



Über dem **Alpenhauptkamm** mit Blick aus dem rechten Fenster nach Osten, etwa 6 NM westlich des Großglockners

Reisebericht

Alpenflug

Mit dem UL im September '23 zum Wörthersee

von Gerd Bölts

Nach der Alpeinweisung im Juli 2023 wollte ich das dabei gelernte Basiswissen über das Fliegen im Hochgebirge endlich mal bei einer richtigen Alpenüberquerung anwenden. Für Mitte September deutete sich ein länger andauerndes Hochdruckgebiet über Mitteleuropa an, das mir einen gefahrenarmen Flug durch die Alpen ermöglichen sollte.

Als Ziel hatte ich mir den Wörthersee ausgesucht. In der Nähe gibt es einen kleineren Flugplatz, der an Werktagen im September leider nicht mehr besetzt war, wie man mir auf Anfrage mitteilte, so dass ich mich für den Regionalflughafen in Klagenfurt selbst entschied (LOWK, <https://airport-klagenfurt.at/de/home>).

Weil sich das Flugwetter zurzeit kaum um die Vorhersagen kümmert, verzögerte sich die Hochdrucklage noch um einige Tage, aber ab dem 23. September passte es dann. Ab Conneforde am Samstag früh war die Wolkendecke zwar noch niedrig, so dass ich auf den ersten Meilen kaum höher als 1000 ft fliegen konnte, jedoch nach Süden hin wurden Wolkenhöhe und Sichtweite dann besser.

Tag 1 Anreise in den Süden

Nach der Anreise in den Süden Deutschlands mit Zwischenlandung



Flugplatz Landshut aus Südwest

und Tanken in Burg-Feuerstein (EDQF, <https://www.edge.de/flugplatz/an-fluginfos/>) war erst mal Station in Landshut angesagt (EDML, <http://www.landen-in-landshut.de/> und <https://www.lsv-landshut.de/de/flugplatz/>).

Der dortige Flugleiter empfahl mir auf Nachfrage ein schönes und günstiges Hotel im Dorf ganz in der Nähe. Mit meinem kleinen Fahrrad war das in

wenigen Minuten zu erreichen und tatsächlich fand ich ein tolles Zimmer zu einem guten Preis vor.

Tag 2 Wiedereingewöhnen



Erster Blick auf die Alpen mit Wolkenfetzen

Kufstein hat eine etwas enge Platzrunde. Erst soll man gegenüber ganz nah an die Wand ran und oben noch über der Anhöhe des Meldepunktes „Kufstein“ mit 2900 ft drüberweg



In St. Johann

Vor dem großen Sprung übers Hochgebirge war erst noch mal wieder ein Gewöhnungsflug an Berg und Tal angesagt.

Also ging's am nächsten Tag, dem Sonntag, dann erst mal zu den kleinen Plätzen Kufstein (LOIK, <https://www.fliegerclub-kufstein.at/>) und St. Johann (LOIJ, <http://www.loij.at/2009/>) knapp jenseits der Grenze zu Österreich.

3500 Fuß abwärts in die Platzrunde auf

erhöhte Aufmerksamkeit erfordern, traten dieses Mal kaum störend in Erscheinung.



Am Flugplatz Kufstein

2600 ft und weiter runter auf 1600 ft zur Piste. Die Höhe war auf dem kurzen Stück kaum wegzubremsen. Die Segelflieger, die ja häufig wenig Lust zum Funken haben und die daher immer

Am Platz war man sehr freundlich und gab mir etliche Tipps für den Weiterflug.

Beim Anflug auf St. Johann war ich wieder etwas hoch angeflogen, denn gerade bei diesem Flugplatz wird intensiv auf Lärmschutz für die umliegenden Anwohner geachtet worauf auch auf der Homepage deutlich hingewiesen wird. Da ich die Höhe nicht mehr würde abbauen können, entschloss ich mich schon in etwa 500 ft über Grund zum Durchstarten und

nach einer Platzrunde wurde es dann ein schöner Anflug. Trotz Sonntag und gutem Flugwetter war am Platz nicht viel los.

