

Reisebericht

Flug nach Kroatien

18.-24.08.2002

Klaus Schippl und Wilhelm Herder

Dieses sollte unser zweiter gemeinsamer Trip mit der D-ECKO werden, vor 2 Jahren bis zum Nordkap und wieder zurück.

Dieses Jahr ist folgendes geplant: Kroatien, über das Mittelmeer und Italien nach Elba, Korsika, Marseille und im Rhonetal zurück nach Hause.

Erstens kommt es anders und zweitens als man denkt. Aber nun mal schön der Reihe nach. Schon Wochen vorher habe ich mich um Kartenmaterial, Jeppesen Trip Kits für die einzelnen Länder, Seenotausrüstung usw. gekümmert. Sehr schwer waren Karten für Kroatien, Slowenien zu bekommen, es gibt keine ICAO Karten, man muss sich mit amerikanischen TPC Karten begnügen. Auf diesen Karten gibt es weder eine Frequenz, noch eine ICAO Kennung von VOR und NDB, alles muss mühsam herausgesucht werden. Die Italien-Karte von Jeppesen VFR GPS Nr.2 war nirgends lieferbar, wir hofften, unterwegs oder in Italien eine Karte zu bekommen.

12.08.2002

Unsere D-ECKO überrascht mich mit einem defekten Auspuff, dank der Mithilfe von Joachim und dem LTB Laue in Hodenhagen wird der Auspuff abgebaut, per Express zur Fa. Gomolzig geschickt, die schweißen den Auspuff und am Freitag baut Fred ihn wieder an. Nun kann's doch noch losgehen.

17.08.2002

Der Gang zu AIS Hamburg war angesagt, ein sehr freundlicher Mitarbeiter versorgt mich mit allen verfügbaren NOTAMS für die geplante Strecke, 23 Seiten vom Computer ausgespuckt und vieles, wie sich im Nachhinein herausstellte, nicht aktuell.

Klaus war bis Freitag in den USA, ist am Samstag früh zurückgekommen, er hatte nicht viel Zeit, sich auszuruhen, am Sonntag früh um 10.00 Uhr wollte ich ihn in Hildesheim abholen.

18.08.2002

Nach einer unruhigen Nacht - habe ich an alles gedacht? wie wird das Wetter? - bin ich um 7.00 Uhr aufgestanden, der Blick aus dem Fenster lässt Hoffnung aufkommen. Der Anruf beim Wetter, ich lande nach einigen Weiterschaltungen bei Met in Köln/Bonn, verspricht CAVOK Wetter bis Zadar, keine Probleme bei der Alpenüberquerung.

Um 8.30 Uhr bin ich in Uetersen, die Maschine wurde bereits am Tag vorher mit allem Nötigen beladen, ein letzter Check und auf geht's um Punkt 9.00 Uhr Start in Uetersen.

180° nach Hannover, Freigabe zum Durchflug der Kontrollzone geholt und schon ist Hildesheim in Sicht. Punkt 10.00 Uhr Landung in Hildesheim. Klaus kommt



auf den Parkplatz gefahren, seine Sachen werden verladen und um 10.45 Uhr hebt Klaus die D-ECKO von der Piste in Hildesheim ab. Er fliegt die erste Strecke bis Eggenfelden, wir klettern auf FL 85 und genießen einen schönen Flug bis Eggenfelden.

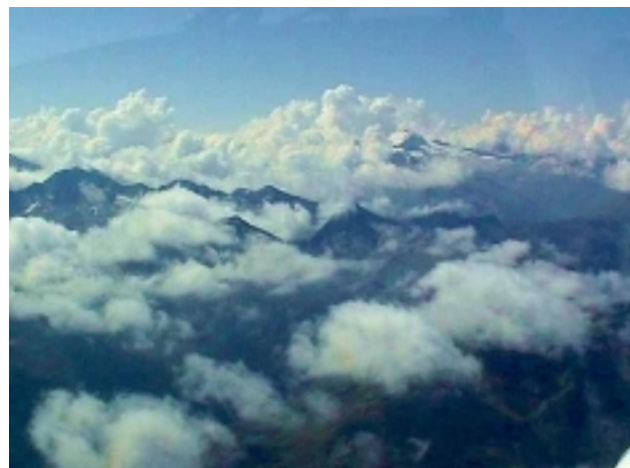
In Eggenfelden: Tanken, Flugplan machen, wie war das noch? wo gehört was rein? was muss angekreuzt werden? was muss eingekreist werden? Die AIP wird zu Rate gezogen, letzte Korrekturen nimmt die freundliche Dame in der Flugleitung in Eggenfelden vor. Sicherheitshalber wird noch einmal Wetter eingeholt, unsere Gesichter werden immer länger ☹️.

