

Flug von Fürsty nach Losinj Island, Dubrovnik und zurück über Pula

Am 1.8. starteten wir mit unserer Cirrus SR 20 von Fürsty mit Ziel Kroatien. Nach einer Zwischenlandung in St. Johann für Zoll (vorab per Fax anmelden) und Flugplanaufgabe stiegen wir auf 9000 ft – mehr ließen die Wolken nicht zu – und flogen über Radstadt, Mauterndorf, Katschberg nach Spittal an der Drau. Klagenfurt Radar auf 126.825 schickte uns von dort direkt nach ISTRI. Mit Ljubljana Information 118.475 ging es weiter direkt über das VOR ILB nach GIRDA und von dort mit Pula Information 124.600 direkt zum Meldepunkt CRES „maintain 6000 ft“. Nun durften wir sinken und zu Losinj Appr. 120.300 wechseln; über OSOR in die Kontroll-Zone einfliegen; weiter in den Gegenanflug und schon „cleared to land“ – alles völlig problemlos. Den Rest des Tages verbrachten wir bei herrlichstem Wetter auf dieser schönen Insel.

Am nächsten Morgen ging es weiter Richtung Dubrovnik. Zuerst Flugplanaufgabe (auch für Inlandsflüge, welche über die Kontrollzone hinaus gehen, nötig). Wir hatten geplant, die Inselkette entlang der in den Karten angegebenen VFR Routen in Richtung Süden zu fliegen; also Flugplantext: ADRIA 3 DCT SAL DCT ADRIA 1A DCT G DCT ADRIA 1 DCT.

30 Minuten nach Flugplanaufgabe erhielten wir schon unsere Clearance vom Losinj Tower.

Nun konnte es losgehen – in 2000 ft – höher durften wir nicht – im Bereich von Zadar kam von Zadar RADAR 118.600 sogar die Anweisung auf 1500 ft zu sinken; die Inselwelt ist wirklich traumhaft; der Gedanke an eine Notlandung jedoch ein Alptraum – auf den felsigen Inseln ist keine Landung möglich. Der Funkverkehr gestaltete sich denkbar einfach: Meldungen nur zu den im Flugplan angegebenen Punkten oder bei Frequenzwechsel. Der Transpondercode wurde bis Dubrovnik beibehalten. Die Controller sprechen gut verständliches Englisch. Von Zadar Radar wurden wir an Split Information 128.675 übergeben; nördlich der Insel Mljet an Dubrovnik Approach 123.600. Nach der Anweisung, das Südende der Insel Mljet (Reporting Point GRUJ) zu melden, wurden wir nach Wechsel auf Dubrovnik Tower 118,500 direkt ins „Finale Piste 12“ mit Landing Clearance geschickt – wir waren noch ewig weit entfernt und hatten noch nicht mal die Piste in Sicht! Ein herrlicher Anflug, vorbei an der Stadt Dubrovnik! Nach der Landung auf dem von karstigen Bergen umgebenen Flugplatz holte uns ein „Follow me“ ab und brachte uns zur Abstellfläche. Noch ehe wir richtig ausgestiegen waren, wurde unser Flieger von Flughafenmitarbeitern schon verzurr – ein super Service – genauso wie in Losinj und am nächsten Tag auch in Pula. Schnell noch vollgetankt – der Liter Avgas zum Preis von EUR 1.40!!! - und dann mit dem Taxi in die Stadt. Die Altstadt von Dubrovnik war allein schon die Reise wert!

Mit dem Wecker ging es am nächsten Tag um 6.30 raus. Wir wollten möglichst früh in Richtung Norden, nach Pula, starten, da es tagsüber wieder über 30 Grad heiß werden würde und die voraussichtliche Flughöhe von 2000 ft keine Kühlung versprach. Die Monate Mai oder September/Oktober wären wegen der angenehmeren Temperaturen für diesen Ausflug wohl besser geeignet gewesen.

Am Flughafen angekommen, begleitete uns ein freundlicher Angestellter durch die Sicherheitskontrolle und weiter zum AIS Büro. Jetzt noch den Flugplan aufgeben (einfach die Route umdrehen, da die VFR Strecke ADRIA 3 vorbei an Losinj in Richtung Nordwesten direkt in die Kontrollzone von Pula führt) und die Lande- und

Standgebühr in Höhe von etwas über EUR 40 bezahlen. Noch schnell ein Blick auf die Wettervorhersage – beste Bedingungen – und schon werden wir mit dem Auto zu unserem Flieger gebracht.

Eine halbe Stunde später, die Vorflugkontrolle ist durchgeführt und das Gepäck verstaut – wir erhalten die Clearance zum Abflug nach Pula: „when airborne right turn to B not above 1000 ft! Ein bisschen höher wäre uns für den Abflug über das Meer schon lieber gewesen! Nach Verlassen der Kontrollzone durften wir auf 4000 ft steigen – na also. Doch schon bald holte uns Zadar Radar wieder auf den Boden – genauer gesagt auf 1500 ft - zurück . Der weitere Flug verlief genauso problemlos, wie tags zuvor. Losinj Approach gestattete uns den Überflug des Platzes in 2000 ft. Der Anflug auf Pula über die Anflugpunkte C und E, dann „joining base leg Runway 27, Final, das wars; einfacher als mancher Anflug in Augsburg!

Mit dem Taxi fuhren wir in ein Strandhotel und am Abend in die Altstadt von Pula.

Am nächsten Morgen war die Wettervorhersage nicht gerade optimal für den Rückflug. Delta Bedingungen im Bereich Klagenfurt und eine heranziehende Kaltfront mit starkem Wind aus nordwestlicher Richtung im gesamten Alpenbereich und im Alpenvorland; für den Nachmittag wurde eine erhebliche Wetterverschlechterung vorausgesagt. Wir entschieden uns wieder für den Flug über die Radstädter Tauern. Flugplan, ein Fax nach St. Johann (wegen Zoll) und Landegebühr bezahlen. Schon konnten wir wieder starten. Bis GIRDA begleitete uns Pula Appr. 118.400, dann wieder Ljubljana Information auf 118.475 bis ISTRI und anschließend Klagenfurt Radar auf 126.825. FIS Wien auf 124.400 war wegen unserer Flughöhe von 9200 ft nur kurzzeitig zu empfangen. Das Wetter war allerdings besser, als vorhergesagt.

Nach unserer Landung in St. Johann schlossen wir den Flugplan telefonisch mit AIS Wien unter 0043 51703 3211. Unser Fax aus Pula (wegen Zoll) war leider nicht angekommen, was nach Auskunft der Mitarbeiter von St. Johann Flugplatz sehr häufig vorkommt. So mussten wir ca. 1 Stunde auf die Polizei, welche die Ausweiskontrolle durchführte, warten. Es wäre besser gewesen, vor Abflug in Pula telefonisch in LOIJ nachzufragen, ob unser Fax auch angekommen war. Bei unserer Landung in Fürsty erwartete uns heftiger Gegenwind mit satten Böen.