

Zauber der kroatischen Inselwelt

Gospode Pilote

Die Pilotinnen Monika Tetzner und Claudia Winkler sind fliegerisch häufig gemeinsam unterwegs. Beide verbindet das Interesse an Kultur, Architektur und Geschichte anderer Länder, gutem Essen sowie gemütlichem Fliegen in der Turbo-Dimona ihres Vereins. Kroatien ist ihr aktuelles Reiseziel.

Unsere Kroatien-Reise ist schon lang geplant. Aber ausgerechnet für den Starttag wird eine Kaltfront erwartet, die eine Alpenüberquerung auf Tage unmöglich machen könnte. Nach intensiver Diskussion sind wir uns einig: Wir fliegen einen Tag früher.

Nach einer Übernachtung in Vilshofen sind wir zeitig am Platz. Der Morgennebel hat sich verzogen. Das Flugwetter wird gut. Wir putzen, checken, beladen, betanken die Maschine, verzollen (Kroatien ist noch nicht in der EU und kein Schengen-Staat), geben den Flugplan auf, holen Wetter und NOTAMs ein – und ab geht die Post!

Unsere Route führt vorbei an Mondsee, Attersee und Wolfgangsee. Die Kette der Alpen liegt in ihrer ganzen Pracht vor uns. Rechts sieht man den 2995 Meter hohen Dachstein. Weiter geht es nach Niederöb- larn, von dort nach Süden über die Niederen Tauern. Wir steigen auf 9500 Fuß. Was für eine Aussicht! Man meint, die Gipfel berühren zu können. Wie Wattebäusche hängen Cumuli am Himmel.

Ljubljana Information ist nicht bereit, uns den Durchflug durch den Luftraum C zu gestatten. Also müssen wir unsere Route ändern. Wir werden an Rijeka Tower weitergereicht und sollen einen Direktanflug auf die 14 machen. Nach Überfliegen der Küstenberge muss ich relativ schnell von FL 75 Höhe abbauen. Die Platzhöhe beträgt 992 Fuß. Die Sicht auf die Kvarner Bucht ist gran-

dios. Der Airport liegt auf der Insel Krk. Auf der anderen Seite der Bucht erstreckt sich die Stadt Rijeka. Nach der Landung auf der 2,5 Kilometer langen Piste sollen wir den ersten Rollweg rechts nehmen: Upps! Rechts ist nur Gegend. Der Tower korrigiert: erster Rollweg links. Dort wartet schon der Follow-me, dem wir bis zum Abstellplatz folgen. Wir müssen erst durch den Zoll, dann betanken, entladen und versorgen wir die Maschine.

Reine Frauencrews sind selten in Kroatien

Ein höflicher Kroat, der weder englisch noch deutsch spricht, hilft beim Festmachen der Maschine und trägt unser Gepäck. Er macht uns mit Händen und Füßen verständlich, dass eine reine Frauencrew ungewöhnlich sei. Als uns im Gebäude eine Mitarbeiterin als Passagiere abfertigen will, erklärt er ihr, wir seien „Gospode Pilote“ (Damen-Piloten), worauf sie sofort von uns ablässt.

Der Taxifahrer, der uns zum Hotel Neboder in Altstadtnähe bringt, spricht gut deutsch. Wir folgen später seinem Rat, mit dem 32er Bus nach Opatija, einem der ältesten Fremdenverkehrsorte Kroatiens, zu fahren. Dort verbringen wir einen schönen Nachmittag.

Am nächsten Morgen wollen wir früh weiter. Wir bezahlen die Landegebühr, holen Wetter und NOTAMs ein, geben unseren Flugplan auf. In Kroatien muss für jeden Flug, der eine Kontrollzone berührt, ein Flug-



Eine prächtige Kulisse bietet sich beim Queranflug auf die 12 von Dubrovnik. Oben rechts: die Piste des Flughafens. Unten: im Endanflug auf die 14 von Spit.



Eingespieltes Team: die Butzbacher Pilotinnen Monika Tetzner (links) und Claudia Winkler.



Sehenswert ist die Museumsstadt Trogir mit Stadloggia und Glockenturm aus dem 15. Jahrhundert.



