Voliamo versa Venezia

EDMO: (Flugplan wird automatisch geöffnet bei TWR-Betrieb)

Abflug 22: *request to leave control zone heading 180*

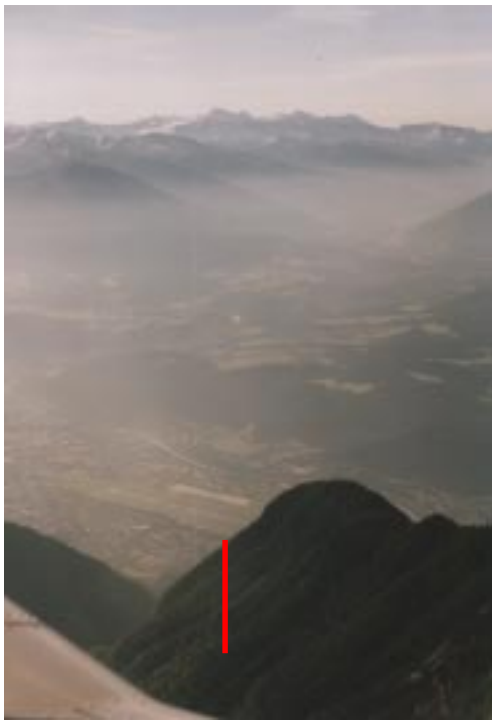
(gleich nach der Bahn Heading 180 einnehmen)

Abflug 04: *after departure right turn thereafter request to leave control zone heading 180*

Später: *position abeam Seefeld, request to leave frequency*

Unterwegs: (steigen mindestens auf 9000ft vor Alpenbeginn, siehe höchste Punkte)

- Transponder 0021
- Steigen
- 5000ft MSL Transponder 0022, Höhenmesser 1013
- leanen nicht vergessen
- climbing auf z.B. FL105 (Halbkreisregeln sind bei H180 auslegbar)
- Kreisel nachstellen



Innsbruck

LOWZ (Innsbruck Radar, 119,27):

Funki:

AO: *AO, PA28, VFR from EDMO to LIPV - Position 5NM north of N1* (=Scharnitz) – *passing 7000ft climbing FL105, request to cross your control zone on heading 180 from present position*

Innsbruck: typische Floskeln:

Squak 007x, climb FL105, proceed direct to Bozen, report before crossing Inn-valley, requestet ab und zu Position, weil Empfang schlecht ist (lost radar contact..., erst im Tal gehts, wenns zu spät ist…), *report extended centerline in the west*, *report Brenner* (westabeam Brenner geht dann auch)

AO: *report before passing the mountains in the north of you* (kann man zur Klärung sagen, es ist für den Innsbrucker entscheidend, wenn das Tal und damit der An-flugbereich überquert wird

AO: *Pos 10NM west-abeam Brenner passing FL95 climbing FL105, do you have the latest weather of venice (Wetter kann man auch erfragen), danach request to leave frequency*

Unterwegs:

- höchster Punkt der Reise ist der Berg südwestlich von Innsbrucker Tal (9300ft, falls zu hoch, dann mehr östlich das Brennertal nehmen (der höchste Punkt der Brennerautobahn zwischen Innsbruck und Verona ist der Brennerpaß = 1515m d.h. 5000ft, also sind (aller)mindestens 5500ft Höhe nötig (5000ft + 500ft, ohne Wolken), Wolkenuntergrenze muß daher über 6500ft MSL liegen (500ft Sicherheitsmindesthöhe + 1000ft verikaler Wolkenabstand)
- links (östlich) drei charakteristische Bergspitzen (Nippel, Dreieck, Zacken) ist Position „abeam Brenner“
- Tank wechseln
- Kreisel nachstellen
- 16NM NE von Meran: Restricted Area per GPS meiden und links liegen lassen (LI-R 32 Vipiteno, Obergrenze 3000ft AGL ist unklar in den Bergen)

Drei charakteristische Bergspitzen
(west-abeam Brenner)

Bozen

LIPB (Bozen Information, 120,6): Überflug ca 1 h ab EDMO)

Funki:

Bozen Info buon giorno (wir sind in Italien)

AO: *PA28, EDMO-LIPV, 10NM east-abeam Meran, passing FL100, inbound Vicenza VOR*

Bolzano: *contact Padua Information on 124,15*

Unterwegs von Bozen nach VIC

- Wir fliegen Radial 345 inbound VIC
- Sinken, da Anflug nach Venedig ab VIC bei 3000ft erfolgen muß (siehe Anflugblatt Treviso)
  Power-on-descend: (rpm ca 2300, keine Vergaservorwärmung, Gemisch immer wieder anreichern (EGT ca 12, auf der sicheren Seite)
- Squak 7000 (überall VFR Standard außer in Deutschland)
- Kreisel nachstellen, Höhenmesser umstellen (QNH von Padua Information)
- Padua Information geht allerdings bei Bozen noch nicht rein
- Asiago (LIDA) Überflug 23min nach Bozen, in grünem Hochland gelegen, Piste liegt nördlich vom Ort
- VIC in 3000ft (Überflug 30min nach Bozen)

