

# *Es war nur eine Frage der Zeit*

## **EIN FLUG RUND UM DIE ALPEN**

**ALEXANDRA FLEISCHMANN UND ALEXANDER KLUGE**



Flughafen Salzburg

Es war mir immer schon klar, dass ich den Privatpilotenschein machen würde. Da es mir immer schon so klar war, hatte ich es nie eilig, doch im Sommer 2005 war es dann soweit. Ich begann im Flugklub Annemasse bei Genf meine Ausbildung. Mein Ziel war es innerhalb eines Jahres diese Ausbildung abzuschliessen und im Sommer 2006 legte ich meine Prüfung ab. Ich war nun stolzer Besitzer der PPL Lizenz. Allerdings war eine Frage noch nicht geklärt, nämlich warum ich eigentlich diese Ausbildung gemacht hatte. Nach einem Klubausflug nach Korsika und einigen kürzeren Reisen mit meiner Frau, Sandra, an die Mittelmeerküste zum Klettern, an den Bodensee und an den Arlberg zum Radfahren und Schifahren war mir die Sache schon deutlich klarer. Ich wollte bekannte und unbekannte Länder aus der Luft kennen lernen und bereisen.

# EIN FLUG UM DIE ALPEN

München vor dem Anflug an den Flugplatz  
Oberschleissheim



2

Ich begann unseren ersten mehrtägigen Ausflug zu planen. Er sollte uns in bekanntes und neues Gebiet führen. Während acht Tagen wollten wir von Annemasse aus nach München, Salzburg, Klagenfurt, Venedig, Elba, Korsika und zurück nach Annemasse. Natürlich wussten wir, dass für die Überquerung des Alpenhauptkammes sehr gutes Wetter notwendig sein würde. Ich plante für alle Flugstrecken Schlechtwetterrouten, die ein Umfliegen der höchsten Gipfel erlauben würden.

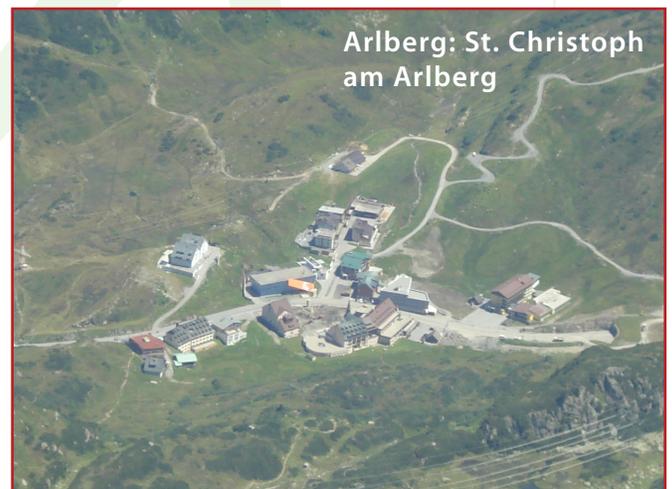
Am 14. Juli 2007 begann unser Abenteuer. Wir übernahmen die F-GYKZ, eine Robin DR460, und beluden sie mit unserem Gepäck, unseren beiden Falträdern (moderner Ausdruck für Klappräder) und einem Zelt. Vom Klubmanager bekamen wir noch Schwimmwesten, Reinigungsmittel für die Windschutzscheibe, Motoröl und Schraubanker. Vor dem ersten Flug bei dieser Reise, aber dann auch vor jedem der weiteren Flüge, programmierten wir fleissig unser Flugzeug GPS mit den von uns

gewählten Wegpunkten, aber auch mit Punkten, die wir bei Wetterverschlechterung oder wenn der Kontrollierer es verlangte brauchen könnten. Anfangs dauerte das so seine Zeit, aber wir wurden sehr bald ein eingefleischtes Team und erledigten diese Aufgabe immer schneller. Der Wetterbericht für die ersten vier Tage unserer Reise war ideal im gesamten Alpenraum. Erst später war von einer Wetterverschlechterung die Rede, die uns allerdings niemals einholen würde.

