



Heute hier...

.....morgen dort!

Länder-hopping mit einer Cessna 172R durch Österreich, Italien, Slowenien, Kroatien und Frankreich  
von Eckehard Günther.

Als begeisterter Segler bin ich sehr gerne in kroatischen Gewässern unterwegs. Die vielen Ankerbuchten laden direkt zum Segeln und zum Verweilen ein.

Beim letzten Segeltörn reifte in mir der Gedanke, diese schöne Küste auch einmal aus der Luft anzuschauen. Als ich dies beim nächsten Segeltörn meiner Crew mitteilte, fand ich sofort eine Copilotin, die diesen Flug mit mir durchführen wollte.

Vom Montag, 08.07. bis Donnerstag, 18.07.2002 waren wir mit einer Cessna meines Fliegerclubs (HFC Frankfurt) dann unterwegs.

Die Reisevorbereitungen waren sehr schnell erledigt, da ein Pilot meines Clubs bereits eine ähnliche Reise unternommen hatte, und ich zum Teil sein Kartenmaterial übernehmen konnte. VFR-Karten gibt es für Kroatien noch nicht. Die Anflugkarten wurden mittels Trip-Kit gekauft. Schwimmwesten hatte ich als Segler ja bereits.



Die clubeigene Cessna 172R ist relativ neu, gut navigatorisch ausgerüstet und hat einen Einspritzmotor. Natürlich auch GPS.

Unsere Flugroute sollte uns am ersten Tag nach Portoroz (Slowenien) bringen. Um dahin zu kommen muss man natürlich auch über die Alpen fliegen.

*Unsere „Luftkuh“ D-EEFZ*



Das Wetter-Briefing fiel für unseren deutschen Luftraum sehr gut aus. Unser erstes Leg war bis Eggenfelden geplant. Hier wollten wir einen Zwischenstopp einlegen, um zu tanken, den Flugplan aufzugeben und das Wetter für die Alpenregion noch einmal zu checken.

*(Salzburg im Dunst)*

Der Wetterbericht für den Alpenraum war nicht gerade berauschend, aber eine Überquerung ließ sich durchführen. Im Bereich über Klagenfurt und nach Udine/Italien waren „Broken“-Bedingungen zu erwarten. Natürlich ist eine Alpenüberquerung eine ernsthafte Angelegenheit für eine kleine Motormaschine und es bedarf schon einige fliegerische Erfahrung, wenn das Unternehmen möglichst stressfrei ablaufen sollte. Ich hatte vorher Flüge mit einem schweizer Gletscherpiloten einiges an Erfahrung gewonnen. Die kleine Cessna schnauft schon in 10 000 ft. und dies war unsere Flughöhe.



## Flugroute über die Alpen

Von Eggenfelden aus über VOR-Salzburg, Niederöblarn (LOGO), VOR-Villach und anschließend den VFR Air Corridor nach Udine war als Route vorgesehen. Wir flogen immer mit Flugplan, und die Betreuung durch die Controller, die wir auf der ganzen Strecke als sehr angenehm empfunden haben, gab uns Sicherheit. Wir wickelten den Sprechfunk nur in Englisch ab. Das kommt, so glaube ich, bei den Controllern gut an.



Ab Niederöblarn nahm die Bewölkung zu, und ich erinnerte mich an die Hinweise meines schweizer Pilotenfreundes, möglichst immer am Vormittag die Alpen zu überfliegen.

Die guten Wetter-Informationen, die durch die Controller übermittelt wurden, gaben uns jederzeit das Gefühl der Sicherheit.

Die Übergabe an die italienischen Controller klappte reibungslos. Zu unserer Überraschung erlaubte er uns auch, ab Malborghetto direkt nach Udine zu fliegen und nicht dem VFR Korridor folgend. Hier ist es natürlich sehr gut, wenn man einen GPS an Bord hat.

Insgesamt gesehen, haben wir unsere erste „vollständige“ Alpenüberquerung begeistert genossen.