Funki: (Padua Information, 124,15)
Abstand zu VIC per GPS ermitteln
AO: Pos on Radial 345 inbound VIC, 8NM to go, 8000ft
Padua: confirm VIC, confirm descend to 3000ft (es gibt Vicenza VOR und Ort)
Padua: next report VIC
AO: Pos VIC, 3000ft, next will be Padua in 2000ft

Padua

Kurz vor Padua:
Padua: contact venezia on 118,9

Unterwegs: von VIC nach Venedig

- Weiter sinken nach Padua auf 2000ft (VFR-Route nach Venedig)
- VFR-Route Padua (2000ft) – Piove di Sacco (2000ft, charakteristischer rot/weißer Funkturm) – Chioggia (2000ft) – Porto di Malamocco (2000ft) – Venedig (Abflugroute ist gleich, Höhe dann aber 1000ft)
- Tank checken, Kreisel nachstellen

Funki: (Venezia, 118,9, oft einiges los)

AO: PA28, EDMO-LIPV, Pos 4NM north of xy, 2000ft,
Venezia: squack 6203, proceed to Piove di Sacco, standard VFR route, QNH xy, maintain 2000ft due to opposite traffic, next report Piove di Sacco
AO: Pos Piove di Sacco, 2000ft, next will be Chioggia
Venezia: report Chioggia
AO: Pos Chioggia, 2000ft, next will be Porto di Malamocco
Venezia: report Porto di Malamocco and Lido in sight
AO: approaching Porto di Malamocco, field in sight
Venezia: contact Lido Info on 118,52 and traffic information is terminated

Chioggia

Venedig – Lido:
AO: *PA28 VFR from EDMO, Malamocco, 2000ft, for landing*
Lido: *straight direct runway 06, report final 06*
Lido: *vacate runway to the left, report when runway vacated*
Flugplan wird in Venedig Lido automatisch geschlossen, evtl kann man ja am Schalter sicherheitshalber fragen

In Venedig:
Bäume vor Piste verursachen manchmal Turbulenzen, daher mit 70kt (AO) anfliegen.
Im Gras parken am Maschendrahtzaun, alle stehn in der Reihe

Versa LIDT

Flugplan in Venedig aufgeben, wenn direkt nach Deutschland. Bei Landung in Italien: VFR to LIDT without Flight plan (in Italien darf man ohne Flugplan fliegen, wenn der Flieger einen ELT hat)

LIPV: (Lido Info, 118,52)
Abflugroute via Malamocco (es gibt auch zwei andere Abflugrouten: über Venezia Tessera und über Jesolo)
Neben der Bahn zum Abflugpunkt rollen, Startvorbereitungen zwischen Bahn und Hangar, da Abflugpunkt 06 auf (nicht neben) der Bahn (Es gibt keinen Rollhaltepunkt)

Funki-Beispiele:
Confirm departure via Malamocco, Runway 06, QNH, report holding point 06 for departure (holding point ist neben der Piste)
AO: *ready*
Lido: *line up 06, right turn after take off*, (später:) *contact Padua Information on 124,15*

Padua Information 124,15:
AO: *PA28, VFR from LIPV to LIDT, Pos 5NM NE of Malamocco (das ist quasi Lido), 1000ft, via Chioggia, Piove di Sacco, Padua and VIC (Vicenza VOR)*
Padua Info: *report Chiogga* usw
In Padua gibt es Padua field oder Padua VOR auch in Vicenza gibt es auch field und VOR mit unterschiedlichen Positionen, daher im Funk sagen was gemeint ist.
Anflug auf VIC VOR: Radial 150 inbound

Unterwegs:

- Standard Abflug-VFR-Route von Lido, diesmal in 1000ft
- Zwischen Padua und Vicenza macht es zunehmend Sinn zu steigen, weil die Alpen kommen, das muß man requesten (*Radial 150 inbound VIC, xy NM to go, request to climb to 4500ft*)
- Funki: *Pos VIC passing 2000ft climbing 4500ft*
- Später beim Anflug auf LIDT: *commencing descend now*

LIDT versa casa

Evtl Flugplan aufgeben
Abflug:
Piste 180: Platzrunde, dann Platzrunde nach Downwind (nach dem Hügel) mit Heading 360 verlassen
Trento: *report 5NM to the north* (das ist die 1. Bergkante), nach 5NM *contact Bozen on 123,60*
Unterwegs:

- Brennertal mit Heading 360 schräg verlassen und steigen (Brennertal mit flachem Grund (Weinbau) und steilen Felsen (Area servizio)
- Am hohen Berg links vorbei, wenn es die Höhe erlaubt
- Bozen kontaktieren:
  AO: PA28, VFR from LIDT to EDMO, Position 12 NM sw of the field, passing 5200ft climbing FL105, will pass Bozen 8 NM westabeam the field
  Bozen: report westabeam the field, QNH xy
- Jetzt kommt der Kalterer See und ein langer Bergrücken mit einer sehr charakteristischen Abrißkante (eine Antenne steht drauf) Monte Roem (??)
- Bozen abmelden vor Meran:
  AO: Pos 10 NM south of Meran, request to leave frequency
- Meran liegt charakteristisch an einer Stelle, wo ein Tal in NS-Richtung T-förmig auf ein Tal in EW-Richtung trifft, das NS-Tal ist das mit der Abrißkante
- Leanen nicht vergessen, evtl Tank umschalten
- Die Höhe der Berge nördlich von Meran checken, typischer Berg mit Doppelzahnspitze,
- Innsbruck kontaktieren (123,60 Innsbruck Radar)
  AO: *PA28, LIDT-EDMO, Pos 8 NM westabeam Brenner, passing FL95 climbing FL 105, request to cross your control zone heading 360*
  Innsbruck: *cleared to proceed* o.ä., *squak 007x*
- Nach Innsbruck kennt man sich wieder aus: Power-on-Descend (2500rpm, ca 110kt, Gemisch immer wieder anreichern), Transponder
- München Information kontaktieren (126,95)
  AO: *PA28, LIDT-EDMO, Position FIR boundary* (unklare Position, besser Mittenwald), *FL95, commencing descend now*
  MÜ: *squak xy, QNH* etc
- Flugplan über Mü Information schließen (das geht nur kurz vor der Platzrunde, d.h. dazwischen Obi kontaktieren)
  AO: *entering traffic pattern, landing is assured, landing time will be xy, please close the flight plan*
- Landen

Höchste Punkte (MSL) der Wegstrecken:

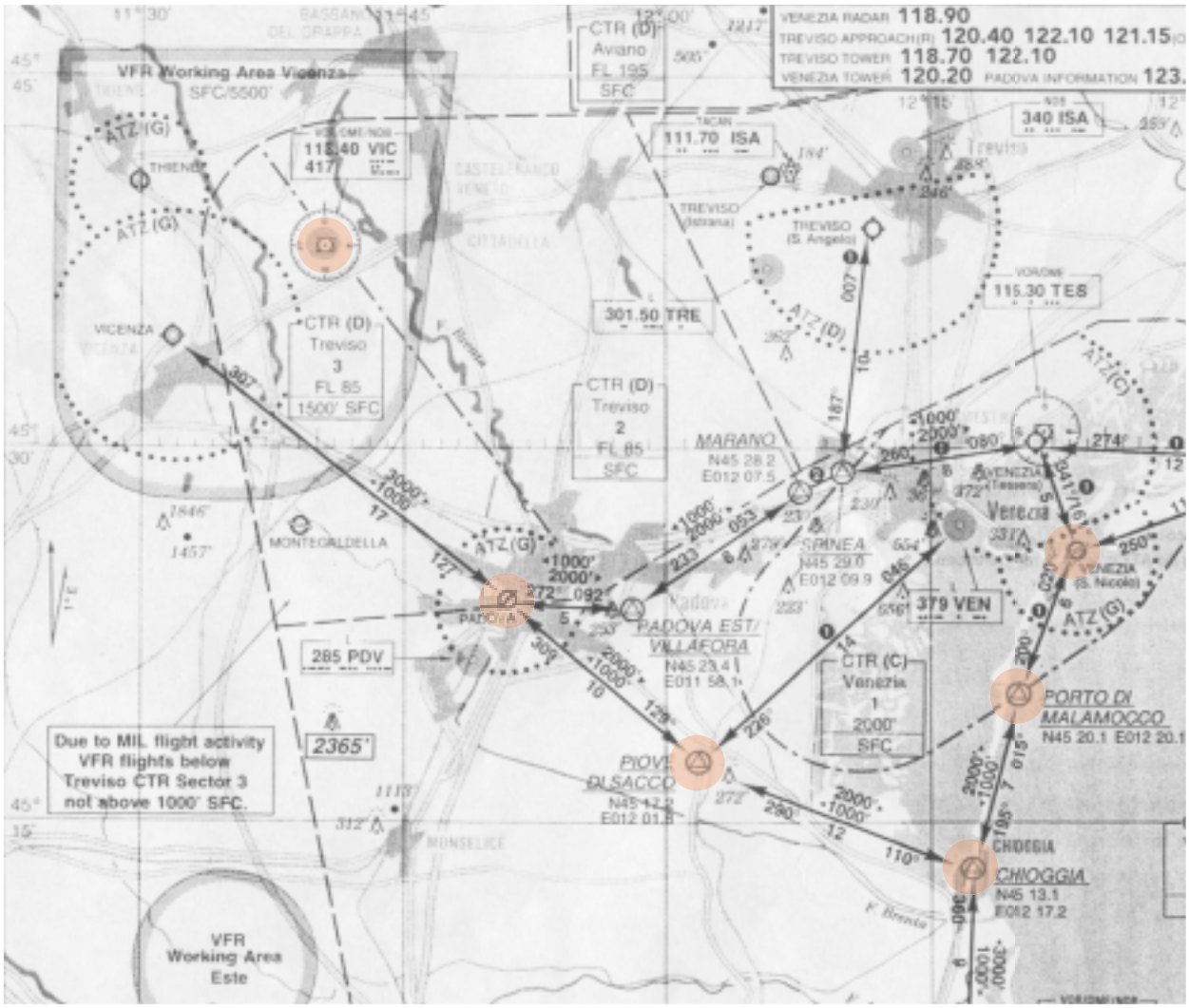
Trento

- EDMO – LIDT (Schönwetterversion, direkter Weg)
  EDMO - westabeam LOWZ - west-abeam Bozen - LIDT
  124NM, höchster Punkt 10.300ft
  - 6.500ft, N2 von LOWZ, Seefeld
  - 5.500ft, 3NM sw von Mittenwald
  - 10.300ft, 20NM südl Innsbrucker Tal, Landesgrenze Österreich/Italien
  - 8.900ft, 12NM nw der LI-R Vipiteno, etw östliche Route niedriger, aber näher an LI-R
- EDMO - LIDT (Schlechtwetterversion)
  EDMO - west-abeam LOWZ - LOWZ - Brennertal, immer der Autobahn entlang
  152NM, höchster Punkt: 5.450ft
  - 5.300ft, 1NM südl Mittenwald
  - 5.000ft, Herzogstand
  - 5.450ft, Brennerpaß
  - 5.200ft, 3NM sw Brenner

Venedig, über Vicenza VOR (VIC)

- EDMO – VIC (Schönwetterversion, direkter Weg)
  EDMO - Innsbruck - 10NM east-abeam Bozen - VIC
  148NM, höchster Punkt 8.320ft
  - 8.000ft, 9NM nördl LOWZ
  - 8.000ft, 7NM westl von Bressanone
  - 8.400ft, 11NM se Bolzano
  - 8.400ft, 21NM ene Trento
- EDMO - VIC (Schlechtwetterversion)
  EDMO - west-abeam LOWZ - LOWZ - Brennertal, immer der Autobahn entlang - LIDT, ab LIDT entweder über das Brentatal oder über Rovereto
  195NM, höchster Punkt: 5.450ft (Brenner)
  - 5.300ft, 1NM südl Mittenwald
  - 5.000ft, Herzogstand
  - 5.450ft, Brennerpaß
  - 5.200ft, 3NM sw Brenner

  ab LIDT
  - Brenta-Tal: 43NM, höchster Punkt 2.500ft, oder
  - Tal östl Rovereto: 44NM, höchster Punkt 4.350ft


VENEZIA RADAR 118.90
TREVISO APPROACH(R) 120.40 122.10 121.15
TREVISO TOWER 118.70 122.10
VENEZIA TOWER 120.20 PADOVA INFORMATION 123.
VFR Working Area Vicenza
SFC/5500'
ATZ (G)
THIENE
114.40 VIC
417'
CTR (D)
Treviso
3
FL 85
1500' SFC
VICENZA
CTR (D)
Aviano
FL 195
SFC
111.70 ISA
TREVISO (Istrana)
TREVISO (S. Angelo)
340 ISA
115.30 TES
301.50 TRE
CTR (D)
Treviso
2
FL 85
SFC
MARANO
N45 28.2
E012 07.5
SPINEA
N45 29.0
E012 09.9
379 VEN
ATZ (D)
ATZ (C)
VENEZIA (Tessera)
VENEZIA (S. Nicolò)
MONTEGALDELLA
PADOVA
285 PDV
PADOVA EST/
VILLAFORA
N45 23.4
E011 58.1
CTR (C)
Venezia
1
2000'
SFC
PORTO DI
MALAMOCCO
N45 20.1 E012 20.1
Due to MIL flight activity
VFR flights below
Treviso CTR Sector 3
not above 1000' SFC.
2365'
PIOVE
DI SACCO
N45 12.2
E012 01.8
CHIOGGIA
N45 13.1
E012 17.2
MONSELICE
F. Brenta
VFR
Working Area
Este