Erste Gewitter werden auf der Strecke gemeldet, CB schießen in den Himmel, Flugplan wird gecancelt und wir beraten, was nun? Zimmer suchen in Eggenfelden? Dann entschließen wir uns nach St. Johann in Tirol zu fliegen. Flugzeit eine gute halbe Stunde. Erste Eindrücke vom Fliegen in den Alpen, St. Johann wird problemlos erreicht, der freundliche Flugleiter organisiert sofort ein Zimmer für uns bei Fliegerkameraden für 20 € **pro Person inkl. einem** sehr guten Frühstück. Das Weizenbier schmeckt hervorragend unter einer alten Linde in St. Johann.

19.08.2002

Als wir die Augen öffnen, bietet sich ein herrliches Alpenpanorama, die Sonne scheint von einem wolkenlosen Himmel. Um 9.00 Uhr sind wir am Flugplatz. Flugplan, Wetter noch mal 20 Liter nachtanken, Zoll machen und wir fliegen ja ins EU-Ausland. Zwei österreichische Gendarmen kommen kurz vorm Abflug, kontrollieren unsere Ausweise und werfen einen prüfenden Blick ins Flugzeug. Das Wetter verspricht wieder einmal CAVOK, Wind 90°, 10 Knoten, gute Aussichten bis zum Tagesziel Zadar in Kroatien.

10.15 Uhr: Take Off in St. Johann, wir halten uns genau an die vorgegebene Abflugroute und beginnen einen langen Steigflug auf FL 110. Heute habe ich das Steuer übernommen, es geht vorbei an Leogang, Zell am See bleibt rechts liegen, dann kommt Saalfelden und weiterhin ist Klettern angesagt. Rechts tauchen die ersten schneebedeckten Gipfel auf, Kaprun und der Großglockner; wir wünschen uns ein paar PS mehr unter der Haube, unsere 150 PS kämpfen mit zunehmender Dichtehöhe und hohen Außentemperaturen, die Steigleistung wird immer geringer von anfänglich 500ft geht sie zurück auf nur noch 100ft in FL 90, um in FL 110 gegen Null zu tendieren. Zwischenzeitlich haben wir unsere Auffanglinie die Tauern-Autobahn erreicht und gehen auf Südkurs Richtung Villach VOR in FL 110. Vor uns bauen sich wieder mächtige Wolkengebirge auf, die aber noch ein gutes Durchkommen ermöglichen. Das Villach VOR lässt die Anzeige zum Leben erwachen, unser GPS sagt uns noch 20 Meilen bis zum VOR Villach alles passt gut zusammen, nur das Wetter macht uns wieder einmal Sorgen.



Notfalls ist ein Abtauchen in die Täler jederzeit möglich, in den Tälern ist alles offen. Villach und der Ossiacher und Faaker See werden überflogen, wir nähern uns der Grenze nach Slowenien. Die Wolken werden immer dichter und zwingen uns zum Sinkflug und Verlassen unseres geplanten Kurses. Wir gehen an die Autobahn nach Ljubljana und nehmen Kontakt auf mit Ljubljana Approach. Man verpasst uns einen Transponder Code und lässt uns wie geplant über das ILB VOR, die ICAO Kennung mussten wir erst bei Ljubljana Approach erfragen, durch Slowenien an die Küste nach Kroatien fliegen in FL 65, bei immer besser werdendem Wetter.

Kurz hinter dem ILB VOR nehmen wir Kontakt mit Pula Approach auf. Er fordert uns auf, das Passieren der Küstenlinie zu melden, als nächstes verlangt er „Report CRES NDB“ wir bestätigen und müssen zwischenzeitlich immer wieder Positionsangaben mit voraussichtlichen Überflugzeiten der Meldepunkte machen. Weiter geht's zum LOS NDB Unter uns eine bezaubernde Insellandschaft, azurblaues Meer und fantastische Formen und Farben, malerische kleine Dörfer auf den Inseln, schicke Jachthäfen und einsame Buchten. Ich kenne diese Landschaft vom Segeln, aber aus der Luft ist es noch viel schöner anzusehen.

Nach Passieren des LOS NDB werden wir weitergegeben an Zadar Approach. Nach ca. 20 Meilen über Wasser erscheint im Dunst vor uns Zadar, wir werden abgegeben an Zadar Tower und bekommen die 04 als Landebahn. Anflug direkt über Zadar, Report Downwind, Base und Landung auf der 04, 2000m lang. Nichts ist los auf dem Zadar Airport. Wir werden in die Parkposition gewunken, ein netter Herr bringt uns einen Gepäckkarren, wir binden unseren Flieger an, verladen unser Gepäck und begeben uns zur Zoll- und Passkontrolle. Alles problemlos.

