

Kroatien 2010

mit Motorsegler und Ultraleicht erkunden
wir die Inselwelt der Adria

Es geht mal wieder gen Süden. Kroatien ist das Ziel unseres erprobten Teams aus Harry, Andreas, Francesco und Steffi. Mit dem Eurostar und einem Falken der DASSU erkunden wir die kroatische Adriaküste mit ihren zauberhaften Inseln und dem azurblauen Meer.

Nach unserem eindrucksvollen Flug nach Sizilien im vorigen Jahr war schon bald klar: wir würden wieder zusammen auf Tour gehen. Dass es dann auch wirklich geklappt hat, ist den drei Piloten Harry, Andreas und Francesco zu verdanken, die mich schon im April auf die Organisation dieses Fluges hin angesprochen hatten - mit diesem Team musste ich da nicht lange nachdenken! Natürlich war die Suche nach einem geeigneten Termin wieder schwierig, doch schließlich konnten wir uns dann auf die zweite Juliwoche einigen. Wie so oft schien uns aber das Wetter am 5. Juli wieder einen Strich durch die Rechnung zu machen. Am frühen Vormittag versperrte dichte Bewölkung den geplanten Flugweg über Zell am See und Großglockner. Die Ent-



Teils tiefe Wolken begleiten uns bis in die Dolomiten

scheidung, noch nicht aufzugeben, sondern den Start notfalls bis in den Nachmittag hinein zu verschieben, erwies sich dann als goldrichtig. Regelmäßige Blicke ins Regenradar liessen größere Lücken zwischen den Schauern am Alpenhauptkamm für ca. 13 Uhr Ortszeit vermuten. Also schnell den Flugplan nach Portoroz (Slowenien) mit Ausweichplatz Venedig Lido und viel Zeitreserve aufgeben und dann nichts wie los! Auf dem Weg zu unser D-KYNT ruft dann nochmal der Flugberatungsdienst auf meinem Handy an - der Flugplan

war wohl doch etwas hektisch neu ausgefüllt worden. Der leicht genervte AIS-Mitarbeiter begrüßt mich mit den Worten: „Haben Sie uns eben einen Flugplan geschickt? Das kann ja kein Mensch lesen!“. Schlussendlich war aber nur das „Y“ in unserem Kennzeichen nicht wirklich als solches zu identifizieren und er schnell zufriedengestellt.

Also los! Vollgetankt starten wir auf der 06 in Unterwössen. Max teilt uns schon in der Abflugkurve mit, er habe die Startmeldung durchgegeben - perfekt, wir sind unterwegs.

Mit Kurs Süd geht es über Kössen und St. Johann, vorbei am Wilden Kaiser in Richtung Felbertauern, einer der wenigen Möglichkeiten, in geringer Höhe legal den Naturpark Hohe Tauern und damit den Alpenhauptkamm zu überqueren. Die Wolkenbasis liegt im Pinzgau bei nur 6500 ft, über der Passhöhe müssten es aber min 8600 ft sein. Zum Glück finden wir ein großes Wolkenloch, in dem wir bequem „on top“ klettern können. In 10500 ft sind wir deutlich über den Wolken im Bereich des Felbertauerntunnels. Im Westen und Osten sind die Tops der Wolken wieder merklich höher, es scheint, als wäre diese „Passtraße“ exklusiv für uns eingerichtet worden. Auf der Alpensüdseite wird das Wetter nun schnell besser, tiefhängende Wolkenfetzen begleiten uns aber noch bis an die Dolomiten. Kurz nach dem Überflug der italienischen Grenze bei Abfaltersbach beginnen wir schon mit dem Sinkflug, um beim Lago di Santa Croce, dem ersten Meldepunkt der VFR-Route durch die Kontrollzone von Aviano, schon die hier normalerweise geforderten 1000 ft über Grund



Badestrand bei Caorle

zu erreichen. Padova Info übergibt uns nach Verlassen des Gebirges schon bald an Aviano Approach, von wo aus wir schon bald die Freigabe zum „Direct to Grado“ an die Küste erhalten. Italiertypisch werden wir noch nach einem Estimate für den Grenzüberflug nach Slowenien gefragt. Mit der D-MYUW knapp hinter uns erreichen wir bald die Adriaküste bei Caorle. Ein kurzer Sprung über offenes Wasser, dann landet unsere Formation schon in Portoroz und wird, wie üblich, vom Follow-Me-Moped in Empfang genommen. Während des Tankens beraten wir bereits den weiteren Weg - nach Pula oder Mali Losinj, oder gar noch weiter bis Split? Aber nein, bis wir wieder starten können, ist es schon fast 17 Uhr, also entschließen wir uns zum Kat-



Im Queranflug auf Vrsar, der Platz befindet sich am gegenüberliegenden Ufer

zensprung nach Vrsar, nur 30 Flugminuten südlich und direkt an der Küste gelegen.