Je weiter wir uns in Richtung Udine, Triest näherten, so vertrauter wurde mir die Landschaft. Aus vielen Fahrten nach Kroatien kannte ich das Bild der Landschaft. Nach Udine in Richtung VOR Ronchi sanken wir wieder auf 2000 ft. Die Bewölkung riss auf, und es war schon ein herrlicher Anblick, plötzlich die strahlend blaue Adria zu sehen. Ronchi Approach gab uns die Freigabe via „Vicky“ in den Luftraum von Slowenien einzufliegen. Reporting Point „Vicky“ liegt mitten im Golf von Triest. Entweder man kann den GPS einstellen, oder man schätzt einfach die Weite ab!



Meine Copilotin war schier aus dem Häuschen als Sie den Anflugpunkt von Portoroz, die vorgelagerte Stadt oder das Städtchen Piran, aus der Luft sah.

Um 12:55 Uhr sind wir in Eggenfelden gestartet und um 15:03 Uhr in Portoroz gelandet. Nach 2 Stunden und 8 Minuten stand unsere kleine Cessna wieder am Boden. Unsere Luftkuh, wie wir sie anerkennend nennen, hat uns sicher über die Alpen und das Meer nach Slowenien gebracht.

Sehr freundlich übernahm uns der Tower in Portoroz und begrüßte uns ganz herzlich.

*Anflugpunkt auf Portoroz: Piran*

Der Platz liegt ganz nahe an Meersalzgewinnungsfeldern. Ich musste unwillkürlich an den Film: „Die tollkühnen Männer in den fliegenden Kisten denken“; denn da gab es auch ein Rieselfeld neben dem Startplatz! Meine Copilotin nahm diesen Hinweis aber ganz gelassen mit der Aussage hin, dass sie ja ihre Schwimmweste noch bis nach der Landung anlassen würde. Ich traf aber den Platz!



*Anflug auf Portoroz (Nebenan die Salzfelder)*

Ein netter „Follow me“ und ein Begrüßungsdrink im Flugplatz rundeten einen erlebnisreichen Fliegetag ab.



Die Mitarbeiter des Flugplatzes waren sehr freundlich und hilfsbereit. Selbst unsere Übernachtung wurde ohne Probleme organisiert. Diese Hilfsbereitschaft erinnerte mich an meinen Fliegeraufenthalt in Florida, auch da gab es nie Probleme mit der Organisation.

Den Schlusspunkt des Tages setzte das Hotel in Portoroz. Das Hotel hat den Namen LUCIA, und meine Copilotin heißt LUCIA. Sie dankte mir diesen Schlusssack sehr herzlich!



## Küstenflug von Portoroz nach Dubrovnik

Um 10:00 Uhr tankten wir unsere „Luftkuh“ D-EEFZ in Portoroz am nächsten Tag mit preiswertem Benzin auf. Danach Flugplan nach Dubrovnik aufgeben. Alles geschah in einer sehr freundlichen Atmosphäre. Wir freuten uns gemeinsam auf diesen Küstenflug; denn eine Woche vorher hatten wir Bereiche mit dem Segelboot befahren. Das Wetter spielte natürlich auch mit, wenngleich es leider etwas dunstig war.

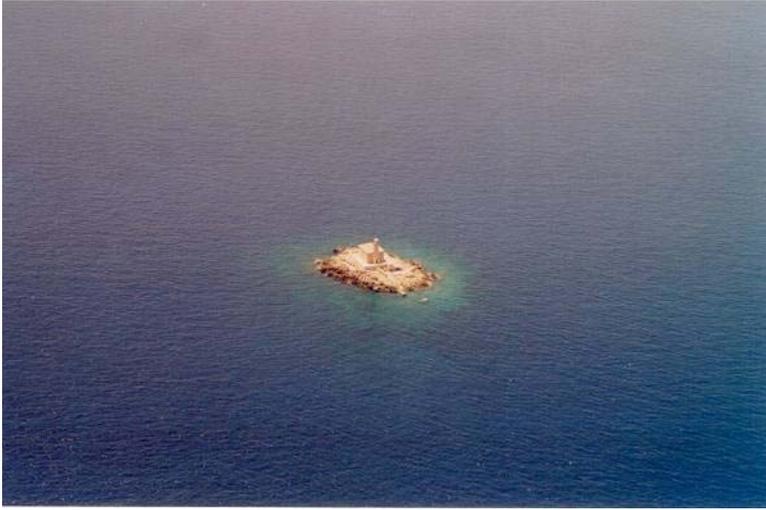
Abmeldepunkt für Tower Portoroz war die Stadt Umag/Kroatien. Der Controller gab uns auf Bitte eine Flughöhe von 2000 ft. Vorher wollte er nur 2500 ft zulassen. Nun begann wirklich eine Flugreise, die Bilder können nur einen kleinen Ausschnitt dieser herrlichen Küstenlandschaft wiedergeben.