Am Flughafen würden wir gern ein Auto mieten, leider gibt es hier keine Vermieter, der Platz wird zu wenig frequentiert. Die Information stellt Kontakt zur Budget Autovermietung in Zadar her, wir werden vom Flughafen abgeholt, ca. 16 km von Zadar entfernt, und bekommen in Zadar einen Opel Corsa ausgehändigt, mit dem wir uns erst einmal auf eine Stadterkundungsfahrt begeben. Ich kenne mich hier schon ein bisschen aus, wir haben von Zadar unsere Segeltouren gestartet. Auf einer Halbinsel gelegen hat Zadar eine wunderschöne Altstadt mit mächtigen Befestigungsmauern umgeben. Die eigentliche Stadt ist eher uninteressant, ein bisschen „schmuddelig“, nur in den Vororten Richtung Meer wird es schöner. Viele kleine Pensionen, neu gebaute Hotels, hier zeigt sich ein bisschen der wieder einsetzende Tourismus. Wir fahren ans Meer und entledigen uns unserer Sachen, um ein erfrischendes Bad im Meer zu nehmen. Badelatschen sind unbedingt nötig, nur Steine und Felsen, aber glasklares ca. 26°C warmes Wasser.

Gegen Abend beschäftigen wir uns mit der Suche nach einer Übernachtungsmöglichkeit. Es wird sehr schwierig, in Zadar gibt es nur wenige Hotels, die alle ausgebucht sind. An einer Ampel klopft eine Frau an unser Auto und fragt: „Zimmer?“, wir sagen: „Ja!“ und fahren an den Rand. In einem Kauderwelsch aus ein paar Brocken Englisch, Deutsch, Kroatisch gibt Sie uns zu verstehen, dass sie Zimmer vermieten würde. Wir folgen Ihr, für 50€ **pro Nacht** inkl. Frühstück bekommen wir ein dürftiges Zimmer. Toilette und Bad auf dem Flur, Mücken inklusive, ist ja nur für eine Nacht (denken wir). Abends fahren wir in die Altstadt, besuchen ein sehr schön gelegenes Fischlokal am alten Hafen und sind nach ca. 1,5 Stunden Wartezeit auf unser Essen ziemlich enttäuscht über schlechte Qualität und sehr hohe Preise. Wir machen uns auf zu einem Gang durch die Altstadt von Zadar, viele kleine Gassen, keine Autos, überall fröhliche und ausgelassenen junge Menschen, die sich unterhalten, etwas trinken, gemeinsam lachen und Lebensfreude pur ausstrahlen. Eine Mischung aus mediterranem Lebensgefühl: eine Umgebung, die auf Schritt und Tritt Historie ausatmet, Gassen die mit Kalksandsteinen gepflastert sind, die im Schein der Lichter glänzen, als wenn sie gerade feucht gewischt wurden. Vor ungefähr 500 Jahren wurden diese nun glänzenden Platten als

solche mit rauer Oberfläche verlegt. Durch das ständige Laufen auf diesen Platten sind sie nun „glattgeschliffen“.

Plötzlich tun sich weite Plätze mit kleinen Geschäften auf, Kitsch und Kunst wird verkauft, pulsierendes Leben an allen Ecken und Enden. Ein Rock-Konzert in historischer Umgebung wurde auch geboten. Vom vielen Laufen und den vielen neuen Eindrücken müde, gönnen wir uns noch ein schönes Bier und machen uns auf den Weg in unsere Unterkunft.

Hier plagen uns Mücken und hindern uns am Schlafen. Wir decken uns vollkommen zu. Nur so ist es zu ertragen, obwohl es unter unseren Laken furchtbar warm ist.

Eine kleine Episode am Rande: Unsere Vermieterin hatte uns in weiser Voraussicht in Folie eingeschweißte Plättchen gegeben mit dem Hinweis auf Mosquitos. Ich wusste nicht, was ich damit anfangen sollte. In der Nacht habe ich in meiner Verzweiflung die Packung aufgerissen, daran gerochen und festgestellt, dass es nach Insektenvertilgung riecht. Mit diesem Plättchen habe ich meine Kopfhaut und alles was rausguckte eingerieben. Am nächsten Tag stellte sich heraus, diese Plättchen waren für einen Elektroverdampfer gedacht!! - dumm gelaufen.



20.08.2002

Nach einem mehr als dürftigen Frühstück (verschimmelter Käse, dreckige Kannen und Tassen, nicht zu definierender Tee), machen wir uns im schattigen Garten unter Bäumen (Granatäpfel und Lorbeer) an die weitere Flugplanung.

Es soll nach Elba und Korsika gehen. Es werden Kurse berechnet und eingezeichnet, es wird überlegt, was kann uns unterwegs erwarten. Frequenzen werden herausgesucht, Ausweichflugplätze definiert. Dann der Anruf beim Wetter, (wir sollten in Zukunft erst beim Wetter anrufen und dann planen): Starke Gewitter über der Adria, Regenfälle, es soll so bleiben. In den nächsten zwei Tagen ist eine Überquerung der Adria nicht möglich, das schlechte Wetter soll auch nach Zadar kommen. Auch Norditalien wird von schlechtem Wetter beherrscht.