Fotos: Tetzner, Winkler



Markant aus der Luft und am Boden: die Brücken über der Meerenge von Maslenica, nahe der Stadt Zadar.



Idylle am Wasser: Bol auf der Südseite der Insel Brač. Unten: die Autorin bei der Vorflugkontrolle in Dubrovnik.



plan aufgegeben werden. Das Abfertigungspersonal notiert unsere Daten gewissenhaft. Schwierig wird es, als man wissen möchte, über welchen Grenzübergangsort wir eingereist sind. Ich nenne den Meldepunkt Alivo; davon hat man noch nie etwas gehört. Als eine Kollegin erklärt, wir seien mit einem Privatflugzeug gekommen, gibt man sich mit den bisher gesammelten Daten zufrieden.

Bei brütender Hitze sind wir um 9.44 Uhr in der Luft. Wir haben uns für die VFR-Durchflugrouten Adria 2A, Adria 2 und Adria 1 entschieden, die aus 1000 Fuß Traumblicke auf viele der Inseln bieten. Die Route führt über Cres, Rab, Pag, Dugi, Zirje und die Meldepunkte G2 und V2, vorbei an den CTRs von Zadar und Split. Wir sind ganz verzaubert von der Schönheit der Inselwelt: Es gibt hier mehr als 1200 Inseln; nur 47 davon sind bewohnt. Wir sehen hunderte einsame Buchten, kleine Strände, Städtchen mit durch Molen geschützte Häfen.

Die Inseln zeigen ganz unterschiedliche Landschaftsmerkmale: Manche sind relativ dicht besiedelt und begrünt, andere sind karg und kaum oder gar nicht besiedelt. Einige haben sanfte Hügel, andere richtig hohe Berge. Es gibt wenige Flächen, die sich für eine Notlandung eignen. Aber warum sollten wir uns darüber Gedanken machen? Der Dimona-Motor schnurrt wie eine Nähmaschine.

Rijeka Tower gibt uns an Zadar Radar weiter, dann müssen wir Split Radar rufen. Die Lotsen sind gut zu verstehen. Es gibt keine unnötigen Anweisungen. Wir müssen das Erreichen einiger Meldepunkte melden, aber meistens kommt kurz vorher bereits die Freigabe für den nächsten Meldepunkt. Beim Meldepunkt V2 biegt Claudia nach Osten ab, „direct Hvar“. Wir müssen nur noch das hier bis zu 300 Meter hohe Küstengebirge überfliegen. Der Platz ist leicht auszumachen: eine rotbraune, steppenartige Fläche inmitten einer grünen Landschaft. Die Elevation beträgt 95 Fuß, also bauen wir munter Höhe ab. Um Hvar Info rufen wir können, dürfen wir die Radarfrequenz verlassen. Eine Antwort erhalten wir erst beim Überfliegen des Platzes. Sie ist kurz und bündig: „28, approved for landing.“

Der Platz ist eine urige Angelegenheit. Es gibt eine windschiefe Hütte, einen Wohnwagen und sonst nichts. Milan, der Betreiber, kommt zunächst mit einem Motorroller, begrüßt uns, verschwindet wieder, um mit einem Mercedes Coupé wieder aufzutauchen und uns und unser Gepäck 50 Meter weit zum „Flugplatzgebäude“ zu chauffieren.

Die nächsten Tage wollen wir in Stari Grad verbringen. Dem kleinen, gemütlichen Küstenort geben wir den Vorzug vor Hvar. 2008 wurde die seit der Antike landwirtschaftlich genutzte Ebene östlich der Stadt

in die Liste des Weltkulturerbes aufgenommen. Wir lustwandeln nicht lange in der malerischen Altstadt mit ihren engen Gässchen, sondern nehmen gleich Kurs aufs Meer. Am Strand finden wir eine kleine, befestigte Anlage, wo mit Algen bewachsene Treppen ins glasklare Wasser führen. Wir genießen das erste Bad im kühlen Wasser der Adria.

Der Rückweg in die Stadt entlang der Bucht und vorbei an hunderten Booten jeglicher Kategorie und Preisklasse zeigt immer wieder pittoreske Ausblicke auf Hafen und Altstadt. In einem kleinen Innenhof genießen wir einen Prošek (dalmatinischer Likörwein), gegrilltes Gemüse, Calamari und Garnelen.