*...vorbei am Hafen und die Stadt Rovinj...*



*...über die Marina Parentium bei Porec hinweg...*



*vorbei an Leuchtturm*

*Pomer...*

*...über die zauberhafte Insel Mali Losinj...*



*...über zahlreiche wunderbare Ankerbuchten...*



*...erreichten wir viel zu schnell das kroatische Städtekleinod DUBROVNIK!*

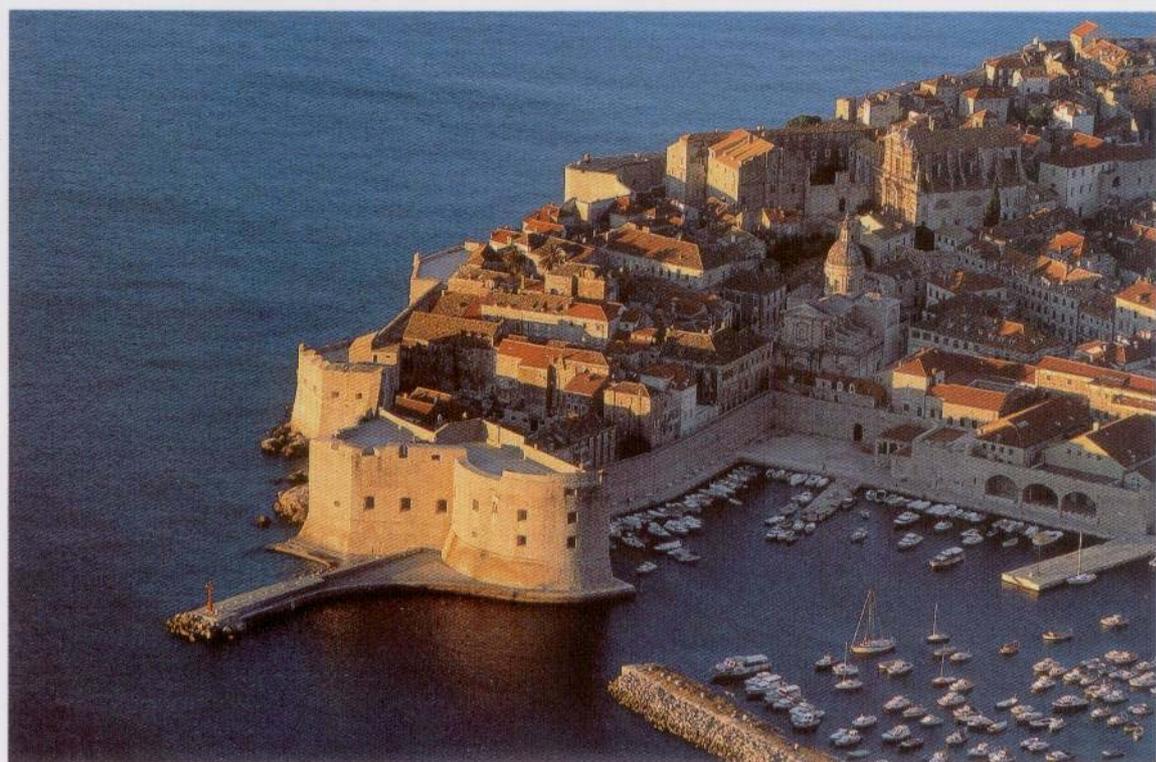


*Anflug Dubrovnik*



*Abendstimmung*

Nach 2 Stunden und 45 min ging für uns eine wunderbare Flugreise zu Ende. Die Eindrücke überwältigten uns derart, dass wir beschlossen, zwei Tage in dieser Stadt zu verbringen.