Wir setzen uns in unseren Leihwagen und fahren die Küste entlang bis Biograd, fahren wieder zurück und machen an der Küste halt in einem lichten Kiefernwald, der Schatten spendet und direkt am Wasser endet. Wir baden, faulenzten und geben uns der Ruhe hin. Am späten Nachmittag fahren wir zurück nach Zadar, wir müssen unser Auto abgeben. Anschließend setzen wir uns in ein Straßencafe und trinken erst einmal unser Feierabendbier direkt an der Fußgängerbrücke, die über den Kanal in die Altstadt führt. Ich erkenne ein

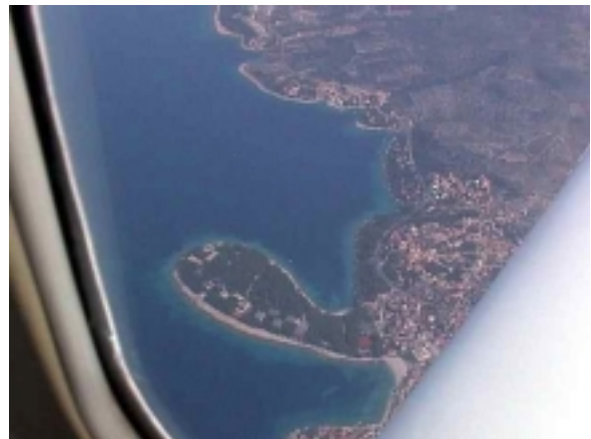


Lokal von unserer Segeltour wieder, es liegt auf dem Heimweg, wir müssen ja zu Fuß gehen. Hier hätten wir schon gestern essen sollen. Halb so teuer, hervorragender Geschmack und ein tolles Ambiente in einem Innenhof mit einer Platane überdacht, ab und zu mal ein Blatt im Glas aber sonst hervorragend. Inzwischen ist es dunkel geworden, wir nehmen eine Abkürzung wie wir meinen, durch einen Park und haben uns prompt verlaufen in Zadar bei Nacht. Glücklicherweise hatten wir einen Stadtplan bei uns. In einer Gaststätte erklärte uns ein nettes junges Mädchen, wo wir waren: Weitab vom rechten Weg, sie zeigte uns den Weg

in unser Quartier. Nach gut einer Stunde Fußweg waren wir endlich wieder in unserer Behausung. Die letzte Nacht ohne Mücken dank Elektroverdampfer, dafür aber mit 4 lärmenden Kindern im Nachbarzimmer. Morgens wieder das selbe ungenießbare Frühstück. Unsere Vermieterin hatte angeboten, uns zum Flughafen zu fahren, natürlich für harte Euro-Münzen. 20 wollte Sie von uns haben und keine Kuna (die Landeswährung)!

Wir willigten ein. Besser wäre ein Taxi gewesen. Sie hatte einen abenteuerlichen Fahrstil und roch penetrant nach altem Schweiß. Das Fenster auf meiner Seite wollte ich unbedingt offen behalten.

Am Flughafen führte uns unser erster Weg zum AIS. Dort erwartet uns eine ca. drei Zentner schwere, sehr freundliche Frau (ein unförmiger Klumpen Fleisch, der aber dennoch fließend Englisch sprach)) und sie schickte uns zum Wetter. Der Wetterfrosch prophezeite für die nächsten zwei Tage starke Gewitter über der Adria, in der nächsten Stunde Regen und absinkende Untergrenzen im Bereich Zadar. Der Weg weiter nach Süden wäre offen und gut zu fliegen. Unsere Entscheidung fiel schnell für die Insel Brac, ein schöner Flughafen und eine schöne Insel. Flugplan, in Kroatien auch für Inlandsflüge erforderlich. Ausfüllen, abgeben und ab zum Flugzeug, tanken und Vorflugcheck, die ersten Regentropfen fallen, Gepäck verladen und auf geht's. Klaus fliegt, wir bekommen die 22, der Regen wird stärker. After Take Off left Turn lautet die Anweisung des Towers, bei 1500ft sind wir plötzlich in Wolken, kurz Nachdrücken und wir haben wieder Erdsicht, es gießt jetzt in Strömen. Wir nehmen Kurs auf die Küste und folgen der Küstenlinie ca. 30 Meilen, dann hört es auf zu regnen und die Sicht wird wieder sehr gut. Zadar Approach gibt uns weiter an Split Approach. Split bleibt links von uns liegen, vor uns taucht die Insel Brac auf. Sehr felsig und mit 2800ft ist die höchste Erhebung angegeben. Der Flugplatz kommt in Sicht, wir erhalten Landefreigabe für die 22, 1300 Meter Beton, Elevation 2300ft. Wieder leitet uns ein „Follow-me- Car“ zu unserem Abstellplatz, auch hier gilt: Nichts los auf dem Flugplatz .



Die Abfertigung erfolgt in einer Baracke, ein neues Flughafengebäude ist im Bau.

Ich habe aus dem Fliegermagazin eine Adresse auf Brac bekommen, wir rufen an und Juri schickt seinen Sohn, um uns abzuholen. Beide sprechen hervorragend Deutsch.

Juri betreibt mit seiner Familie eine Pension in der Hafenstadt Bol auf der Insel Brac.

Er hat leider kein Zimmer frei, besorgt uns aber eine ganz ordentliche Unterkunft.