Um 11 Uhr brachen wir dann, ob der umfangreichen Vorbereitungen ein wenig erschöpft, nach Oberschleissheim im Norden von München auf. Wir flogen direkt am Nordrand der Alpen an Eiger, Mönch und Jungfrau vorbei über Interlaken und weiter nach Bludenz, über den Arlbergpass und über Innsbruck. Das fantastische Wetter erlaubte während der ganzen Strecke Fluglevel 115 (3500 m) einzunehmen. Um die Kontrollzone des Flughafens in Innsbruck zu durchqueren leitete der



Surfer am Eisbach in  
München

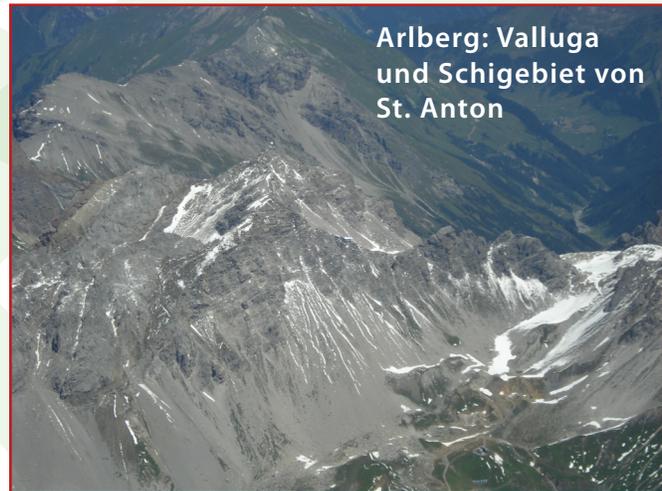


Arlberg: St. Christoph  
am Arlberg

# EIN FLUG UM DIE ALPEN

Kontroller uns zuerst an die Südseite des Tals, indem er uns anwies ein Heading von 090 Grad einzuhalten, um uns aus den Anflugschneisen von Austrian Airlines und Co. herauszuhalten. Wir waren nun auf der Südseite des Inntals und durften unseren eigenen Kurs wählen. Kurz darauf, als der Kontroller auf seinem Radarschirm sah, dass unser Kurs wieder über Innsbruck führen würde, leitete er uns direkt auf die Innsbrucker Nordkette. Von dort flogen wir am Flughafen vorbei bis zum Aachensee, wo wir nach Norden schwenkten und unseren Sinkflug Richtung München einleiteten. Da Oberschleissheim in der Kontrollzone vom Münchner Flughafen liegt, ist das Anflugverfahren ein wenig kompliziert, aber die Richtlinien sind sehr gut auf der Internetseite des Flughafens beschrieben. Wir flogen direkt über das Münchner Stadtgebiet an und versuchten die im Anflugverfahren beschriebene 4-spurige Strasse zu finden, die in keinem Fall mit der 8-spurigen Autobahn zu verwechseln war. Ich kann nur so viel sagen, dass aus der Distanz dieser Unterschied recht schwierig zu erkennen ist. Schlussendlich waren wir aber erfolgreich und sind nach 2 Stunden und 35 Minuten fröhlich an unserem ersten Etappenziel angelangt. Wir hatten ein wenig Probleme unsere Robin in den Parkplatz zu schieben, da das Bugrad sich nicht mehr lenken lassen wollte. Dieses Problem wurde dadurch hervorgerufen, dass unser im Flugzeug gelassenes Gepäck das Bugrad so stark entlastet hatte, dass die Lenkung wie im Flugzustand arretiert wurde. Ein kleiner Ruck des Flugzeugrumpfes nach oben behob das Problem.

Wir wurden von Markus, der mit seiner Familie etwas ausserhalb von München wohnt, zu einer Stadtbesichtigung abgeholt. Die Nacht verbrachten wir bei Markus und Bettina in ihrem wunderschönen Haus.