## Von Dubrovnik über die Adria nach Pescara/Italien

Schweren Herzens nahmen wir Abschied von Dubrovnik. Der Schlußtag wurde uns am Abend noch mit einem imposanten Feuerwerk über der Altstadt verzaubert. Dubrovnik muss man sehen und man wird es wertschätzen.

Nach einer längeren Taxifahrt zum Flugplatz fanden wir unsere Cessna wohlbehalten auf dem Vorfeld wieder. Den Vorflugcheck, nach längerer Abwesenheit, nehme ich besonderes ernst! Man weiß ja nie! Der Tankklaster kam auch pünktlich, sodass wir nach einer relativ kurzen Zeit unsere „Luftkuh“ wieder startklar hatten.

Schwimmwesten und Motor an. Der Tower gab uns ein „take off“ und die im Flugplan genannte Route. Lediglich die gewünschten 2500 ft Altitude wandelte er mir in 5000 ft um. Ich wusste schon, warum ich nur 2500ft wollte, er bestand aber auf 5000ft und so flogen wir in den italienischen Dunst! Kaum Sicht nach vorne, nur nach unten. Quasi IFR-Fliegen!

Übers Meer fliegen hatte ich mir eigentlich schöner vorgestellt! Ab und an sahen wir ein Schiff oder eine Segelyacht. Gut zu wissen für eine evtl. Notwasserung! Kurz vor der Insel Dugi Palagruza, mitten in der Adria IFR Reporting Point KATTI, gibt uns der kroatische Controller an die italienische Seite weiter. Padova Information meldet sich aber nicht! Erst über eine Relay-Station eines deutschen Airliners meldet sich der Tower in Pescara. Technische Schwierigkeiten verhindern den Kontakt mit der Informationsfrequenz. 20 NM vor Pescara haben wir sicher die Towerfrequenz von Pescara im Funk. Hinter einer Raynair Maschine dürfen wir in Pescara landen. Um 11:32 Uhr sind wir in Dubrovnik gestartet, um 13:32 Uhr landen wir auf italienischem Boden in Pescara. Der Zoll ist schnell erledigt, tanken können wir aber nicht! Ein Glück, dass wir Long-Range-Tanks haben.



### *Anflug auf Pescara*

Nach einem Capuccino ab nach Rom!

### Von Pescara nach Rom Urbe

Um 15:32 Uhr sind wir wieder nach Abgabe eines Flugplanes in der Luft. Unser Kurs geht über die VFR reporting-points: CHIETI, POPOLI, dem Airfield CELANO nach Arrow, dem Startpunkt für den Anflug auf Rom URBE. Bis Arrow hatte unsere Cessna wieder einmal richtig zu kämpfen, denn wir mussten bis auf 9500 ft steigen. Die Abruzzen sind schon ordentlich hoch, es war aber eine schöne Sicht und so konnten wir den Flug richtig genießen. Für uns beeindruckend waren die vielen Bergdörfer, wie in „Märklin-Landschaften“ an den Berg geklebt.



*„Märklin-Dörfer“ der Abruzzo*

Um 17:07 landen wir in Rom Urbe. Etwas Stress verursachte schon der relativ komplizierte Anflug. Vielleicht setzen die Römer mal ein VOR auf den VFR Reporting Point: Passo Coresse, damit wird es dann relativ einfach!



*Anflug auf die 16 Rom Urbe*

Zwei Tage nehmen wir uns Zeit für das...



... das antike Rom...



...das nächtliche Rom...



...das heilige Rom...



... das „Denkmal“ Rom...



...das touristische Rom... reicht es?

