Biberach | Tel. 05342 / 4 98 01-0 | fm-maerkmann@ttm.de
Neudammweg 10 | 74637 Biberach | Tel. 05342 / 95 15-0 | fm-ajp@ttm.de | www.ttm.de

Jetzt liegt das Rheintal vor uns und wie vorhergesagt – ohne Wolken. Links und rechts türmen die Wolken über den Gipfeln der Berge auf, vor uns freie Sicht! Das ist sehr beeindruckend. Im langsamen Steigflug passieren wir Ragaz und steuern auf Chur zu.



Je weiter wir nach Süden vorstoßen desto geringer wird die Bewölkung. Ab Chur sind wir hoch genug um bis zum Alpenhauptkamm schauen zu können. Jetzt ist uns klar das wir durchkommen werden, eine schöne Aussicht.

Und die Aussicht ist allemal phantastisch! Links Graubünden, das Hinterrheintal vor uns und die schneebedeckten Gipfel an Horizont. Wolken links und rechts, wir fliegen im strahlenden Sonnenschein.

Hier in den Alpen ist der Funkt mit FIS immer schwierig. Wir fliegen halt zu tief; nicht über die Alpen sondern durch sie hindurch. Es ist aber kein Problem – wir wissen das – FIS weis das.

Der Splügen Pass steigt steil an und liegt jenseits der Baumgrenze. Wir sind bereits hoch genug um ihn überfliegen zu können. Schneebedeckte Gipfel, Steine, Schotter und kleine Seen um uns herum. In 8000 ft überqueren wir den Pass und sind in Italien, eine angenehme Kühle umgibt uns im heißen Cockpit.

Wir beginnen den 70 km langen Abstieg. Am Ende des Comer Sees bei Lecco müssen wir unter 2000 ft sein, darüber liegt Luftraum A (nur IFR, gibt es nicht in Deutschland).

1,8 km Höhe müssen abgebaut werden, auf dem langen Abstieg werden die RF5 schneller als die RF4, unsere Gruppe zieht sich etwas auseinander. Nach wenigen Mi-

nuten kommt die Nordspitze des Comer Sees in Sicht und wir fliegen den See entlang. Ein toller See zwischen steilen Bergen, beliebt bei Italienern und Deutschen. Sogar eine Wasserflugschule ist an seinen Ufern.

Die Poebene mit ihrer hohen Luftfeuchtigkeit kündigt sich an, es wird diesiger und die Fernsicht reduziert sich. Konnten wir oben noch 50 km weit sehen werden es bald nur noch 15 km Flugsicht sein.

2000 ft über Lecco sind erreicht, wir stehen erst ab hier in Kontakt mit FIS Mailand. FIS in Italien ist interessant. Beim ersten Kontakt erhält man das QNH und sonst erst mal nichts. Schon redet FIS weiter. Und geraden dann wenn man meint die haben einen vergessen wird man wieder angesprochen.

Jetzt sind es nur noch 90 km, der Endspurt beginnt. In 2000 ft Höhe über die Poebene zwischen den beiden Kontrollzonen Mailand und Bergamo hindurch



auf TZO (Trezzo VOR) zu und dann direkt LILR (Cremona). Kurz vor Cremona will ich den Flugplan über Funk schließen, das wird jedoch nicht akzeptiert. Ich soll nach der Landung anrufen und erhalte eine Telefonnummer. Scheint Standard in Italien zu sein.

Cremona

Wir sind die ersten Gäste auf dem Platz, Paolo kommt sofort zu Begrüßung. Ich freue mich sehr ihn wieder zu sehen und hier zu sein. Wir melden uns für das Programm der nächsten Tage an trinken ein Willkommensbier. Die Hitze ist umwerfend, die Luftfeuchtigkeit auch. Mit den Bieren müssen wir etwas zurückhaltend

sein, sonst ist der Tag gelaufen. Lieber auf Wasser umsteigen

Die ersten Stunden in Cremona waren spannend: kurz nach unserer Ankunft kam eine Maschine zu lang, konnte nicht mehr bremsen und wurde nur noch vom Zaum aufgehalten. Die Flugschülerin blieb unverletzt. Kurz darauf brannte es im Tower, ein LiPo Akku hatte aus heiterem Himmel Feuer gefangen (Boeing ist überall?).