Arlberg: Valluga  
und Schigebiet von  
St. Anton

Am 15.7. brachen wir nach Salzburg auf. Da wir erst um 14 Uhr starteten, planten wir in Salzburg nur zu landen, zu essen und gleich weiter zu unserem Tagesziel nach Klagenfurt zu fliegen. Ich bereitete mich gewissenhaft auf die Landung in Salzburg vor. Immerhin war Salzburg der grösste Flughafen, den ich ohne Lehrer anfliegen würde. Wie bei den meisten grossen Flughäfen wird man, wenn man im Sichtflug mit so kleinen Flugzeugen wie unserem landen will, gebeten sehr tief anzufliegen, so dass man den Flughafen erst sehr spät sieht. Da wir aber unser GPS jetzt gut im Griff hatten, war das kein grosses Problem. Der nette Kontroller wies uns an über

Flug über die Innsbrucker Nordkette



# EIN FLUG UM DIE ALPEN

den Punkt Whiskey (im Westen des Flughafens) auf die Landebahn 34 (von Süden nach Norden) zu fliegen. Wir hatten Whiskey nicht in unserem GPS, da wir aus dem Norden kamen, und suchten daher nach der besten Route dorthin in unseren Karten. Nachdem wir schon einige Minuten nach Whiskey unterwegs gewesen waren und ich gerade in den Gegenanflug geschwenkt hatte, wies mich der Kontroller an stattdessen doch in die andere Richtung, das heisst auf der Bahn 16, zu landen. Ich hörte am Funk, dass sich ein grosses Flugzeug im Anflug auf die Piste 16 angekündigt hatte und der Kontroller wollte wohl einen Konflikt vermeiden. Weiters wies mich der Kontroller an mit maximaler Geschwindigkeit meinen Anflug fortzusetzen. Das liess ich mir nicht zweimal sagen, schwenkte nach links und raste auf die Landebahn zu, um ja der grossen Maschine hinter uns nicht im Weg zu sein. Nach insgesamt 45 Minuten Flugzeit waren wir am Boden und als wir die Landebahn verlassen hatten, durften wir im



Besuch im Hangar 7 am Flughafen Salzburg

Flugzeug unserem ersten Follow-me car folgen, der uns dann auch zum General Aviation Terminal brachte. Da wir nur vor hatten etwas zu essen, empfahl uns die sehr freundliche Dame am General Aviation Schalter doch Hangar 7 zu besuchen. In diesem Hangar befinden sich ein Cafe, ein sehr schickes Restaurant und super coole Flugzeuge und Rennwagen in Besitz von Red Bull und das alles in extrem hipper Atmosphäre.

Erst kurz vor 19 Uhr hoben wir wieder ab, nachdem uns der Follow-me car wieder zum Flugzeug gebracht hatte. Diesmal



Die hohen Tauern:  
Blick nach Osten über dem Tauernpass

wurde sogar unser Gepäck durchleuchtet. Normalerweise ist das eher ein Ärgernis, wenn man Passagier ist, aber in diesem Fall hatte das etwas Kurioses.

Wir flogen über den Hochkönig, an dessen Fuss wir schon viele Schiurlaube verbracht hatten, und über Zell am See weiter nach Altenmarkt, von wo wir in den Süden über den Tauernpass, Obertauern und Tamsweg nach Klagenfurt flogen. Wir entschieden uns gegen eine Landung in Zell am See aufgrund der hohen Temperatur, der Höhe des Flugplatzes (2400 Fuss) und der geringen Länge der Landebahn (600 m). Dieses Abenteuer muss auf kühlere Tage warten. Über die Tauern flogen wir wieder auf Fluglevel 115 und hatten gewaltige Sicht über die österreichischen Alpen. Nach einem Flug von 1 Stunde 20 Minuten waren wir in Klagenfurt.

Unsere Freunde Sonja und Pete holten uns ab und brachten uns direkt zu einem super Restaurant am Wörthersee zum Schnitzeessen. Den darauf folgenden Tag verbrachten wir am Mountainbike bei einer 62 km langen Wörtherseeumrundung mit Klagenfurtbesichtigung.

Erst am 17.7. um 12 Uhr 15 ging es weiter von Klagenfurt nach Venedig San Nicolo. Dies war das

## EIN FLUG UM DIE ALPEN



Eispalatschinken am Wörthersee

erste Mal, dass wir in italienischem Luftraum sein würden. Oft hatte ich gelesen, dass die Kommunikation mit den Kontrollern in Italien chaotisch wäre. Ein Grund mehr, dass wir uns gewissenhaft auf die Flüge vorbereitet und eine Unmenge von Meldepunkten in unser GPS eingegeben hatten. Während unserer Vorbereitung für die Italienflüge fiel auf, dass ein Unterfliegen von TMA's (Kontroll-