Badefreuden und ein schattiger Pinienwald

Es folgt ein „fauler“ Tag. An einem Strand an der Südseite der Bucht können wir ausgiebig baden und uns vorsichtig sonnen. Die Sonne ist so intensiv, dass wir nach kurzer Zeit in den Schatten ausweichen. Für den nächsten Tag haben wir einen Bootsausflug nach Bol auf der Insel Brač gebucht. Die Fahrt auf der „Mali Zorko“ dauert eineinhalb Stunden und führt vorbei an zahllosen kleinen Buchten. In der Nähe von Bol liegt die kleine Halbinsel Zlatni Rat. Das „goldene Horn“ ist ein sichelförmiger Strand, den man mit dem

Taxiboot oder einem kleinen Bähnchen erreicht. Dort gibt es ausreichend Liegen und Sonnenschirme. Das Wasser ist herrlich, und der Strand besteht aus feinem Kies. Ein Pinienwäldchen bietet Schatten, und wir genießen einen perfekten Strandtag.

Abreise: Früh aufstehen, packen. Milans Taxi bringt uns zur Maschine. Wir zahlen Lande- und Abstellgebühr und die beiden Taxifahrten. Alles kostet bei Milan jeweils zehn Euro. Aus einem Kanister tanken wir günstig Super-Benzin. Es ist schon recht heiß, als ich auf der holprigen Piste 10 Richtung Dubrovnik starte.

Um den Meldepunkt auf der kleinen vorgelegerten Insel Šćedro zu erreichen, müssen wir zügig steigen. Das nahe Küstengebirge ist 600 Meter hoch und muss überflogen werden. Der Flug führt uns wiederum über die VFR-Route Adria 1 über die Insel Korčula und die Meldepunkte Polače und Gruj auf der Insel Mljet. Im Endanflug auf die Piste 12 von Dubrovnik werde ich aufgefordert, einen Vollkreis zu fliegen, weil ein Airliner Vorrang hat. Ein Follow-me-Car leitet uns zu unserem Abstellplatz. Direkt nach uns landet eine DA40 aus Innsbruck, und der Towerlotse schließt messerscharf, dass wir zusammen gehören müssen. Es ist offenbar selten, dass zwei kleinere Flugzeuge gleichzeitig anfliegen.

Mit dem Shuttlebus fahren wir in die Stadt. Sie ist proppevoll! Bei der Zimmervermittlung haben wir Glück: Es gibt ein Privatzimmer im Vorort Lapad, zu erreichen mit dem Bus der Linie 6. Wir sind halb verhungert, und eine Pizzeria verführt uns zu einem Snack. So sparen wir uns das Abendessen und bummeln später durch die Stadt. In den engen Gassen ist es wunderbar schattig und kühl. Die Spuren des Kroatienkriegs (1991 bis 1995), in dem Dubrovnik schlimme Zerstörungen erlitt, sind kaum noch auszumachen.

Am nächsten Morgen ist der Himmel bedeckt, es nieselt. Wir starten zum Rundgang auf der Stadtmauer und erkunden danach die Straßen der Altstadt. Die gleiche Absicht haben tausende anderer Touristen. Wenn man nicht gerade mit einem Kleinflugzeug anreist und auf stabiles Wetter angewiesen ist, sollte man sich nicht unbedingt den August für einen Besuch aussuchen.

Am Abreisetag gönnen wir uns für die Fahrt zum Airport ein Taxi. Kurz vor 9 Uhr hebt Claudia von der Piste 12 ab. Unser Wunsch, über die Altstadt abzufliegen, wird nicht genehmigt. Der Controller ist bestrebt, uns so weit wie möglich vom Anflugsektor fernzuhalten – verständlich.