Schon im Anflug erkennen wir: diese Entscheidung war goldrichtig. Ein echtes kleines Fliegerparadies mit dem morbiden Charme eines Flugfeldes aus sozialistischer Zeit. Der „Captain“, wie er hier von allen genannt wird, betreibt hier eine UL-Flugschule, ist offenbar der unumstrittene Herr des Platzes und außerdem sehr hilfsbereit, wie sich bei der Frage nach einer Übernachtungsmöglichkeit und bei der Flugplanung am nächsten Morgen zeigt. Nach der Passkontrolle im roten Zollcontainer wartet auch schon ein Taxi, welches uns in wenigen Minuten zu unserer Unterkunft, einem kleinen Hotel etwas außerhalb des historischen Kerns von Vrsar, bringt. Dessen Betreiber ist auch Flieger und bietet uns ein Komplettpaket aus Übernachtung, Frühstück und einem umfangreichen Fischmenu für €55,- pro Person an. Klingt gut, und nachdem Harry die Fische begutachtet und für frisch befunden hat, nehmen wir an. Jetzt aber erst mal ab ins Wasser - die 5 Minuten bis zum Strand waren wohl doch etwas geschönt, die felsige Bucht, die wir nach einem längeren Spaziergang erreichen, ist die kleine Anstrengung aber

wirklich wert. Bis die Sonne im Meer versinkt, genießen wir das angenehm warme und klare Meerwasser. Das nun folgende Abendessen zählt wirklich zu den Highlights unserer Tour und es wird spät, bis wir diesen Tag mit einem Sliwowitz abschließen.

2. Tag: Vrsar - Kornaten - Mali Losinj

Beim Frühstück planen wir unsere Route für heute. Schnell sind wir uns einig: Sightseeing über die Inseln der Kornaten, südlich Split dann umkehren und Landung in Mali Losinj. Nach dem Start rufen wir Pula Radar und fliegen entlang der VFR-Route in 2500 ft nach Osten. Bis zur Insel Cres, wo wir dann nach Süden abdrehen, haben wir mit einem deutlichen Gegenwind zu kämpfen, der unsere Geschwindigkeit über Grund auf teilweise 55 Knoten absinken lässt. Leider trübt ein dünner Wolkenschirm die Sicht etwas ein und die sonst leuchtenden Farben erscheinen noch etwas matt. Rechtzeitig über den Kornaten wird der Himmel dann aber klar und die Sicht bessert sich deutlich. Jetzt können wir die Schönheit dieser unbewohnten Inseln, der Felsküsten und des leuchtend blauen Wassers bewundern. Beim Blick auf edle Yachten und weiße Segelboote müssen wir aber erkennen, dass Fliegen



Die UW über dem Nationalpark der Kornaten

hier wohl nur die zweitbeste Art der Fortbewegung ist. Auf dem Weg zurück nach Norden gilt es noch einen größeren Sprung über offenes Wasser zu bewältigen, wobei mir auch die Annahme, der Motor wisse dies ja nicht, kein wirklich sicheres Gefühl vermitteln kann. Aber was soll's, das Wasser ist ja warm! Bald schon kontaktieren wir Mali Losinj und bekommen die Freigabe für den Queranflug auf die Piste 20 entlang der Küste mit perfektem Blick auf unsere Bucht, von der wir noch gar nicht wissen, dass wir dort heute übernachten werden. In glühender Mittagshitze rollen wir aufs Vorfeld und werden fast ohne Verzögerung von

einem Tankwagen mit AVGAS versorgt.

Die nette Mitarbeiterin des gerade in Renovierung befindlichen Restaurants „El Paso“ versorgt uns mit kalten Getränken und erfrischenden Melonenscheiben



Anflug auf Losinj Airport

und ruft uns dann auch noch ein Taxi.