Also habe ich meine obligatorischen Kuchen und Kaffee genommen und mich dann wieder auf den Heimflug zurück nach Landshut gemacht.

Das Funken für diese Flüge gestaltete sich denkbar unkompliziert und

einfach, da beim Anflug von Deutschland zu solchen Flugplätzen in Österreich kein Flugplan erforderlich ist. Eine Anmeldung bei Wien Information ist nicht vorgeschrieben und lohnte sich sowieso nicht für die wenigen Meilen im österreichischen Luftraum. Eine Anmeldung oder wenigstens ein Mit-hören bei Langen Information bzw. Wien Information ist natürlich immer eine gute und gelegentlich auch unterhaltsame Sache.

Auch wenn man also für Flüge nach und in Österreich keinen Flugplan benötigt, wollte ich für den Überflug des Alpenhauptkamms jedoch einen aufgeben, u.a. auch weil die Funkverbindung mit Wien Information im Gebirge nur selten funktioniert und man mich im Fall der Fälle erst nach Tagen vermissen/suchen würde. Spätestens für den Flug zum Verkehrsflughafen Klagenfurt war sowieso ein Flugplan vorgeschrieben.

Einflug/Fliegen in Österreich:

- **Squack:** 7000 wie in Deutschland
- **Flugplan:** bei Direktflügen aus Deutschland nur erforderlich bei Landung und Start an internationalen Flughäfen wie z.B. Klagenfurt
- **Einfluggenehmigung:** nicht erforderlich: Von Deutschland nach z.B. nach Kufstein fliegt man einfach so hin und ruft rechtzeitig Kufstein Radio ...
- **Wien Information (FIS):** Verbindung ist wegen der Berge und Täler häufig schlecht oder unmöglich. Das wird dort aber berücksichtigt!
- **Zoll:** Wg. Schengen nicht erforderlich
- **Airport of Entry:** nicht erforderlich
- **ULs:** Kein Problem, aber ein ELT oder PLB ist vorgeschrieben
- <https://www.austrocontrol.at/piloten/vor-dem-flug/aim-produkte/aip> ... für Leute, die sich für die AIP interessieren u.a. gibt's da die NOTAMs, die aktuelle ICAO-Karte für Österreich zum Download als PDF, Hinweise zur Luftraumstruktur, Online-Karten etc.

Wetter in Österreich:

- <https://www.flugwetter.de/>
- Das deutsche Flugwetter hat etliche Seiten für die Alpenländer z.B. für **Metar/Taf** oder **Gafor** mit den Gafor-Strecken statt Gebieten wie in Deutschland
- <https://www.austrocontrol.at/piloten/vor-dem-flug/flugwetter>
- Nach der kostenlosen Registrierung gibt's auch hier viele gute Wetterinfos
- Alpeinweisung: Ist meines Wissens nach nicht offiziell erforderlich, aber dringend empfohlen; die meisten Flugschulen in Alpennähe haben passende Angebote
- Viele andere Wetterapps bieten ebenfalls gute Unterstützung



Da oben waren für mich als Nordeutschen so viele schöne Motive, dass ich vor lauter Fotografieren fast gar nicht dazu kam, den Anblick einfach nur zu genießen.



Zell am See
immer wieder ein schöner Flugplatz

Am Montag war immer noch tolles Flugwetter mit ganz wenigen Wolken und bester Fernsicht. Also sollte es heute mit Zwischenstopp in Zell am See (LOWZ, <https://lowz.at/>) endlich rüber gehen zum Wörthersee.