Freitag abend

Abendessen im Garten des Palazzo Trecchi Cremona mit anschließenden Konzert im Garten. Das hat mit letztes Jahr schon gut gefallen, dieses Jahr wurde Tango gespielt in den verschiedensten Varianten und die Geschichte des Tangos erklärt. Einig Paare tanzten dazu, eine tolle Veranstaltung in dem lauen Abend des italienischen Sommers.



Samstag

Wieder ein Tag mit vollem Programm. 10:00 Fahrt nach Cremona mit dem Bus und Besuch des Stradivarian Museum of Cremona

Auch in diesem Jahr wieder mit einem Stradivari Konzert, nur für uns Piloten. Der Bürgermeister von Cremona ist immer wieder erfreut uns Piloten aus allen Teilen Europas zu begrüßen. Wir helfen ihn seine Stadt bekannter zu machen, er hilf uns eine schöne Zeit zu verbringen. Weil ich die Anschließende Führung im letzten Jahr schon gesehen habe kann ich

mich diesmal mehr auf die Ausstellung und die Violinen konzentrieren. Es wird sehr interessant gezeigt wie eine Violine gebaut wird.



Später dann Stadtrundgang und Launch am Flugplatz: Ich nutze die Zeit um zum Aviosresort „Cà del Cont“ zu fliegen. Der ist ca. 40 km weiter südlich Richtung Apennin in der Region Emilia-Romagna.

Cà del Conte ist kein Aeroporto (Flugplatz) sondern ein sog Aviosresort. Unter diesem Begriff versteht man in Italien Landeplätze, die eine (in der Regel vom Platzbetreiber selbst betriebene) angeschlossene herbergliche Einrichtungen haben. Oder anders herum formuliert: Hotels, Pensionen etc., die ein eigenes oder zumindest direkt nebenan liegendes Flugfeld haben.



Vom diesen Aviosresorts habe ich schon viel gehört und sie sollen lohnenswerte Ziele sein. In diesem Fall kann ich das absolut bestätigen. Ein kleiner Flugplatz mit

Hotel, Pool und Pferdestallungen. Rings umher tummelten sich die Menschen, es war gerade ein Treffer der italienischen Flugzeugselbstbauer im Gange. Neidisch blickte ich auf dem Pool bei 35 °C – ich hatte keine Badehose dabei. Im Inneren der Empfangshalle stand ein voll funktionsfähiger F16 Simulator den ich ausprobieren konnte. Alle Knöpfe, Displays, Anzeigen und Schalter funktionierten, einfach klasse! So etwas habe ich mir schon immer gewünscht; aber dann hängt der Haussegen schief. 40.000,- € kostet das Prachtstück und Zeit für die Familie wird dann auch knapper.

OK, zurück nach Cremona, vorher noch etwas den Apennin entlang und später dem Po folgen. Heut ist die Sicht besser als Gestern. In Italien sind Dinge Vorschrift die in Deutschland verboten sind. Z.B dürfen UL's nur 500 ft max. hoch fliegen, an Wochenenden 1000 ft, keine Mindestflughöhe. Das ist alles recht entspannend.

Wieder in Cremona angekommen ist der Wettbewerb der Fallschirmspringer gerade zu Ende und die Flugvorführungen beginnen. Boeing Stearman mit ihrem beeindruckenden Sound des Sternmotors, Kunstflugvorführung des „We Fly“ Teams (drei Piloten mit Querschnittslähmung) und des „Blue Voltige“ Teams mit den RF's, alles sehr präzise und beeindruckend für uns Zuschauer.



Flieger sind doch eine große Familie, egal welcher Nation, wir fühlen alle gleich.

Noch die letzten Sprünge in der Abendsonnen, (die Porta war mal wieder schneller unten als die Springer) dann geht es zum gemeinsamen Abendessen auf dem Flugplatz. Zeit für Gespräche unter Freunden, auch ein Grund der uns immer wieder auf die Reise gehen läßt.