Die Fahrt in die Stadt dauert eine Viertelstunde und der Fahrer setzt uns am Hotel Bellevue ab, welches Harry, Francesco und Andreas nach dem Studium eines auf der Baustelle des „El Paso“ ausliegenden Stadtplans als Unterkunft gewählt hatten.

Wir verabreden, uns später am Strand zu treffen. Da mir noch nicht so sehr nach Nichtstun zumute ist, Wasserski aber nur in der nächsten Bucht angeboten wird, lerne ich mal eben Windsurfen. Welch gute und sinnvolle Erfahrung für Fluglehrer, auch mal wieder in der Situation eines totalen Anfängers zu sein!

Den Abend verbringen wir vier dann gemeinsam im malerischen Hafen. Andreas verlässt uns etwas früher, um sich das WM-Halbfinale zwischen Uruguay und

Paciflora auf dem Losinj Airport



den Niederlanden anzusehen. Und zugegeben, an der Strandbar kann man sogar mal Fußball schauen!

3. Tag: Mali Losinj - Nötsch - Unterwössen

Wir alle würden lieber noch ein paar Tage länger bleiben, aber leider müssen wir heute schon den Rückflug antreten. Für die Einreise in die Schengen-Länder müssen wir noch einen Zollflugplatz anfliegen. Unsere Wahl fällt hier nach einem kurzen Telefonat auf Nötsch, idealerweise fast genau in der Mitte des Weges nach Unterwössen gelegen und somit auch für eine Pause geeignet. Aber wir haben es erstmal nicht eilig und planen unsere Abfahrt zum Flugplatz für 13 Uhr. Andreas, Harry und Francesco mieten drei Fahrräder, um die nächste Bucht noch zu erkunden, ich entscheide mich dagegen wieder für ein Surfbrett.

Der Flughafen Losinj hat in den letzten Jahren einen modernen Tower erhalten, der bauliche Zustand der „Abfertigungshalle“ will dagegen nicht so ganz zur frisch installierten Sicherheitstechnik passen. Wie wir im Hotel erfahren hatten, wird in Bälde die Aufnahme einer regelmäßigen Linienverbindung mit Turboprop-Maschinen erwartet.

Wir erledigen alle Formalitäten wie Zoll, Flugplanaufgabe, Wetterbriefing und Landegebühren. Die Zeit bis zum geplanten Start verbringen wir dann noch auf der Suche nach Trinkbarem.

Direkt nach dem Abflug melden wir uns wieder bei Pula Radar. Nach Passieren der Küste Istriens erhalten



Über Istrien

wir schon bald die Freigabe, die VFR-Route zu verlassen und direkt nach Portoroz abzukürzen. Kurz vor Einflug in den italienischen Luftraum übergibt uns Portoroz dann an Ronchi Approach. Hier müssen wir über der Küste noch zwei Kreise fliegen, um einen IFR-Anflug abzuwarten, danach überfliegen wir den Platz mit Kurs auf die Alpen. Leider hängen hier, nördlich Udine, die



Aufhaken in Nötsch

Wolken schon wieder recht tief in den Tälern, die Lücken scheinen aber noch groß genug.

Ohne größere Umwege erreichen wir die Grenze, rufen kurz noch Wien, um unseren Flugplan zu schließen, und sind dann schon im Anflug auf die Grasbahn des Flugplatzes Nötsch.

Die Zollformalitäten werden hier mit österreichischer Freundlichkeit und Gelassenheit erledigt - ein Flugplatz



On Top über der Großglockner-Hochalpenstraße

zum Wohlfühlen! Für den letzten Streckenabschnitt brauchen wir keinen Flugplan und so starten wir recht unbeschwert nach Unterwössen. Beim Millstädter See wird schon klar, dass die Bewölkung am Hauptkamm dichter und tiefer ist, als der Vorhersage nach zu erwarten war. Trotzdem bleiben wir auf direktem Kurs zum Hochtorn, da ein Ausweichen nach oben bei der geringen Mächtigkeit und bei der Größe der Wolkenlücken eine risikolose Option darstellt. Und so machen wir's dann auch. Bei Zell am See sinken wir kurz darauf schon wieder unter die Wolken und befinden uns damit praktisch schon im langen Endanflug auf Unterwössen. Eine wunderbare, wenn auch wieder viel zu kurze Reise geht damit zu Ende.

Vielen Dank an meine Piloten Harry, Andreas und Francesco - mit einem solchen Team macht Tourenfliegen Spaß!

Text und Fotos: Stefanie Brockelt