Über die Strecke vom Vortag, also grob via Kufstein und St. Johann flog ich dann über den Zeller See nach LOWZ. Dort hatte das Restaurant leider Ruhetag, so dass ich mir nur noch mal die Details des geplanten Weiterflugs durchsah, letzte NOTAMs sowie Metar/Taf prüfte und den Flugplan aktivierte. Gespeichert hatte ich die Route schon vorher bei Austro Control (<https://www.homebriefing.com/fwf-acg/public/cms/cmscontent.faces?config-Key=default.home.page>). Das geht so einfach wie in Deutschland: man definiert und speichert einmal sein Flugzeug, speichert z.B. am Vorabend schon mal seine Flugroute ohne Angaben von Uhrzeiten. Wenn die ungefähre Startzeit feststeht, aktiviert man den Flugplan mindestens 1 Stunde vor dem geplanten Abflug, wartet die SMS und Email ab, in der die Annahme des Flugplans bestätigt wird und kann dann ggf. über eine Verspätungsmeldung den Start verschieben oder auch vorziehen, wenn man schneller fertig ist mit den Startvorbereitungen.

Wenn in meiner Navigationssoftware von den *Himmelsdämonen* (Ich will ja keine Werbung machen; andere sind auch gut 😊) mindestens einen IFR-Punkt in der geplanten Route enthalten



Irgendwo **weit oben** mit Blick aus dem rechten Fenster



Blick südwärts ins Tal nach dem Abbiegen nahe Altenmark

ist, gibt es den Menüpunkt „Route bearbeiten“, in dem man den Eintrag „Route“ kopieren und bei DFS oder Austro Control in das zugehörige Feld einfügen kann.

Von Zell am See folgte ich dann dem breiten Tal entlang der Salzach nach St. Johann i.P. und dann weiter nach Osten bis kurz nach der Querung der Autobahn A10 und bog dann ins übernächste Tal nach Süden ab. Navigation in den Bergen kann auch entspannt einfach sein, wenn man nur dem Verlauf des Tals

folgen muss und richtig ist, solange z.B. der Fluß, die Bahn und die Straße noch unter einem zu erkennen sind. Beim Einflug in ein Tal darf man nur nicht das falsche erwischen, denn dann kann's unangenehm werden. Das war in diesem Fall aber alles ganz einfach. Eine gute Hilfe war die Vorbereitung mit Google Earth. Da hatte ich mir die geplante Strecke schon mal in 3D genau angesehen und hatte somit Bilder im Kopf. Das war eine gute Hilfe und gab Sicherheit, ggf. auch bei Ausfall der Satellitennavigation oder meiner Tablets auch mit der Papierkarte gut klarzukommen.

Auf halben Weg nach Süden lag noch der mit 3642 ft höchstgelegene österreichische Flugplatz Mauterndorf (LOSM, <https://www.losm.at/de/>).



Flugplatz Mauterndorf mit 3642 ft der höchstgelegene Flugplatz Österreichs; diesen Platz habe ich mir für's nächste Mal aufgespart



Irgendwo weit oben

Auf meine telefonische Anfrage wg. einer Zwischenlandung musste ich allerdings erfahren, dass der Platz an diesem Tag regulär nicht besetzt sei, ein Flugleiter aber für mich organisiert werden könne. Ich verzichtete darauf, den ansonsten menschenleeren Platz anzufliegen, bedankte mich für den Hinweis und konzentrierte mich auf mein Hauptanliegen.



Die **Autobahn A10** ist südlich der Alpendurchtunnelung größtenteils auf Stelzen gebaut.

Während die Teilstrecke in Richtung Osten noch auf ca. 5000 ft zu bewältigen gewesen wäre, ging's ab Altenmark dann doch höher bis auf etwa 8500 ft. Dort wurden dann auch talquerende Seilbahnen und Leitungen *angedroht*, so dass ich die empfohlene Höhe auf gar keinen Fall unterschreiten wollte. Die Aussicht hier oben war grandios.

schule: „Folgen Sie dem Verlauf der Autobahn bis zum Millstätter See, biegen dann nach Osten ab und folgen dem Fluss bis zum Wörthersee. (Fliegen in den Bergen kann so einfach sein!)

