

Impressionen aus Dubrovnik

Mit der BO 209 zur "Perle der Adria"

Bericht: Christian Kramer

Fotos: Monika und Christian Kramer

TAF LDDU: 110500Z 110615 02010KT CAVOK BECMG 0810 25010KT. Das Streckenwetter bis zu unserem ersten Zwischenstop Mali Losinj in Kroatien ist ähnlich unauffällig, jedoch sind für die Insel bis zu 18 Knoten Wind vorhergesagt. Über dem Alpenhauptkamm hängt bis zum späten Vormittag zwar noch Restbewölkung, die jedoch problemlos überfliegbar sein wird. Damit ist - wettertechnisch gesehen - grünes Licht gegeben, um diese kurzfristig geplante Reise in unserer BO 209 Monsun anzutreten. Je nach Lust und Laune legen wir entweder einen Tag Ruhepause ein oder fliegen nach Zoll und Betankung noch am Nachmittag nach Dubrovnik weiter.



Der Großglockner versteckt sich hinter Wolken

Aber halt, alles der Reihe nach. Gegen Ende des letzten Jahres ruft uns Thomas an, Freund und bewährter Skipper vorausgegangener Segeltörns in kroatischen Gewässern um uns mitzuteilen, dass im Frühsommer 2006 erneut eine Segelwoche im nämlichen Revier geplant ist. Mit dabei sind wieder - wie bereits in der Vergangenheit - Ingrid, Claudia, Ulrike und Fritz. Nach intensivem Studium des Kalenders müssen wir jedoch erkennen, dass wir zum ge-

planten Termin aufgrund anderer Verpflichtungen dieses Mal nicht mit von der Partie sein werden. Schade, aber eben nicht zu ändern. Wir vereinbaren jedoch ganz unverbindlich und mit einem zwinkernden Auge, nach Möglichkeit nachzufliegen und uns dann vor Ort zu treffen, wie man das in so einer Situation eben manchmal macht. Im Juni diesen Jahres, alle unsere Verpflichtungen sind erledigt, verbessert sich endlich auch die Großwetterlage in Deutschland und Südeuropa und wir erinnern uns der locker getroffenen Vereinbarung, ohne die exakte Terminplanung unserer Seglerfreunde zu kennen. Da an dieser ohnehin nichts mehr zu ändern ist beschließen wir, die Absichtserklärung von damals Realität werden zu lassen.

Die geplante Route führt uns über das Hochtorn und den Plöckenpaß an Portoroz vorbei, dann entlang der VFR-Route ADRIA 3, wo wir Vrsar am Limski Kanal, der sich von der Westküste weit ins Landesinnere nach Osten erstreckt, Rovinj und Pula passieren. Südlich von Pula umrunden wir die istrische Halbinsel und fliegen anschließend Kurs Südost bis zur Insel Losinj, wo wir uns die Beine vertreten werden. Berechnete Flugzeit: 2 Stunden und 33 Minuten, eine Distanz, die weder Blase noch Sitzfleisch allzu sehr strapazieren sollte. Über Zell drehe ich die Frequenz von Wien Information ein und kann die Station auch einwandfrei hören, erhalte jedoch keine Antwort auf meinen "initial call". Da wird doch nicht unser Radio gleich zu Beginn der Reise seinen Geist aufgegeben haben? Also rufe ich Zell Flugplatz um das zu überprüfen und erkläre kurz die Situation, Barbara, die charmante Flugbetriebsleiterin des Platzes hört und versteht uns "5" und gibt uns den Rat, noch etwas höher zu steigen, um den Empfang zu verbessern. Es gelingt uns aber im Nachfolgenden nicht, einen Kontakt herzustellen. Das gleiche Spiel

dann auf der italienischen Seite, Padova Info antwortet nicht aber das ist ohnehin eher die Regel. Anschließend



An Istriens Westküste entlang nach Süden

versuche ich Ronchi Approach, nichts, Aviano Approach, nichts, wieder Padova, nichts. Aber ohne Genehmigung kein Einflug in die riesige Kontrollzone, an deren nördlicher Flanke die VFR-Route Richtung Triester Bucht liegt.