5

Unsere F-GYKZ am  
Klagenfurter Flughafen



# EIN FLUG UM DIE ALPEN

Anflug auf Venedig San Nicolo  
über den Lido di Venezia

zu fliegen, da sich gerade ein Linienflugzeug bereit zum Start machte. Dies bedeutete für uns praktisch Sturzflug, um in so kurzer Distanz weitere 5000 Fuss zu verlieren. Als wir die Startbahn überflogen, hatten wir einen guten Blick auf die startende Alitalia Maschine aus 2500 Fuss Höhe. Unmittelbar darauf erreichten wir die Küste. Der Controller fragte uns, ob die 2500 Fuss für den Weiterflug OK für uns wären und wir bejahten, da wir sehr gerne die Strände aus der Nähe betrachten wollten. Am Funk wurden wir weitergegeben an Venezia Tessera, wo wir um Erlaubnis fragten auf 1000 Fuss (300 m) zu sinken, um uns für den Anflug auf Venezia San Nicolo bereitzumachen. Als wir die Piste sahen, wechselten

zonen bei grossen Flughäfen), wie in Frankreich, der Schweiz oder Deutschland möglich, in Italien nicht vorgesehen ist. Auf unserer Route lagen die Flughäfen von Triest, Venedig, Bologna und Florenz. Um da durchzukommen, muss man in diese Zonen hinein. In den Karten sind allerdings vorgeschriebene Routen eingezeichnet, die wir fleissig in unser GPS eingaben. Mit dieser Vorbereitung fand ich das Fliegen in Italien sehr stressfrei und die Controller waren extrem freundlich und professionell.

Venezia San Nicolo ist eine 1060m lange Grasbahn auf dem Lido de Venezia, einer Venedig vorgelegerten Insel. Um dort hinzukommen hatten wir die VFR (visual flight rule) Route über Arnoldstein und den Flughafen von Triest gewählt. Weiter ging es direkt an der Küste entlang über die Badestrände von Caorle und Jesolo nach Venedig. Über den Wurzenpass bei Arnoldstein, der uns zwischen den julischen und karnischen Alpen vorbeiführte, wählten wir eine komfortable Flughöhe von Flight-level 95 (2850m), die uns fantastische Blicke in die wilde Berglandschaft Sloweniens, Italiens und Österreichs gewährte. Der Fluginformationsservice Padua war mit dieser Flughöhe zufrieden und wir leiteten gemütlich unseren Sinkflug in Richtung italienischer Küste ein. Als wir uns dem Triester Flughafen Ronchi auf 10 Meilen näherten und wir mit dem Tower Kontakt in 7500 Fuss Höhe aufnahmen, wies uns der Controller an am östlichen Ende des Flughafens in einer Höhe von 2500 Fuss vorbei



Sandra verankert unser Flugzeug im harten Boden von Venedig



# EIN FLUG UM DIE ALPEN

Bootsfahrt waren wir am Markusplatz. Ich denke schneller und unkomplizierter kann man gar nicht nach Venedig. Wir verbrachten den Nachmittag damit durch die Gässchen von Venedig zu spazieren und nachdem wir Pasta in einem netten Restaurant gegessen hatten, fuhren wir mit dem Boot durch den Canale Grande zurück zum Lido. Wir machten noch einen kurzen Spaziergang durch die Stadt am Lido und zum Strand bevor wir müde zu unserem Hotel zurückkehrten.

Am 18.7. um 10 Uhr 30 starteten wir auf der Piste 06, um nach Marina di Campo auf Elba mit einem Tankzwischenstopp in Siena zu fliegen. Erstmals auf unserer Reise gaben wir keinen Flugplan auf, da es bei Flügen innerhalb Italiens mit Flugzeugen, die einen automatischen Notsender ELT mit sich

Am Flugplatz von Marina di Campo auf Elba packen wir unsere Falträder aus, um zum Hotel zu fahren



wir die Frequenz auf San Nicolo, wo uns ein sehr freundlicher Flugplatzleiter auf die Piste 06 einwies. Dies bedeute für uns einen Anflug in der Bucht zwischen Venedig und dem Lido mit direktem Blick auf den Markusplatz. Nach einer Flugzeit von 1 Stunde 20 Minuten landeten wir. Sofort kam ein Minibus, der uns die 100 m zum grossen formidablen Flughafengebäude brachte.