Hier zahlen wir **35 € pro Nacht ohne Frühstück, Frühstück gibt's bei Juri, ca. 10 Minuten zu Fuß** entfernt. Bol liegt terrassenförmig am Hang über einem schönen Hafen in einer kleinen Bucht, wieder einmal mit sehr engen Gassen. Über steile Treppen gehen wir zum Hafen hinunter, schlendern an der Promenade entlang , bummeln entlang der Küste auf einem toll gepflasterten Boulevard ca. drei Kilometer bis zum „Goldenen Horn“, dem wohl berühmtesten Strand von ganz Kroatien. Am Weg liegen eingebettet in Kiefernwälder viele FE-WO's und Hotels. Auch hier säumen fliegende Händler den Weg. Es herrscht sehr viel Betrieb, viele Italiener machen hier Urlaub. Nach einem kurzen Nickerchen am Strand plagt uns, bzw. mich, der Hunger und treibt uns zurück ins Dorf. Wir nehmen Platz in einem Lokal an der Promenade, unter freiem Himmel, bestellen, und verlassen kurz darauf fluchtartig das Lokal, es fängt wie aus Eimern an zu gießen. Alles flüchtet und sucht trockene Plätze. Nach ca. einer Stunde, wir sind in ein Gewölbe geflüchtet, bekommen wir doch noch unser Essen und unser Bierchen. Klaus: Pizza, ich: Cevapcici. Es schmeckt furchtbar, aber der Hunger treibt's rein. Das Wetter wird besser. Wir bummeln zurück zum Hafen und suchen den rechten Weg zurück durch die Gassen zu unserer Unterkunft. Hier treffen wir auf eine

neuseeländische Familie. Klaus kann sich fließend mit ihnen unterhalten, ich verstehe vieles, bin aber leider noch zu ungeübt, um fließend mitzureden. Um 22.00 Uhr schafft Klaus zum ersten Mal die mitgeführte Technik (Notebook) heran und versucht über das Handy eine Verbindung ins Internet zu bekommen, um das Wetter abzufragen. Trotz eifriger Versuche bleiben seine Anstrengungen erfolglos. Konsequenz: Wir gehen ins Bett und schlafen tief und fest.

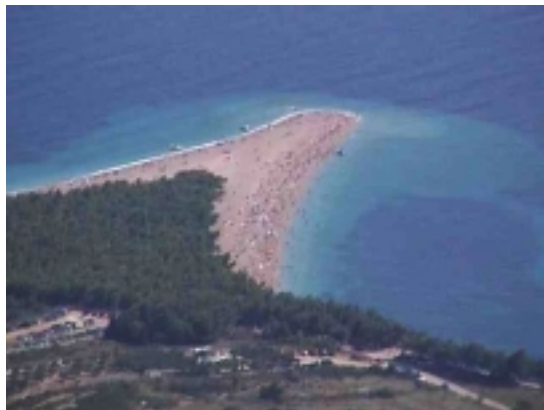
22.08.2002 Donnerstag

6.30 Uhr: mit einem gewaltigen Donnerschlag (darum heißt dieser Tag auch Donnerstag!!) werden wir kollektiv geweckt. Es gießt in Strömen. So stelle ich mir Monsun-Regen vor, es plätschert von allen Dächern, Donner grollt, man kann beruhigt und schön wieder einschlafen. Um 9.30 Uhr regnet es immer noch, es wird wohl noch ein Tag in Bol werden. Unsere Träume von Elba, Korsika und Marseille haben wir zwischenzeitlich aufgegeben. Juri hat uns zum Frühstück eingeladen, sein Sohn Ivane holt uns mit dem Auto ab, es regnet immer noch. Endlich ein gutes Frühstück, Rührei?



Spiegelei? gekochtes Ei? Joghurt? Kein Problem, sagt, was Ihr wollt, ich tue alles für euch. Unter diesem Motto führt Juri mit seiner Frau und dem Sohn diese Pension. Man muss sich einfach wohlfühlen, man wird sofort in die Familie aufgenommen und das alles in einer sehr gepflegten Umgebung.

Nach dem Frühstück wieder einmal Flugvorbereitung, wir planen für Freitag den Flug von



Brac nach Bozen in Oberitalien. Um 11.00 Uhr hört es auf zu regnen. Ivane fährt mit uns auf den höchsten Berg der Insel, 836 m hoch und ca. 25 Kilometer von Bol entfernt. Über Serpentine, mit wunderschönen Ausblicken aufs Meer, geht es immer höher. Gelegentlich erinnert ein Autowrack in einer Schlucht, dass man hier besser vorsichtig und überlegt fahren sollte. Über eine felsige mit Buschwerk bewachsene Hochebene geht es zum Aussichtsberg. Hier soll es noch Wildpferde und Wildschweine geben. Gesehen haben wir keine, aber Pferdeäpfel im