Die Inselwelt Kroatiens ist nicht nur ein Paradies für Segler

Also bleiben wir außerhalb und versuchen von Zeit zu Zeit, eine Station zu erreichen. Nachdem wir uns weit genug Richtung Süden durchgemogelt haben, drehe ich die Frequenz von Ronchi Tower ein und plötzlich erhalten wir die ersehnte Antwort. Ich bitte um Genehmigung zum Einflug in die Kontrollzone, unser Flugplan liegt auch vor und ab sofort werden wir, da identifiziert, von Station zu Station weitergereicht. So fliegt es sich wesentlich entspannter. Wir folgen unserer ge-

planten Route und erhalten südlich von Pula die Genehmigung, auf 1000 ft. zu sinken. In der geringen Höhe genießen



Terrestrische Navigation leichtgemacht: Der Limski Kanal

wir den Ausblick auf Städte, Buchten, Inseln und Yachten unter vollen Segeln, die durch das aufgewühlte Wasser pflügen. Der Tower von Losinj gibt uns den Einflug in die Kontrollzone über Unije frei, eine kleine vorgelagerte



Losinj in nördlicher Flugrichtung, im Hintergrund Unije

Insel nördlich unseres Landeplatzes. Anschließend erhalten wir die Freigabe für die Piste 02, Wind 040, 18 Knoten. Der Anflug ist dementsprechend unruhig, ich fahre die Klappen nicht voll aus und erhöhe dafür etwas die Anfluggeschwindigkeit. Im kurzen Endteil überprüfe ich nochmals die Landeparameter und lese auf dem GPS eine Geschwindigkeit über Grund von nur noch 51 Knoten ab. Wir haben also über 30 Knoten Wind von vorne rechts, ein voller linker Seitenruderausschlag reicht

gerade aus, um die Monsun auf der Anfluggrundlinie zu halten. Ich schiebe nochmals etwas Gas nach und drücke sie entschlossen an die Schwelle, einen Moment später setzen wir nach einer Flugzeit von 2 h 44' auf dem Asphalt von LDLO auf. Der Weiterflug erst am nächsten Tag ist bereits beschlossene Sache, wir verzurren unsere Monsun, machen den Zoll und lassen uns anschließend nach Mali Losinj fahren, wo wir uns ein Quartier für die Nacht suchen. Gegen Abend lässt der Wind merklich nach. Gefragt wäre jetzt ein lauschiges Plätzchen für unser Abendessen. Aber dies ist ein Ding der Unmöglichkeit. Ohne Ausnahme hat



Anflug auf die '30' in Dubrovnik



Der Marshaller dirigiert uns auf unseren Abstellplatz

jedes Restaurant mindestens zwei Fernsehgeräte im Freien aufgestellt, um die gerade laufende Fußball-Weltmeisterschaft 2006 verfolgen zu können. Dazu gesellt sich eine Großbildlein-

wand auf dem zentralen Marktplatz. am Kopfende des Hafens Wir werden aber etwas abseits des Trubels schließlich doch fündig und belohnen uns für unsere Fußballabstinenz mit einer Riesenportion Spaghetti mit Meeresfrüchten satt. Wo jetzt wohl unsere Segler stecken? Wir probieren die Handynummer von Thomas und haben auch Glück, sie sind am Samstag los-gesegelt und ankern jetzt, nach einer stürmischen Fahrt mit bis zu 35 Knoten Wind, keine 10 km Luftlinie entfernt in einer Bucht am südlichen Ende von Cres. Wir plaudern ein Weilchen, werden uns aber im Verlauf der Reise nicht mehr treffen.