Auf dem Weg nach Split fliegen wir über die Insel Šipan, die Halbinsel Pelješak und den Meldepunkt Sućuraj auf der östlichen Spitze der Insel Hvar. Von dort fliegen wir

über die VFR-Route Adria 4 und über den Meldepunkt Omiš. Nach eineinhalb Flugstunden erreichen wir Split. Dort herrscht Hochbetrieb. Wir müssen 25 Minuten ins Holding. Einmal fragt uns der Tower, ob wir in zwei Minuten unten sein könnten. „Negativ!“ Wir würden mindestens fünf brauchen. Also drehen wir weiter unsere Runden. Endlich bekommen wir Landeerlaubnis für die Piste 05. Als wir im Gegenanflug sind, fragt der Tower, ob wir den anfliegenden Airbus im langen Endanflug in Sicht haben. Haben wir. Der Gegenanflug wird verlängert, der Airbus rauscht in gebührendem Abstand an uns vorbei. Wegen der Wirbelschleppen holt Claudia bis hinter Trogir aus. „Machen Sie lange Landung!“ Klar, die wollen, dass wir möglichst umgehend über den Rollweg B abrollen. Der „Follow-me“ wartet schon auf

uns und rast los. Offensichtlich hat der Fahrer keine Ahnung, dass ein Motorsegler abhebt, wenn er zu schnell rollt.

Das Vorfeld ist voll. Links stehen zahlreiche Airliner am Terminal, und rechts am Rollhalt A steht eine A319 von Germanwings. Claudia ist ganz damit beschäftigt, dem „Follow-me“ zu folgen. Ich will gerade sagen: „Hoffentlich gibt der nicht Gas!“, da rollt der Airbus schon an. Wir sind nur 30 Meter hinter der Maschine. Der rechte Flügel unserer Dimona hebt sich in die Luft. Ich sitze plötzlich höher als Claudia. Dann löst sich unser Flugzeug in dieser abartigen Position vom Boden. Claudia stemmt sich ins Ruder und gibt Gas. Innerhalb von Sekunden sind wir raus aus dem Bereich des Triebwerkstrahls, und die Dimona steht wieder auf allen drei Rädern.

Reiseroute

Kroatien und Österreich

Vilshofen, Rijeka (Krk), Hvar, Dubrovnik, Split, Klagenfurt, Mauterndorf, Augsburg, Butzbach



Kartenmaterial: ICAO-Karten Frankfurt, Nürnberg, München, Jeppesen VFR/GPS Chart Österreich, Jeppesen VFR+GPS Charts South East Europe 2 + 3, Trip Kit Kroatien

Land- und Abstellgebühr: 7,50/7 Euro in Vilshofen, 10/4,50 Euro in Rijeka,

27 Euro Abfertigung, 10/30 Euro für drei Tage in Hvar, 11,50/12 Euro für zwei Tage in Dubrovnik, 30 Euro Abfertigung, 15 Euro Abstellgebühr für drei Tage in Split, 30 Euro Abfertigung, 9,50 Euro in Klagenfurt, 15 Euro Flugsicherungsgebühr, 7,50/7,50 Euro in Mauterndorf, 8,33 Euro in Augsburg

Hotels: 52 Euro (DZ) Pension Sagerer, Vilshofen, 90 Euro (DZ) Hotel „Neboder“ in Rijeka, 50 Euro in Hvar, 62 Euro in Dubrovnik, 49 Euro in Trogir (jeweils Privatunterkünfte)

Nützliche Webseiten: eaip.austrocontrol.at/lo/100603/index.htm; www.flug-wetter.at; free-du.htnet.hr/fly-croatia/index.htm; www.crocontrol.hr/Default.aspx?sec=2



Über dem Watzmann (mit Königssee) türmen sich die Wolken, aber knapp unterhalb haben die Butzbacher Pilotinnen gute Flugbedingungen.

Nach dem Abstellen zeigt sich, dass wir mit der linken Fläche Bodenberührung hatten. Lack und Grundierung sind auf einer doppelt handtellergroßen Fläche abgerieben. Aber die Struktur hat nicht gelitten. Wir können weiterfliegen. Das bestätigt auch die Butzbacher Technik, der wir per E-Mail das Vorkommnis sofort melden. Besorgt rufen zwei Vorstandsmitglieder bei uns an. Alle sind erleichtert, dass nicht mehr passiert ist. Der Schreck sitzt uns jedoch noch eine Weile in den Gliedern. Der Airport-Manager besichtigt den Schaden persönlich, und wir müssen eine „Notification of an Aircraft Accident or a Serious Incident“ abgeben.