Rom muss man mal gesehen haben. Viele Kulturgüter liegen regelrecht in Rom rum. Pure Historie zu Hauff! Dennoch im Sommer bei knapp 40 Grad(!) mit einem furchtbaren Verkehrslärm, mit übersteuerten Getränken und Speisen, mit sehr bedenkenswerten Hotelpreisen war ich nach zwei Tagen bei der Bewertung, die ich irgendwo mal gelesen habe: „Die spinnen, die Römer!“

Ich werde mir etwas Zeit lassen, bevor ich wieder mal vorbeischaue!

Ich war froh, als wir das Taxi zum Flugplatz bestiegen; dennoch Rom ist schön! 😊

09:00 Uhr LT waren wir am Flugplatz in Rom Urbe. Flugplatz geschlossen!!! Erst ab 12 Uhr sollte der Flugbetrieb aufgenommen werden. Meine Toleranzgrenze war erreicht: Flugwetter, eine Schlechtwetterfront war im Anmarsch! Unsere Cessna auf dem Vorfeld, aber keine Abfertigung!

Meine Copilotin hatte viel Mühe, mich durch Ablenkung von Beschimpfungen abzuhalten!

Wir wollten heute noch vor dem heranrauschenden Schlechtwetter Locarno erreichen.



*Der Parkplatz von „Rom Urbe“*

### **Von Rom Urbe nach Locarno(CH) ... leider nur bis Genua!**

Nachdem wir nun endlich unseren Flieger hatten, die Tanks gefüllt, rollten wir zur Startbahn. Der Himmel zeigte sich bereits mit 5/8 Bewölkung. Im Flugplan hatten wir als Ziel Locarno angegeben.

Um 13:30 LT sind wir endlich in der Luft. Über Passo Corese, VOR Bolsena mit dem herrlichen Lago di Bolsena und Siena erreichen wir die berühmte Stadt PISA.

Klar, wir hingen am Fenster und suchten ihn, den „schiefen Turm“ von Pisa. Natürlich haben wir ihn entdeckt, mitten drin, in der Stadt.



*sehen Sie ihn, den „schiefen Turm“ von Pisa?*

Von oben sieht er gar nicht so schief aus. Dennoch waren wir glücklich, ihn gefunden zu haben. Um 15:20 LT nahmen wir Kurs übers Meer nach Sarzana LIQW. Über Pisa wurden wir von Rom Information an Milano Information weitergegeben. Kurz hinter Sarzana verdichteten sich die Wolken und wir konnten bei La Spezia schon nicht mehr über die Berge fliegen. Wir mussten auf das Meer ausweichen.



Milano Information gab uns bereits einen negativen Wetterbericht. Unsere Strecke über VOR Genova nach Vogehra zu fliegen war nicht mehr möglich. Der Controller fragte nach unseren Intentionen. Nun ging alles rasend schnell. Eine riesige Wolkenwand schob sich von Westen über das Meer auf uns zu. Meine Entscheidung war nun klar, Flugplan canceln und in Genua landen. Wir wechselten die Frequenz zu Genua Approach. Der Controller gab uns Einflugfreigabe über die VFR Punkte: Sestri, Portofino, Nervi.

Der Anflug gestaltete sich schon spannend. Permanente Verschlechterung der Sicht. Über Hafenkranne hinweg auf den Platz! Wir waren kaum „unten“, war der Platz dicht!!!

Glück gehabt – oder doch nicht? Nun begannen drei aufreibende Tage für uns!



*Der Hafenplatz in **Genua** bei miesem Wetter!*

Genua haben wir drei Tage heftigst durchlebt. Regen, tiefhängende Wolken, Regen, Hafenbesichtigungen, Pizzarestaurants, schmutziges Ausländerviertel, heruntergekommene Hotel usw.

Der tägliche Anruf beim „met-office“ am Platz brachte uns eine geringe Publizität bei den Mitarbeitern ein. Sie kannten uns jedenfalls! Wir kamen einfach nicht weg. Es war die Zeit, wo auch in Deutschland die heftigen Stürme wüteten.

Wir waren täglich am Platz, und wir mussten wieder „abziehen“. Auf der Flugplatzterrasse sahen wir die IFR-Flieger wenige Sekunden nach dem Start durch die Wolken verschwinden. Ich dachte immer wieder, IFR-Flieger müsste man sein!