Am nächsten Tag bringt uns ein Taxi, auf das wir fast eine Stunde gewartet haben, zum Flugplatz. Über Nacht hat sich dort eine weitere Monsun mit deutscher Kennung dazugesellt, es bleibt aber keine Zeit, nach der Besatzung zu forschen. Wir setzen uns wieder auf die 'ADRIA 3', die direkt über die Kornaten führt, seit 1980 Nationalpark und bestehend aus 147 Inseln und Inselchen, in dessen Gewässern die reichsten Fischgründe der Adria zu finden sind, und folgen ihr bis zum SAL NDB, wo sich die VFR-Routen verzweigen. Einer dieser Zweige schlängelt sich als 'ADRIA 1' an der dalmatischen Küste entlang, der andere wählt als küstenfernere 'ADRIA A1' den direkten Weg über das Meer, um sich auf Höhe Split mit der Küstenroute wieder zur 'ADRIA 1' zu vereinigen. Wir folgen der Route über das Meer, überfliegen Korcula, eine Insel mit bedeutendem Weinanbau und Mljet, die südlichsten Insel des süddalmatischen Archipels. Mit über 100jährigen Pinienwäldern, die 90% der Fläche bedecken, ist sie die grünste Insel des Mittelmeers. Der Towerlotse dirigiert uns über Foxtrott in die Kontrollzone von Dubrovnik Cilipi und drängt wegen des nachfolgenden Verkehrs etwas zur Eile. Wir tun ihm den Gefallen, machen

einen kurzen Anflug und eine kurze Landung und nehmen den ersten verfügbaren Abroller. Es dauert dann aber doch noch eine Weile, bis der Air-liner hinter uns aufsetzt.



Die Stadtmauern von Dubrovnik...

ihre Flüge einsetzt. Der Fahrpreis beträgt pro Person umgerechnet 5 €, die Busse spucken ihre menschliche Fracht dann entweder direkt vor der Stadtmauer oder aber auf dem zentra-



...sind das besterhaltene Festungssystem in Europa



Über den Dächern der Altstadt, im Hintergrund Lopud



Mediterranes Ambiente in den Gassen



Buchten in Stadtnähe mal zum Baden...



...und mal zum Entspannen

Die günstigste Art, vom Flughafen in die fast 20 km entfernte Stadt zu kommen ist, einen der Busse zu besteigen, die die Croatia Airlines als Shuttle für

len Busbahnhof wieder aus. Allerdings wechseln Fahrzeiten und die Anzahl der Fahrten - je nach Flugplan - täglich, so dass man den aktuellen Stand

jeweils am Tag vorher im Tourist Office erfragen muss. Hier erhält man auch Zimmernachweise, da es in Altstadt keine Hotels gibt, es wird ausnahmslos privat vermietet. Wir ergattern ein sauberes Zimmer, das fast am Rand der wie eine Schüssel geformten Altstadt liegt und über unzählige schweißtreibende Stufen zu erreichen ist.



113 Stufen bis zu unserem Quartier

Dubrovnik ist eine der schönsten Städte des Mittelmeerraumes und Kroatiens und wird deswegen auch "Perle der Adria" genannt. Die Altstadt ist autofrei und wurde von der UNESCO in den Rang eines Weltkulturerbes erhoben. Während des kroatischen Unabhängigkeitskrieges 1991 von der jugoslawischen Bundesarmee und serbisch - montenegrinischen Truppen stark beschädigt, sind diese Schäden heute praktisch alle behoben. Die Stadtmauern sind gegen Gebühr begehbar und umfassen einen perfekt erhaltenen Komplex öffentlicher und privater, sakraler und säkularer Bauwerke aus allen Perioden der Stadtgeschichte, beginnend mit seiner Gründung im siebten Jahrhundert. Der Rundgang dauert etwa zwei Stunden

und ist ein Muß, man hat von dort oben einen phantastischen Ausblick über die Dächer der Altstadt und die Buchten in



Die Hauptpromenade - der Stradun -



Im Blattwerk versteckte Kobolde bewachen den Eingang

unmittelbarer Nachbarschaft der Stadt, aber, vermutlich zu deren Leidwesen, auch in die Gärten und Kochtöpfe der Anwohner. Wenn man sich weit genug von den touristische Trampelpfaden entfernt, entgeht man der Massenköstigung an der Hauptpromenade und

entdeckt etwas abseits ganz ausgezeichnete Restaurants. Frische Meeresfrüchte sind für Fischliebhaber natürlich erste Wahl, aber auch sonst hat die kroatische Küche einiges zu bieten.