In Trogir finden wir ein kleines Zimmer in der Altstadt. Trogir war schon im 3. Jahrhundert v. Chr. als griechische Siedlung Tragurion bekannt. Die Altstadt zählt seit 1997 zum Weltkulturerbe. Es gibt zahllose Läden, Restaurants und Cafés. Am Sonntag stehen wir früh auf, trinken auf dem Platz vor der Kirche einen Kaffee. Am Bootsanleger besteigen wir die Fähre nach Split. Es folgen eineinhalb Stunden kurzweilige Bootsfahrt. Die Ursprünge der Stadt Split sind zurückzuführen auf den Diokletianpalast, erbaut von 295 bis 305 n. Chr. und Alterssitz des römischen Kaisers. Auch Splits Innenstadt mit dem Palast gehört heute zum Weltkulturerbe.

Am folgenden Morgen nehmen wir den Bus zum Airport. Er braucht nur wenige Minuten. Wir haben Zeit für ein kleines Frühstück, zahlen die Landegebühr, lassen uns NOTAMs und Wetter ausdrucken, checken die Dimona und tanken. Nach Start und Steigflug folgen wir den VFR-Routen Adria 2, Adria 3 und noch einmal Adria 2, fliegen vor-

bei an Šibenik, lassen diesmal die CTR von Zadar links liegen. Dann kommen wir wieder zur Insel Pag. Von Norden betrachtet sieht Pag wüstenähnlich aus. Nach Passieren drehen wir nach Norden ab. Laut Wetterbericht sollten wir keine Probleme bei der Alpenüberquerung haben. Sollten! Bei Krk bilden sich jedoch erste größere Cumuli. Wir passieren die Grenze nach Slowenien am Meldepunkt Alivo. Die Wolken türmen sich immer höher. Ich steige bis auf 12500 Fuß. Bei 13000 Fuß sehen wir ein, dass die Wolken zu mächtig sind.

Vergaservereisung zwingt zur Umplanung

Der Controller berichtet, dass die Wetterbedingungen an unserem Zielflugplatz Klagenfurt gut sind. Das hilft uns aber im Moment nicht weiter, denn nachlassende Motorleistung zeigt an, dass wir es mit einer beginnenden Vergaservereisung zu tun haben. Mit Vergaservorwärmung können wir zwar weiterfliegen, aber nicht höher steigen. Also bauen wir in der Kontrollzone von Ljubljana mit Zustimmung des Lotsen Höhe ab und fliegen abweichend von der geplanten Route bei Jesenice ins Savatal. Wir können jederzeit umdrehen und in Ljubljana landen. Die Julischen Alpen sind bis zu 2700 Meter hoch. Die südlichen Gipfel hüllen sich in Wolken, man sieht nur schroffe Bergflanken, die dann in den Wolken verschwinden. Die Gipfel im Norden sind zwar überwiegend frei, aber die Lücke zwischen Gipfeln und Ceiling lässt ein Durchhuschen nicht zu, auch dort nicht, wo die Karawanken-Autobahn das Gebirge quert.

Kurz vor der Grenze zu Italien sehen wir plötzlich rechts den freien Wurzenpass. Die Wolkenuntergrenze ist dort ein wenig höher als in der Umgebung. Das ist unser Glück. Bis Klagenfurt ist es jetzt noch ein Klacks. Wie vorhergesagt, ist das Wetter dort ausgezeichnet. Nach drei Stunden landen wir auf der Piste 10.

Auftanken, eine Kleinigkeit essen, Landegebühr bezahlen. Inzwischen haben wir mit Hubert Prochaska telefoniert. Unser Butzbacher Fliegerkamerad lebt in Kärnten und fungiert auf Österreichs höchstgelegenen Flugplatz Mauterndorf (3642 ft) als Flugleiter. Er meint, die Strecke sei fliegbar, wenn wir den Tälern folgten. Darin haben wir ja nun Übung. Auch hier liegen die Wolken auf den Gipfeln auf. Wien Information gibt uns eine Freigabe zum Steigen nach eigenem Ermessen. Wir fliegen in 6000 Fuß. Wien möchte, dass wir den Beginn des Sinkfluges nach Mauterndorf melden. Das würde ich auch gern, aber wegen der geringen Flughöhe haben wir den Kontakt zu Wien verloren. Also melden wir uns in Mauterndorf und informieren Wien sofort nach dem Abstellen, dass wir sicher gelandet sind.