Beim Anflug auf Klagenfurt konnte ich den Controller am Tower beim Erstanruf 10 Minuten vor Erreichen des westlichen Meldepunktes überhaupt nicht verstehen. Es war offensichtlich noch zu viel Berg zwischen uns beiden, so dass ich meinen nächsten Anruf in 5 Minuten angekündigt habe. Dann war der Funk gut, aber die Aussprache des Controllers für mich weiterhin kaum zu verstehen, so dass ich die Unterhaltung auf Deutsch fortgesetzt habe.

Weil am Platz außer mir kein anderer Flugverkehr mehr unterwegs war, konnte ich direkt in den Queranflug zur Piste 10L gehen (10R ist eine Graspiste

Kurz nach Mauternsdorf ging's dann mit einem kleinen Schlenker nach Westen, um die A10 wiederzufinden, die auf dem Weg bis hier die Berge mehrmals durchtunnelt. Ab jetzt war es wieder wie in der Fahr-

für Segelflieger) und eine kurze Landung hinlegen so dass ich ohne Backtrack über den Taxiway C abbiegen konnte. In LOWK gibt es keine Rollbahn parallel zur Piste. Weil dort immer wenig los ist, müssen auch die Airliner auf der Piste drehen und gegen die Lande- richtung zum Vorfeld rollen. Mit Segelflugbetrieb auf einer parallelen Graspiste muss man aber rechnen.



In **Klagenfurt** ein UL einsam auf dem Vorfeld

Der Service des Bodenpersonals klappte hervorragend inklusive Unterbringung im Hangar. Am Abflugtag stand die Remos pünktlich wieder vor der Halle.

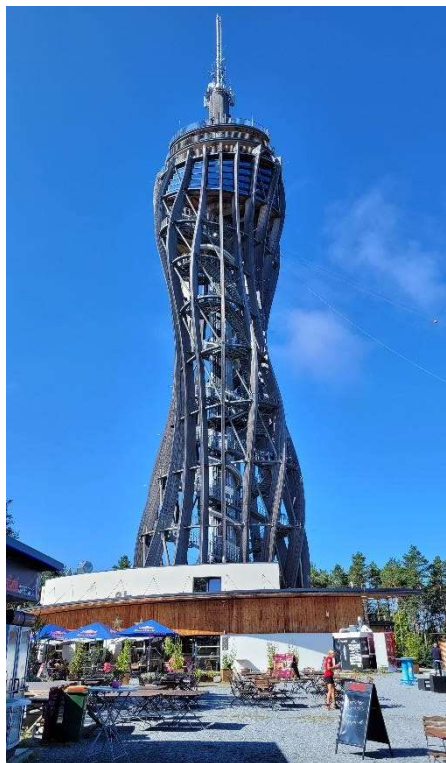


Schengen: hier bin ich richtig

Hotels buche ich inzwischen überhaupt nicht mehr, bevor ich wirklich gelandet bin. Irgendwas findet sich auch am späten Nachmittag immer noch und in diesem Jahr habe ich jedes Mal eine gute Unterkunft gefunden, so auch dieses Mal. Google Maps hilft weiter oder auch z.B. der Kellner im nächsten Café.

Nach dem Einchecken konnte ich den Rest des Nachmittags noch für eine Radtour an den Wörthersee nutzen.

Tag 4 Heute ist flugfrei



Pyramidenkogel am Wörthersee



Wörthersee vom Turm aus

Am Dienstag war dann flugfreier Tag und ich fuhr mit Bahn und Bus zum

Pyramidenkogel an den Südrand des Sees. (<https://www.pyramidenkogel.info/>) Das soll der mit 100 Metern

weltweit höchste Holzaussichtsturm sein. Zurückgefahren (bergab) bin ich dann mit dem Fahrrad.