Wald machten diese Aussage zumindest einigermaßen glaubhaft. Am Gipfel angekommen, wurden wir mit einem atemberaubenden Ausblick auf Split, die benachbarten Inseln und das Städtchen Bol mit dem goldenen Horn belohnt. Man kann auch zu Fuß hier herauf gehen, in ca. drei Stunden bei brütender Hitze sicher nicht ganz angenehm. Es gibt viele Pflanzen, die ich nicht kenne, einige kennt Ivane, wir sehen riesige Spinnen, die giftig sein sollen. Diese waren sehr fleißig und spannten ihre Netze von Baum zu Baum und von Ast zu Ast. Klaus guckt skeptisch als Ivane erzählte, hier gäbe es auch Giftschlangen. Die Grillen hüpfen in Unmengen herum und veranstalten ein lautstarkes Konzert bei jedem Schritt den man tat. Um 5.00 Uhr sind wir wieder zurück. Ivane zeigt uns noch den Weingarten der



Familie, Juri ist auch da, er pflückt Tomaten, erntet Zwiebeln und Paprika. Diese werden später zum Abendessen angeboten. Hier werden Hühner gehalten, Schafe sind auf einer Koppel und viele Weinstöcke stehen auf dem Grundstück. Inmitten dieser paradiesischen Umgebung steht ein wunderschönes Haus mit einer großen Terrasse am Hang, umgeben von Hunderten von Weinstöcken. Hier wird einmal in der Woche mit den Hausgästen gegrillt und ein wunderschöner Abend verbracht. Wir essen Feigen vom Baum, eine zuckersüße Köstlichkeit.

Die Trauben werden zu Wein verarbeitet, ca. 8 000 Flaschen pro Jahr. Juri sprach von einer Vision, die er vor 20 Jahren hatte, als er das Grundstück erwarb: Er träumte davon, hier ein Haus zu bauen und einen schönen Garten anzulegen. Dies war ihm wahrhaftig gelungen.

Am Abend essen wir bei Juri mit den Hausgästen gegrillte Hähnchenkeulen, es schmeckt gut und das Abendessen wird mit einem selbstgebrannten Nuss-Schnaps auf der Terrasse gekrönt. Von dem Nusschnaps fordern wir gleich zwei Flaschen für zu Hause an.

Um 10.00 Uhr machen wir uns auf den Heimweg in unser Quartier, die Wetterprognosen für Freitag sind gut. ☺ ☺

23.08.2002 Freitag

Wecken um 7.00 Uhr, Klaus grummelt: „Muss das sein??“. Ivane holt uns um 8.00 Uhr zum Frühstück ab. Unser Gepäck wird gleich in den Kofferraum geladen. Wir zahlen 35,00 € pro Nacht, erwerben noch zwei Flaschen Nusschnaps von Juri, Frühstück ein letztesmal bei ihm und werden ganz herzlich verabschiedet mit Küsschen und allen guten Wünschen für unseren Flug. Ivane bringt uns zum Flugplatz. Das übliche Prozedere läuft ab: Tanken, Flugplan, Zoll, Landegebühren und Abstellgebühren bezahlen, Vorflugcheck und auf geht's um 10.00 Uhr. Take Off auf der 22. Heute bin ich mal wieder dran mit Fliegen.

Auch hier merkt man wieder die Dichtehöhe, 830m und 35°C auf der Bahn, Startstrecke fast 800 Meter und mühseliges Steigen. Split Approach gibt uns frei zum Flug entlang der Küste.

Es geht zurück: Den gleichen Weg über Zadar, die NDB's entlang der Küste bis nach Pula.