Wir hatten schon im sehr schönen Hotel Buon Pesce, 200m vom Flugplatz entfernt, reserviert, wo wir eincheckten und gleich danach den Linienbus zum 10-minütlich verkehrenden Linienboot nach Venedig nahmen. Nach einer 20- minütigen

Alex rastet auf einem Quad



führen, nicht notwendig ist. Eine Stunde vor Start war für San Nicolo nur 4000 m Sicht gemeldet, da sich der typische Dunst der Po Ebene noch nicht aufgelöst hatte. Ansonsten war wieder überall in Italien schönsten Flugwetter gemeldet. Da sich der Flugplatz in der Kontrollzone von Venezia Tessera befindet, wäre es notwendig gewesen um eine Spezialerlaubnis (Special VFR) per Funk anzusuchen, um bei dieser schlechten Sicht zu fliegen. Allerdings hatte sich die Sicht verbessert, als wir starteten. Unter dem wachsamen Radarauge und mit Hilfe des Kontrollers verliessen wir die Kontrollzone von Venedig im Süden an der Küste, um dann unsere Flugrichtung nach Bologna einzuschlagen, wo uns wieder eine vorgegebene VFR Durchflugsroute und der Radardienst von Bologna erwarteten. Nachdem wir Bologna passiert hatten, war es Zeit über den Apennin zu steigen, wo wir an die Funkfrequenz von Florenz

# EIN FLUG UM DIE ALPEN

Anspruchsvoller Anflug auf Marina di Campo auf Elba

8



weitergereicht wurden. Wie in der Sichtflugkarte beschrieben, blieben wir im Luftraum von Bologna und Florenz immer 1000 Fuss (300m) über Grund, was uns erlaubte die Landschaft, kleine Orte, aber auch Bologna von der Nähe aus zu betrachten. Unmittelbar nach Bologna begann der Apennin. Am höchsten Punkt waren wir auf 6900 Fuss und mussten innerhalb von 13 Meilen auf 1500 Fuss absinken, um wieder 1000 Fuss über Grund zu fliegen, wenn wir den Flughafen von Florenz passieren würden. Das bedeutete einen weiteren Sturzflug. Kurz vor Florenz wies uns der Kontroller an direkt Siena anzusteuern, entweder um uns weiter von Florenz zu halten oder um uns einen Gefallen zu machen, da dadurch die Strecke kürzer wurde. Daher flogen wir an Florenz in einer recht grossen Entfernung vorbei und konnten die

Stadt kaum wahrnehmen. Andererseits flogen wir so durch Hügelland immer in 1000 Fuss über Grund, was fliegerisch sehr interessant war. 15 Minuten später, nach einer Flugzeit von 1 Stunde 35 Minuten, landeten wir in Siena auf einem recht grossen, aber einsamen Flughafen. Wir tankten unser Flugzeug voll, um etwaigen Versorgungsengpässen auf Elba oder Korsika vorzubeugen und starteten eine Stunde später nach Elba. Nach 15 Flugminuten hatten wir die italienische Westküste erreicht und nach weiteren 15 Flugminuten waren wir über Elba, wo wir nicht direkt den Flugplatz ansteuerten, sondern noch die Nordseite der Insel entlang über die Westseite zur Südseite flogen. Üblicherweise weht am Flugplatz Marina di Campo eine Meerbrise, und daher wird auf der Piste 16, also vom Landesinneren zur Küste hin, gelandet. Das bedeutet, dass Flüge, die aus dem Norden kommen, direkt zu einem Meldepunkt vor einem kleinen Pass auf 1200 Fuss fliegen, um dann durch ein gewundenes Tal einen sehr steilen (10%) Endanflug zu machen. Genau das erwarteten auch wir. Wir wollten vom Süden kommend hoch über den Flugplatz zum Meldepunkt im Norden, um dann einen Standardanflug zu machen. In dem Moment aber, als wir uns vom Süden kommend beim Flugplatz meldeten, war auch gleichzeitig ein anderes Flugzeug im Anflug auf den Meldepunkt und so wies uns der Flugplatzleiter an, direkt in den Gegenanflug auf die Piste 16 zu gehen. Schnell vernichteten wir über dem Meer unsere überflüssige



GPS route von Korsika zum Festland



Zelten 20m vom Flugzeug entfernt in Propriano

# EIN FLUG UM DIE ALPEN

unserem Hotel assen wir Pizza in einem Restaurant direkt am Strand.