Wie so oft in der VFR-Fliegerei, gibt die Wetterprognose der kommenden Tage das Zeichen zum Aufbruch. Eine kräftige Kaltfront dehnt sich von den britischen Inseln bis nach Westfrankreich aus und wird bereits am nächsten Tag Deutschland überqueren. Die beiden darauffolgenden Tage, so die Prognose weiter, sind die Alpen von Norden angestaut und damit nicht überquerbar. Irgendwie ging vor unserem Abflug die Nachricht um, dass an dem jetzt festgelegten Rückreisetag aufgrund eines WM-Spiels der deutschen Mannschaft in der Münchener Allianz-Arena ab 1300 UTC zusätzlich die 30 NM-Flugverbotszone aktiviert werden soll. Da Landshut innerhalb dieser Zone liegt, müssen wir uns sputen, um rechtzeitig dort zu sein. Wir bestellen uns deshalb bereits für 6.30 Uhr ein Taxi, das schon wartet, als wir den Treffpunkt erreichen. In Cilipi nimmt uns eine Hostess in Empfang und geleitet uns durch die Pass- und Sicherheitskontrolle der GA. Der Sicherheitsbeamte beäugt kritisch Monika's Schweizer Taschenmesser, das sie in Ihrer Handtasche vergessen hat, beurteilt aber dann aufgrund der Größe das Gefährdungspotenzial als gering und verzichtet darauf, es zu konfiszieren. Wie weitsichtig er damit gehandelt hat, kann ich nachträglich nur bestätigen, wurde ich doch als PIC während der gesamten Rückreise kein einziges Mal damit bedroht. Ich gebe für den Rückflug zwei Flugpläne auf, die Zwischenlandung ist in Portoroz geplant. Abflug frühestens eine Stunde nach Flugplanaufgabe, wird uns freundlich erklärt, Vorschrift ist schließlich Vorschrift. Anschließend hole ich das Wetter bei der diensthabenden Meteorologin ein, die gesamte Flugstrecke ist CAVOK, auf

den bereitgelegten Wetterkarten ist aber der Grund unserer Abreise bereits eingezeichnet. Als wir unsere Gebühren bezahlen wollen, ist der Handling Agent plötzlich unauffindbar, er taucht auch erst nach einer knappen Stunde wieder auf, so dass wir später als geplant von dort wegkommen. Nach einer fast dreistündigen Flugzeit gibt uns Portoroz Tower über den Pflichtmeldepunkt PS 1 einen Direktanflug auf die Piste 33, es ist jetzt fast Mittag und in drei Stunden sollen wir bereits in EDML sein. Also rollen wir nach der Landung direkt zur Tankstelle und schleppen die JN anschließend per Hand auf den zugewiesenen Platz, damit ein wartender Polizeihelicopter ungehindert starten kann. Jetzt schnell zum Zoll und zur Passkontrolle, Begrüßungsschnaps trinken (nur Monika!), Gang zur Toilette, dann zur Bar auf einen Kaffee, warten auf die bestellten Sandwiches zum Mitnehmen, Landegebühren und Tankrechnung zahlen, erneut durch die Passkontrolle und sage und schreibe 34 Minuten nach der Landung heben wir bereits wieder Richtung Heimat ab.

Die density altitude macht uns ordentlich zu schaffen, Udine ist im Dunst kaum zu erkennen. Wir quälen uns langsam auf Flugfläche 100 und begegnen über dem Hochtort zwei Paraglidiern, die gut und gerne 2000 ft. über uns in Richtung Süden segeln. Kurz nach 14 Uhr landen wir in Landshut um dort zu erfahren, dass von einer Aktivierung der 30-Meilen-Zone nichts bekannt ist. Das geschieht uns nur recht, wenn man leichtgläubig alles für bare Münze nimmt, anstatt sich eine Bestätigung einzuholen. Wirklich ärgerlich ist aber, dass sich die angekündigte Front ordentlich verspätet, die nächsten beiden Tage herrscht noch bestes Flugwetter. Aber besser zu früh und dafür sicher ankommen, denn es gibt ja noch so viele andere lohnenswerte Ziele anzufliegen.