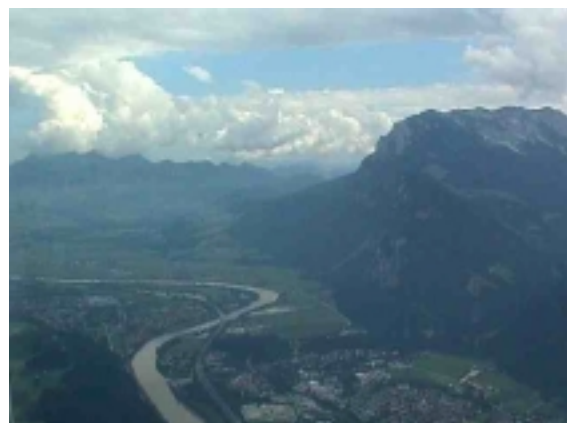
Pula Approach übernimmt uns am CRES NDB und gibt Anweisung „direkt to Pula NDB“. Leider gibt es zwei NDB mit dem Namen Pula, eines mit der Kennung PLA und eines mit der Kennung GS. In unserer Karte war nur das PLA NDB eingetragen, natürlich genau das meinte er nicht. Die Folge war der erste ernste Anschiss über Funk: Sie sind unerlaubt in ein Beschränkungsgebiet eingeflogen, hier findet eine NATO Übung statt, alle sich daraus ergebenden Folgen gehen zu Ihren Lasten (oder so ähnlich). Wir sind unbeirrt unserem im Flugplan angegebenen Kurs gefolgt, das CHI (Chioggia) VOR an Italiens Küste zeigte uns unseren Weg. Nun verlangte der Controller von Pula „Report LABIN“, wieder ein Punkt der auf keiner Karte vorhanden war. Wir bestätigen und fangen an zu suchen, in der Datenbank des GPS war der Report Point LABIN enthalten. Wir waren natürlich genau auf Kurs nach LABIN, wie sollte es auch anders sein. In FL 85 überqueren wir die Adria in ca.35 Minuten und melden stolz LABIN FL 85. LABIN ist der Grenzüberflugs-Punkt zwischen Kroatien und Italien. Nach passieren von LABIN rufen wir Padua Information, bekommen einen Transponder Code und erreichen die Italienische Küste über dem Chiaggio VOR. Ab hier müssen wir einer veröffentlichten VFR Route folgen in FL 65 bis ROVIGO, das Wetter ist weiterhin gut. Ab ROVIGO ist Venice Approach für uns zuständig und gibt uns frei direkt nach Vicenza in Oberitalien. Wir passieren Vicenza ohne zu ahnen, dass wir in einer halben Stunde wieder hier sind. Ab Vicenza wird das Wetter schlechter, wir müssen FL 65 aufgeben und sinken auf 3000ft. Starker Dunst, Wolken und Stau an der Alpensüdseite machen ein Weiterkommen unmöglich. Wir schauen in die Karte und suchen einen Platz zum Landen. Direkt in unserer Nähe liegt der Platz Thiene, Grasbahn 800 m, passt alles. Leider antwortet keiner auf unsere Funksprüche. Nun bleibt nur noch Vicenza. Vicenza ist ein Militär Platz mit ziviler Nutzung, entnehmen wir der Karte und dem Anflugblatt von Jeppesen. Der Controller macht Probleme, er will uns nicht, erklärt wir dürften nicht landen, der Platz sei ein

Militärplatz. Ohne vorherige Anmeldung und Genehmigung sei eine Landung nicht möglich. Wir überzeugen ihn davon, dass es für uns keine andere Möglichkeit mehr gibt und er sagt Cleared to Land 36. Nach dem Ausrollen werden wir aufgefordert zum Back Track und rollen zur rechten Seite des Flugplatzes zur zivilen Seite. Wir hatten kaum unsere Parkposition erreicht, als Carabinieri und Militärpolizei unser Flugzeug umstellten. Keiner der Italiener sprach ein vernünftiges Englisch. Die Verständigung war nicht ganz einfach. Nach Ausweiskontrolle begann eine Diskussion über die Zollformalitäten, da wir ja aus einem Nicht-EU-Land kamen. Die Carabinieri verlangten, dass wir sämtlichen Gepäck aus dem Flugzeug räumten. Sie durchsuchten die Taschen, Koffer und das Flugzeug. Zu allem Elend ging bei dieser Aktion eine Flasche unseres köstlichen Nuss-Schnapses zu Bruch und versickerte in Italienischer Erde. Ein Carabinieri meinte, in Bozen gäbe es viel besser schmeckenden Grappa, Ha!Ha!. nach ca. 1 Stunde hatte sich dann die ganze Aufregung gelegt. Alle waren zufrieden und die Italiener luden uns zu einer Tasse Kaffee ein. Es folgte dann noch eine Entschuldigung, das alles sei eine Folge des 11. September, wir würden das sicherlich verstehen und sie wünschten uns noch einen angenehmen Aufenthalt in Vicenza. Dann fuhren wir mit einem Taxi zum Hotel, machten noch einen Zwischenstopp am Geldautomaten und gingen erst mal unter die Dusche. Am späten Nachmittag machten wir uns zu Fuß auf in das Centrum von Vicenza. Wir mussten ca.3 Kilometer laufen und fanden die Stadt nicht besonders interessant. Ich hatte natürlich wieder einmal fürchterlichen Hunger und Durst. Nach Carpaccio, Spaghetti, einem Eis und zwei Bieren war die Welt wieder in Ordnung. Wir fuhren mit dem Taxi zurück ins Hotel, planten den nächsten Tag bei einem Bayerischen Bier, und sind irgendwann sanft entschlummert.