### *Endanflug auf Genua*

Am dritten Tag, Übernachtung in einem relativ miesen Hotel, zeigte sich etwas Hoffnung an der Wetterfront. Um 08:30 Uhr waren wir am Platz, kaum da, fing der Regen auch schon an. Also warten. Um 09:45 Uhr sahen wir Lücken in der Bewölkung. Ich habe noch nie einen Flugplan so schnell aufgegeben und die Maschine getankt. Um 10:20 Uhr bekamen wir das „cleared for take off“ vom Tower auf der Runway 11. Right turn und ab nach VFR Point Cogoleto. Nächster Reporting point war Savona. Alles in knapp 1000 ft. Hinter Albenga riss die Bewölkung auf; aber der Wind nahm auch zu! Unsere C172 hüpfte ganz schön und wir redeten uns ein, sie freue sich endlich wieder in der Luft zu sein und weg von Genua.

Hinter Albenga übernahm uns dann Nice Information. Aus vielen PIREPs kannte das Ritual für die VFR-Flieger. Runter auf 500 ft und ständige VFR-Reporting-points: E, EA, SB, SA, SW; dann ist man endlich draußen! Doch weder Nice information noch Nice approach waren schwierig, eigentlich alle nett! Hinter Cannes durften wir wieder auf 1000 ft steigen. Unser nächstes Ziel war VOR LUC.



*Vorbeiflug an Monaco*

Hinter VOR LUC „schlich“ ich mich auf 3000 ft, um den Turbulenzen wenigstens etwas aus dem Weg zu gehen. Der Wind hatte kräftig zugenommen! „Confirm your altitude!“ kam es aus dem Funk! Der Controller schickte uns unbarmherzig wieder auf die 2500 ft, die vorher vereinbart waren. So hüpfen wir also weiter bis zum nächsten VFR Point AIX LES MILLES!

Kurz vor Avignon Caumont mussten wir zum Militär Controller ORANGE. Es war aber nur ein kurzes Flugleg, dann gingen wir direkt zum Tower von Avignon. Auf der Höhe der „Montagne de Luberon“, direkt am Berg Oppede le Vieux (2386 ft) erwischte uns eine ordentliche Rotation, so dass wir das erste Mal die Sicherheitsgurte als rettend aber doch sehr schmerzhaft verspürten! Der Anflug auf Avignon wurde dann auch mit erhöhter Anfluggeschwindigkeit durchgeführt, da sehr starker Crosswind zu erwarten war. Ich war relativ froh, als unsere Cessna D-EEFZ endlich wieder um 12:32 Uhr LT festen Boden unter dem Fahrwerk hatte.



*Der Anflug auf Avignon Caumont*

Der Tag in Avignon war wunderschön, zumal Festspielzeit war. So viele lebensbejahende Menschen, Künstler und Kneipen!



*Die berühmte Brücke von Avignon!*



*Vorm Palais des Papes*

Wir verließen Avignon nur sehr schweren Herzens! Wir kommen wieder, ein guter Flugplatz, ein schönes Hotel und eine wunderbare Stadt!

### **Der zweifache Versuch nach Freiburg!**

Am nächsten Tag Flugzeug tanken und flugplan nach Freiburg aufgeben. Wir wollten die Rhone hoch und über die Burgundische Pforte nach Freiburg. Das Wetter war besser geworden, wenn auch der Wind noch relativ stark wehte. Die Sicht war aber besser. Der wetterbericht sagte lediglich um Mühlhausen noch tiefen Stratus und eine geschlossene Wolkendecke voraus.

Wir versuchten es; um 10:00 Uhr LT waren wir in der Luft. Auf der vorgeschriebenen Route flogen wir nördlich durch das Militärgelände von Orange. Immer schön der Rhone entlang nach Norden. Nach dem VOR Montelimar meldeten wir uns von den französischen Militärcontrollern ab, und flogen weiter über der Rhone nach Lyon. Um 11:10 Uhr waren wir kurz vor Lyon. Nicht nur die Rhone ist eine gute Landmarke, sondern auch die Autobahn!