Tag 5 Noch mal Spaß ganz oben

Auf dem Rückweg nach Deutschland wollte ich nicht dieselbe Route wie auf der Hintour fliegen und wählte eine Strecke westlich des Großglockners. Da lag der Platz Lienz (LOKL, <https://www.flugplatz-lienz.at/>) noch auf dem Weg und kam mir gut gelegen, da ich zum Nachtanken in Klagenfurt keine Lust gehabt hatte.



Klagenfurt liegt in einem Talkessel und an beiden Tagen war es bis Mittag neblig und diesig. Bei einem Anruf am Platz in Lienz beruhigte mich eine freundliche Flugleiterin, dass bei ihr bestes Flugwetter sei und sie mich zum Nachtanken von Mogas erwarten würde. Also habe ich den schon aufgegebenen Flugplan vorgezogen, d.h. neu terminiert und ab ging's nach Westen.

Obwohl über den Alpen eigentlich fast Windstille herrschte, hatte ich in Lienz 10-18 kt Gegenwind aus Osten. Wegen des engen Tals natürlich auf der Bahn.



Leider gab es mal wieder keine Gastronomie.

Ab LOKL ging es dieses Mal in Richtung NW noch ein wenig höher hinaus, denn der Alpenhauptkamm war an dieser Stelle etwa 9000 ft hoch.



Der Berg ganz hinten könnte der **Großglockner** sein

Für gute Sicht und schöne Fotos stieg ich auf FL115 und konnte ohne Problem



Über den Berg! Kurz vor **Kirchberg** in Tiro

leme wieder das Ost-West-Tal nördlich der Alpengipfel erreichen.

Ab hier folgte ich dann keinem Talverlauf mehr, sondern konnte ziemlich geradeaus nach NW in Richtung meines nächsten Flugplatzes Bad Wörishofen (EDNH, <https://flugplatz-badwoerishofen.de/>) fliegen. Die Alpen waren hier nur noch 6000 ft hoch. Ab dem Tegernsee war die Welt dann wieder flach und

ich selbst gefühlt sehr weit oben. Bei der guten Sicht konnte ich München in seiner ganzen Breite sehen. Spannend war noch mal der Anflug in die Platzrunde von Bad Wörishofen. Auch wenn die Platzrundenhöhe knapp 1000 ft AGL be-

trägt, war ich sehr überrascht über den Turm direkt an der Position, an der man aus Richtung Norden in den Gegenanflug eindrehen soll. Beim Näherkommen war schnell klar, dass die Turmspitze weit unterhalb der Sollflughöhe lag, aber es

wurde auch klar, dass der Turm eine Jahrmarktsattraktion war, mit etwa 24 Leuten im Kettenkarussell auf einer Höhe von etwa 100 Metern. Nachzulesen war später, dass der „Allgäuflieger“

(<https://www.skyline-park.de/attraktionen/allgaeuflieger/>) mit 150 Metern das höchste Flugkarussell der Welt ist und die Gäste tatsächlich in bis zu 100 Metern Höhe ihre Kreisbahn machen.

Die Platzrunde nicht ganz genau einzuhalten und einen Bogen um den Park zu machen anstatt das vollbesetzte Fahrgeschäft ganz nah zu überfliegen, halte ich auch jetzt noch für die richtige Entscheidung. Die 500 ft Regel hätte ich ja noch eingehalten, aber so ein Freizeitpark ist ja auch eine

Menschenansammlung und da gelten ja noch andere Regeln.



Hindernis beim Einflug in die Platzrunde: „**Skyliner**“ in einem Freizeitpark

Auf dem Flugplatz war man in dieser Hinsicht total entspannt und konnte kein besonderes Problem erkennen!!

EDNH ist der private Flugplatz eines Günter Schmid, d.h. es gibt dort keinen Verein, sondern der Platz wird als Familienbetrieb geführt: Gastronomie und Flugleiter etc. wechseln sich ab. Mindestens 2, wenn nicht 3 Generationen der Familie waren flott unterwegs und der Biergarten war voll.