Rückflug am Sonntag

Wettertechnisch scheint der Vormittag besser als der Nachmittag zu sein, wir legen den Abflug auf 0900 LT fest. Es bietet sich die gleiche Route an, also wieder Comer See, Spülgenpass und dann das Rheintal bis zum Bodensee.

Der Flugplan war ja schon vorbereitet, ich habe nur noch schnell die Abflugzeit angepasst und via iPad abgeschickt. Klasse die neue Technik. Fünf min. später erhalte ich einen Anruf aus Langen von der DFS: Mein Zielflugplatz Wächtersberg Hub konnte nicht eindeutig identifiziert werden. laut Google Maps sind da zwei (Wildberg Kengel und Wächtersberg Hub). Das war schnell geklärt und bin ich etwas erstaunt: Die passen schon auf, find' ich gut.

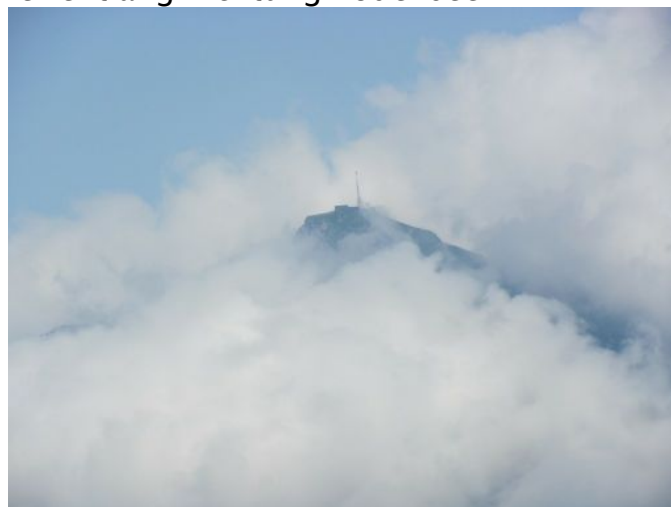
Wir starten um kurz nach neun in Cremona, vier RF's sind wieder in der Luft. Schnell noch den Flugplan via Funk aktivieren und weiter.

Bis Anfang Comer See müssen wir unter 2000 ft bleiben, erst danach dürfen wir steigen. Das ist ein kleiner Nachteil. Für die Strecke von 70 km rechne ich mir 28

min Flugzeit aus bei 150 km/h aus. 1800 m / 28 min bedeuten 1 m/sec steigen, das schafft die RF. Sollte also auf die Entfernung bis zum Pass klappen.

Den Comer See entlang steigen wir an den Flanken der Steilen Berge langsam auf. Es ist ein klarer Himmel mit mächtigen Wolken über den Gipfeln. Wieder wird die Verbindung nach Mailand so schlecht das wir nicht mehr empfangen werden. Es sind mehr Wolken als auf dem Herflug, ich bin gespannt ob wir es schaffen werden. Der Abstand zum Boden wird kontinuierlich größer aber ich weiß das die mächtige Steigung am Ender der Schlucht kommt. Noch haben wir keine ausreichende Höhe um den Pass zu überfliegen, wird es klappen?. 10 km vor dem Pass, die Höhe ist erreicht und der Pass ist frei von Wolken, jetzt schaffen wir es auch nach Hause. An einer einsamen Berghütte in dieser Höhe stehen zwei Personen uns winken uns zu. Ich bin froh hier hoch fliegen zu können und nicht laufen zu müssen. Ab jetzt geht

es wieder im gemütlichen Gleitflug die Täler entlang Richtung Bodensee.



Ab Ragatz ziehen sich die tieferen Wolken-schichten langsam zusammen und ich frag mich ob ich sinken sollte. Doch der Wächtersberg berichtet 4/8 Bewölkung, ich kann also beruhigt weiterfliegen. Nach 02:27 Flugzeit bin ich zu Hause. Fliegen macht die Welt kleiner.