Claudia und ich sind die ersten Butzbacher Fliegerkameraden, die Hubert besuchen. In seinem urigen Bauernhaus, das er gemeinsam mit seinem Hund bewohnt, genießen wir einen schönen Abend und machen uns am nächsten Morgen auf die letzte Etappe des Heimwegs.

Nach dem Start müssen wir erst einmal Höhe gewinnen. Die umliegenden Berge sind wirklich sehr hoch. Wir müssen in Richtung Berchtesgaden über die Radstädter Tauern (2683 m) und vorbei an den Salzburger Kalkalpen (2941 m). Auch heute sind die Wolken höher als vorhergesagt. Mit häufigen Kurswechseln umfliegen wir die bauschigen Cumuli. Bei 13000 Fuß fragt Salzburg Radar: „Mädels, wie hoch wollt ihr denn noch?“ Da unser Vergaser wieder vereisen will, ziehen wir es vor, um die Wolken herum zu kurven und nicht höher zu steigen.

Schließlich liegt links unter uns der Königssee. Der 2713 Meter hohe Watzmann hüllt sein Haupt in Wolken. Vom Chiemsee aus fliegen wir Richtung Unterwössen. München Information legt Wert darauf, dass wir den Luftraum C unterfliegen. Das war sowieso unsere Absicht, denn so haben wir den schöneren Ausblick auf München. Im Landeanflug auf Augsburg werden wir angewiesen, einem Hubschrauber in gebührendem Abstand auf die Piste 25 zu folgen. Vorbei geht es dann an Donauwörth, Nördlingen, Dinkelsbühl, Walldüren, Mainbullau und Aschaffenburg. In der Ferne ist das Kraftwerk in Großkrotzenburg zu sehen. Das ist schon Heimat; hier kennen wir jeden Baum. **ae**

Monika Tetzner/rst

FRIEBE

liefert weltweit seit 1951

60 Jahre

GPS

Headset

Instrumente
Ausbildungsmaterial

Transponder
Flugfunk

Webshop:
www.friebe.aero

Notausrüstung
Luftfahrt-Baumaterial
...und vieles mehr

Luftfahrt-Karten und
Manuals

Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an

FRIEBE LUFTFAHRT-BEDARF GmbH

City Airport 68163 Mannheim Tel. 0621 - 412408 Fax 0621 - 416759
www.friebe.aero info@friebe.aero

Tannkosh 2011

WELCOME TO TANNKOSH FLY-IN!

26. - 28. AUGUST 2011
FLUGPLATZ TANNHEIM

FLIEGERPARTY VON PILOTEN FÜR PILOTEN
OLDTIMER-MEETING (FLIEGER, AUTOS, MOTORRADER)
AIRSHOW UND ENTERTAINMENT
ROCK IM HANGAR (SAMSTAG ABEND)

COME FLY WITH US! EUER TEAM TANNHEIM

FLUGPLATZ TANNHEIM T: 08395 93139 F: 08395 93137 INFO@FLUGPLATZ-TANNHEIM.DE
WWW.FLUGPLATZ-TANNHEIM.DE WWW.TANNKOSH.COM

NEU: Endlich ist das Luftfahrthandbuch digital...

...als Visual Flight Guide erhältlich!

Der Visual Flight Guide ist entweder online (www.dfs-aviationshop.de), telefonisch unter +49 (0)6103/707-1205 oder persönlich bei Ihrem Luftfahrtbedarfshändler bestellbar.

Funktionen & Features im Überblick:

- Verzeichnis aller deutschen Flugplätze mit zahlreichen Informationen für VFR-Flüge
- Digitale Sichtflug- & Flugplatzkarten sowie Terminal Charts
- Planung einer Flugroute auf einer geografischen Karte (optional auf die digitale ICAO-Karte 1:500.000 Deutschland erweiterbar)
- Frei zusammenstellbare TripKits anhand einer Flugroute
- Einfache 4-wöchentliche Online-Aktualisierung
- Freie Suchfunktion nach beliebigen Schlagworten
- Drucken aller Inhalte

34 aerokurier 5/2011

www.aerokurier.de

Foto: Tetzner, Winkler