24.08.2002 Samstag

Um 7.00 Uhr wache ich auf. Nach einem Blick aus dem Fenster entschlief ich mich dazu, Klaus noch nicht zu wecken. Es ist auf gut Deutsch gesagt ein Scheißwetter. Nebel, leichter Sprühregen, Sicht gleich Null. Aber wir sind ja Optimisten. Um 8.00 Uhr wird geduscht, anschließend Frühstück und um 9.30 geht's per Taxi zum Flugplatz. Das Wetter ist schon besser geworden. Am Flugplatz auf dem zivilen Teil herrscht schon reger Betrieb. Tanken ist hier nicht möglich, warum weiß ich auch nicht, denn der örtliche Fliegerclub betreibt mehrere Partenavia und Cessna Maschinen, sogar eine Cup 10 ist hier stationiert. Die Abrechnung für Fremde scheint nicht eingeplant zu sein. Das Wetter wird immer besser und wir planen erst einmal einen Flug bis Trento kurz vor Bozen an der Autobahn gelegen. Flugplan brauchen wir nicht mehr zu machen, denn der Militär Controller von Vicenza hat sich am Tag vorher alle benötigten Daten notiert und macht für uns den Flugplan. Ein bisschen Wiedergutmachung muss halt sein. Start wieder auf der 36 und ab geht's mit 270° in Richtung Gardasee. Kurz vorm Gardasee treffen wir auf die Autobahn. Tief im Tal eingebettet verläuft die Autobahn, unser Wegweiser bis Kufstein. Wir fliegen entlang der Autobahn, das Wetter ist jetzt sehr gut und wir haben bereits die ersten Funkgespräche mit Trento auf den Kopfhörern. Wir melden uns bei Trento Radio und bekommen einen Direktanflug auf die 36. Der Flugplatz liegt inmitten von Weingärten direkt an der Autobahn, ein sehr schöner und gut frequentierter Platz. Wir tanken voll, machen unseren letzten Flugplan Trento - Eggenfelden via Brenner, Innsbruck, Kufstein.

Um 11.00 Uhr hebe ich die D-ECKO von der Piste 36 ab und steige auf 5000ft, immer entlang der Autobahn, es ist ganz easy zu fliegen, unter uns die Autobahn, rechts und links eine phantastische Bergwelt, ein breites



Tal und gutes Wetter. So macht Fliegen in den Alpen einen riesigen Spaß. Auf der Autobahn in Richtung Süden war ein langer Stau, bestimmt 40 km mit kleinen Unterbrechungen, wie schön ist doch das Fliegen!! Unterhalb der Gipfel geht es immer im Tal entlang, Auge in Auge mit herrlichen Häusern an den Berghängen und sehr vielen Wein- und Obstgärten in den Tälern. Schon bald liegt der Brenner-Paß vor uns. Wir überfliegen den Paß mit 6000ft, um anschließend in Richtung Innsbruck wieder auf 3000ft zu sinken. Innsbruck Tower gibt uns eine Freigabe zum Durchflug der Kontrollzone Innsbruck, wir sollen ganz im Süden des Tales fliegen. Ich sprach den Controller auf Englisch an. Als er hörte D-ECKO, meinte er „ge lass uns Deutsch reden“, war mir ganz recht.

Wir lassen Innsbruck links liegen und verlassen die Kontrollzone Innsbruck bei Hall in Tirol, um über Kufstein und das Inntaldreieck die Alpen zu verlassen. Vorbei am Chiemsee geht es dann nach Eggenfelden. Wir schließen unseren Flugplan, tanken ein letztesmal auf unserer Tour, essen eine Pizza, trinken etwas. Klaus ist glücklich, dass nun endlich seine Technik, Wetter aus dem Internet, uns eine verwertbare Anzeige bringt. Im Westen bauen sich Gewitter und starke Bewölkung auf, unser Strecke nach Hildesheim ist aber offensichtlich noch gut zu fliegen.

Klaus fliegt, nach einem angenehmen und ruhigen Flug erreichen wir nach 2:30 Std Hildesheim. Hier ist gerade vor unserer Landung ein gewaltiger Schauer durchgezogen, ein Hinweis darauf, dass ich mich nicht zu lange aufhalten sollte, wenn ich heute noch nach Hamburg kommen möchte. Im Westen braute sich was zusammen. Wir haben das Gepäck von Klaus ausgeladen, ein Abschiedswasser (Klaus ein Bier) zusammen getrunken, und ich habe die letzte Strecke bis Hamburg in Angriff genommen. Nach dem Start Freigabe bei Hannover Turm zum Durchflug der Kontrollzone geholt, von Lima nach November 1 entlang der Autobahn in 900ft. Nach dem Passieren der Kontrollzone Hannover zucken vor mir die ersten Blitze vom Himmel und es wird pechschwarz, fast dunkel vor mir. Ohne Übergang fängt es plötzlich an zu gießen. Ich sinke auf 500ft, fliege entlang der Autobahn bis Allertal, um dann Hodenhagen anzusteuern, ich muss schnellstens vom Himmel. Ich lande in Hodenhagen in strömendem Regen. Der Mann auf dem Turm fragte ganz verwundert: „Wo kommst du denn her? bei dem Wetter?“

Gegen 19.00 Uhr war das Wetter wieder so weit in Ordnung, dass ich den letzten Abschnitt bis Hamburg in Angriff nehmen konnte.

Um 19: 45 lande ich in Uetersen, dem Ausgangspunkt unserer wunderschönen Reise.

Marlies und Hans holen mich vom Flugplatz ab, es gibt viel zu erzählen, und in fröhlicher Runde in der Küche einen Nuss- Schnaps !! (Wir dürfen nicht alles austrinken, die halbe Flasche gehört Klaus, wegen des tragischen Verlustes der zweiten Flasche in Italien).