Über den westlichen Teil der Stadt Lyon nach Macon. Dies war unsere nächste Strecke. Um 11:37 Uhr waren wir über Macon; nun eine Kursänderung in Richtung Lons les Saunier. Um 11:53 Uhr hatten wir auch diesen Platz erreicht. Leider sahen wir jetzt eine relativ dichte Nebelwalze vor uns! Um 12:07 Uhr hatten wir die Nebelfliegerei satt! Ich sah kein Durchkommen mehr, weder unten noch darüber! Also Sicherheit zuerst – eine 180 Grad turn und zurück nach Macon. Um 12:52 Uhr landeten wir nach Abgabe von Bildmeldungen, auch in Frankreich gibt es Air-to-Air communication, in Macon. Wir mussten tanken! Leider niemand am Platz, der uns Benzin verkaufen konnte. Es war Mittagszeit!

Also zum nächsten Platz nach Chalon Champforgeuil. Hier bekamen wir sofort Benzin. Inzwischen war es 14:02 Uhr. Wir wollten unbedingt noch nach Freiburg und dann nach Egelsbach. Permanente Anrufe beim wetterdienst. Um 14:30 Uhr bekamen wir grünes Licht, dass die „Burgundische Pforte“ für VFR frei sei!

Also, zweiter Versuch nach Freiburg!

Flugplan abgeben, rein in unsere uns sehr ans Herz gewachsene Cessna D-EEFZ. Um 15:12 Uhr waren wir wieder in der Luft in Richtung Besancon. Es ging, immer sehr angenehm geleitet durch die ATC-Controller. Über Montbeliard übergab man uns an die Bale Info. Nun hatten wir einen sehr stressigen Funksprechverkehr! Ständige Traffic-Meldungen von IFR-Fliegern. Über Mulhouse-Habsheim gaben wir die vorletzte Meldung ab und dann nur noch beim Grenzübertritt VFR Point N, der Autobahnkreuzung am Rhein. Wir waren wieder in Deutschland. Nach Freiburg war es nur noch ein Katzensprung. Um 16:35

Uhr landeten wir in Freiburg. Tanken, keinen Flugplan mehr und ab nach Egelsbach. Das Wetter war nicht berauschend, es ging aber!

Um 17:02 Uhr brummte unsere Cessna wieder in Richtung Nord. Nun begann für uns wieder ein Genussflug. Die Strecke kennen wir „auswendig“! Wir hatten keine Schwierigkeit mit dem Navigieren, deshalb wir wurden relativ sprachlos! wir hingen in Gedanken, rückblickend an „unseren Südeuropa-Trip“. Wir hatten viel erlebt, ganz konzentriert. Die schönen fliegerischen Momente und die weniger schönen. Diese Eindrücke und Erfahrungen kann uns niemand mehr nehmen.

Mit diesen Gedanken merkten wir gar nicht, dass wir uns mal wieder anmelden mussten. Aber das war nun alles Routine. Ich weiß nicht, wie oft ich mich nun schon in Egelsbach angemeldet habe.

Um 18:18 Uhr standen wir wieder am Platz in Egelsbach und putzten „unsere Luftkuh C172 D-EEFZ“. Klaglos hat sie uns durch ganz Südeuropa geflogen!



*Unsere Luftkuh Cessna C172R hier am Platz in Pescara*

### **Zusatzinformation:**



*Flugroute*

Die Abbildung zeigt unsere Route. Ca. 23 Stunden Flugzeit.

**Kartenmaterial:**

Deutsche Karten, Österreichische, Schweizer Flugkarte, Jeppesen VFR-GPS Karten: Italien, Frankreich.

In Kroatien gibt es noch keine VFR-Karten. Man behilft sich mit IFR-Streckenkarten und die Tactical Pilotage Card.

Das GPS fällt in Kroatien aus!

Benzin in Slowenien und Kroatien billig!

Wir haben nie ein Hotel vorgebucht. Es gab immer Möglichkeiten.

Der schönste besuchte Ort: Dubrovnik!