Am nächsten Tag wollten wir nach Roma Urbe fliegen, wo jedoch Umbauten durchgeführt wurden. So nutzten wir den Tag Elba mit einem Quad zu erkunden und in einer idyllischen Bucht zu baden.

Höhe und rasten in den Gegenanflug. Das ist sehr eindrücklich, denn von dieser Richtung kann man nicht dem Tal entlang fliegen, sondern fliegt sehr tief über Hügel auf einen Bergrücken zu, bevor man in den Basisteil und dann den Finalteil einschwenkt. Zufrieden über diese knifflige Landung packten wir am Boden unsere Falträder aus und radelten nach Absprache mit dem Touristenbüro am Flughafen zu unserem sehr schönen Hotel Meridiana. Der Ort Marina di Campo hat ein wundervolles Ambiente, eine Mischung aus moderner Strandbar und typisch italienischem Dorf. Nach einer ausgiebigen Pause in

Am 20.7. um 13 Uhr 20 flogen wir dann von Elba nach Propriano auf Korsika. Ursprünglich hatten wir geplant in Sardinien zu landen, aber die Gerüchte von Landegebühren in der Höhe von 200 Euro hielten uns davon ab. So flogen wir der Ostküste Korsikas entlang und machten einen Abstecher nach Sardinien vorbei an der Costa Smeralda im Nordosten Richtung Olbia und dann über das Landesinnere zurück nach Korsika. Während dieses Fluges waren wir in Verbindung mit Bastia Info, Ajaccio Info, Olbia Approach und Olbia Tower. Unser Abstecher nach Sardinien sorgte

Bucht von Marina di Campo



# EIN FLUG UM DIE ALPEN

Flug im Rhonetal

10

für ein wenig Verwirrung, obwohl er im Flugplan vermerkt war. Trotzdem waren die Kontroller extrem freundlich und entgegenkommend. In Sardinien war wieder Tiefflug mit 1000 Fuss über Grund angesagt aufgrund des nahen internationalen Flughafens Olbia. Das Gelände steigt im Norden Sardinien ein wenig an und ist sehr trocken, was den Flug interessant machte, aber auch ein wenig turbulent. Wieder in Korsika angekommen, flogen wir an der Steilküste Bonifacios vorbei und wurden vom Kontroller Figari Tower am Flughafen von Figari vorbeigelotst. Da gleichzeitig drei Flugzeuge Propriano ansteuerten, gab uns Ajaccio Info klare Information über die jeweilige Position der anderen Flieger und lotste uns bewusst zum Meldepunkt Sierra über dem Meer in der Bucht von Propriano, bevor wir uns selbst überlassen wurden.

Propriano ist ein Flugplatz ohne Flugleiter und man gibt selbständig Meldungen über Position und Intention über die Flugplatzfrequenz. Um den Anflugstress mit drei Flugzeugen gleichzeitig in der Platzrunde ein wenig zu senken, legten wir eine Warteschleife über der Bucht von Propriano ein. Ähnlich wie in Elba, aber nicht so eng, legt man den Anflug über Hügel im Gegenanflug auf die Piste 28, die zum Meer hinaus zeigt, an. Nach 1 Stunde 50 waren wir am Boden, tankten auf, parkten unser Flugzeug im Gras und schlieften direkt unter dem Flugzeug für 2 Stunden. Am Abend packten wir unser 2-Sekunden Zelt aus, das man zusammengeklappt in die Luft wirft, wo es sich fertig und schlafbereit entfaltet, bevor es auf den Boden fällt, 20 Meter neben unserem Flieger. Danach fuhren wir mit den Rädern nach Propriano, um Essen zu gehen.