Bad Wörishofen-Nord von oben

Ein geeignetes Hotel ganz in der Nähe zu finden, war auch hier kein Problem und mein Fahrrad durfte ich dank des freundlichen Mannes am Empfang in der Besenkammer unterstellen. Als ich vor dem Zubettgehen noch mal einen Spaziergang machte, empfahl mir ein freundlicher Herr die „Chaplin Cocktailbar“ für ein Gutenachtbier. War ein guter Tipp und es wurde noch ein netter Abend!

Die Rückreise nach Hause am Donnerstags- tag war eigentlich unspektakulär. Ein



Im Anflug auf **Rothenburg ob der Tauber**

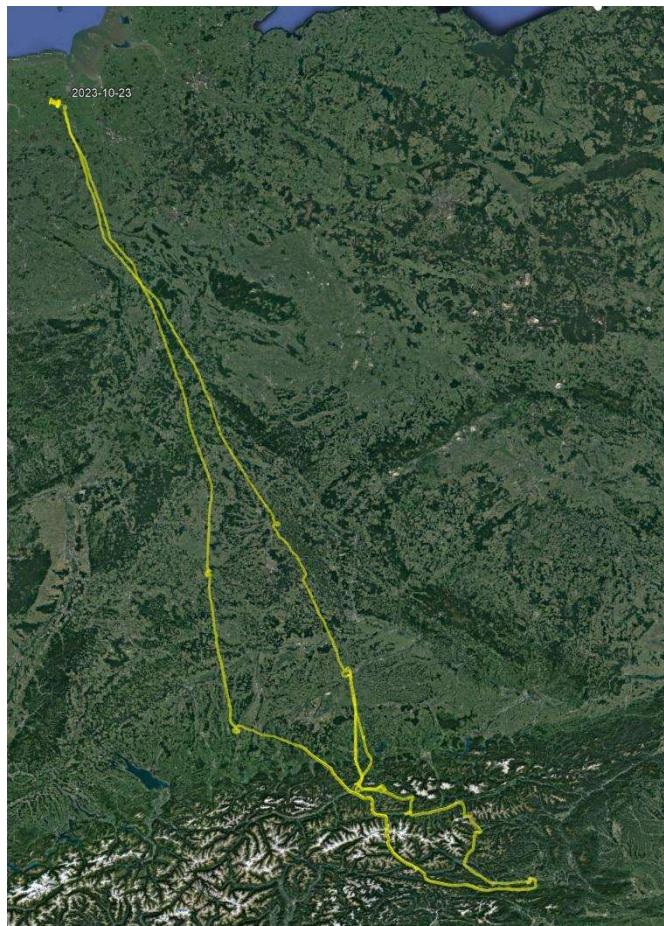
kurzer Zwischenstopp in Rothenburg o. d. T. (EDFR, <https://www.edfr.de/>) verbesserte die Kraftstoffbilanz für die letzte Teilstrecke.

Blauer Himmel und Sicht bis zum Abwinken auf Flugfläche 65 machten den Flug zum Vergnügen oder fast schon langweilig. Auf dieser Höhe war die Luft ruhig und wohl temperiert. So etwa ab Kassel war dann eine zunehmend dichtere Stratusschicht bei

etwa 4000 ft, so dass ich drunterweg tauchen musste und die Sichten nun nur noch „ausreichend“ waren. 10 km Flugsicht kann wieder richtig wenig sein.

In Conne klappte dann noch mal eine richtig schöne kurze Landung und nach dem Putzen war mal wieder eine schöne Flugreise zu Ende.

Aber: Nach der Reise ist vor der Reise.



Mehr Fotos gibt's unter https://c.gmx.net/@907985279745266787/mnJDRjvyQKSK7Ib_R8TfIQ

Weitere Hinweise zu Flügen nach gibt es unter:

<https://www.aviator.at/>

<http://www.eddh.de> Im Suchfeld z.B „Österreich“ eingeben

<https://www.ulforum.de/> Hier gibt es gelegentlich brauchbare Hinweise