Am 21.7. war der letzte Tag unserer Reise. Ursprünglich

# EIN FLUG UM DIE ALPEN



Sandra und Alex im Cockpit

wollten wir in Cannes landen und uns die Stadt anschauen, bevor wir über die Alpen zurück nach Annemasse fliegen würden. Der Wetterbericht sagte allerdings sehr starke Gewitter mit Böen bis zu 70 km/h für den Genfer Raum und Haute Savoien voraus. Daher entschlossen wir uns direkt von Propriano nach Annemasse zu fliegen. Um 10 Uhr 50 machten wir uns auf den Weg. Die erste Flugstrecke ging an der korsischen Westküste entlang bis wir dann ohne Sicht auf Land flogen, um nach 1 Stunde 20 bei Saint Tropez wieder über Festland zu fliegen. Während des Meerfluges waren wir in Kontakt mit Bastia Info und später mit Nizza Info. Der korsischen Küste entlang flogen wir in 1000 Fuss und durften dann später auf 4500 Fuss steigen. Wir überflogen einige Wolkenbänke, die glücklicherweise nicht sehr lang waren, und wir erblickten bald wieder das Meer. Am Festland sahen wir, dass sich in den Alpen schon recht viele Cumuluswolken gebildet hatten. Kurz nach Saint Tropez sanken wir auf 2500 Fuss, um einige Wolken zu unterfliegen. Aufgrund der Thermik waren Turbulenzen zu spüren und wir entschieden uns das Rhonetal entlang zu fliegen anstatt in den Alpen zu bleiben, um einen unruhigen Flug in Bodennähe zu vermeiden. Wir fragten bei Marseille Info an, um sicherzustellen, dass die sich auf unserer Route befindlichen Militärzonen nicht aktiv waren. Durch diese Streckenwahl sahen wir die roten Felsen des Canyon Provencale bei Rustrel

und auch den mächtigen Mont Ventoux. Der Kontroller von Marseille Info hatte regen Kontakt mit anderen Motorfliegern und kümmerte sich nicht sehr um uns. Erst als wir östlich von Valence waren, erkundigte er sich nach unserer Position, um uns auf Lyon Approach zu verweisen. Bei Grenoble sahen wir eine tiefe geschlossene Wolkendecke, unter die wir sinken mussten. Von nun an flogen wir unter den Wolken in einer Meereshöhe von 2500 Fuss, das sind 1000 Fuss über Grund. In dieser Höhe hatten wir Probleme Lyon Approach zu kontaktieren. Als der Kontakt, kurz bevor wir in einen Taleinschnitt flogen, gelang, reichte uns der Kontroller unmittelbar nach Chambéry weiter, denn in dieser Höhe waren wir für ihn kein Problem. Wir folgten der Schlechtwetterroute das Rhonetal entlang auf 2500 bis 3000 Fuss, am nördlichen Ufer des Lac Bourget bei Chambéry vorbei und sahen bald darauf unseren Hausberg Saleve bei Genf in Wolken gehüllt. Die Wolken liessen uns aber genügend Platz, um noch unseren Heimatflughafen Annemasse problemlos erreichen zu können, auf dem wir nach einer Flugzeit von 3 Stunden und 20 Minuten landeten. Ziemlich beeindruckt von unserem Abenteuer sassen wir noch eine Weile in unserem Flugzeug am Flugplatz. Es dauerte noch recht lange bis wir das Erlebte verarbeitet hatten.

Insgesamt flogen wir 13.5 Stunden und 1340 nautische Meilen (2410 km). Während dieser Reise hatten wir sehr viele intensive Erlebnisse. Da dies ja unsere erste lange Reise war, waren natürlich die Navigation, die Funkkommunikation und auch das Steuern des Flugzeuges selbst eine Herausforderung, aber gleichzeitig, oder vielleicht auch deshalb, ein Genuss. Zusätzlich war es auch extrem interessant bekannte und unbekannte Landstriche aus der Luft zu sehen und zu erfassen, wie die verschiedenen Gebiete zusammenhängen. Obwohl sich das Flugzeug mit 210 Kilometer pro Stunde eigentlich gar nicht so viel schneller als ein Auto fortbewegt, entsteht der Eindruck durch die Perspektive in der Luft und natürlich durch den geraden Flugweg, dass die Distanzen, die am Boden sehr weit wirken, viel kleiner sind.

Diese Reise, bei der wir viele Aufgaben, wie die Flugvorbereitung, die Navigation und den Funk gemeinsam meistern konnten, hat uns beiden so viel Spass gemacht, dass wir jetzt schon weiteren Reisen entgegenfiebert.

