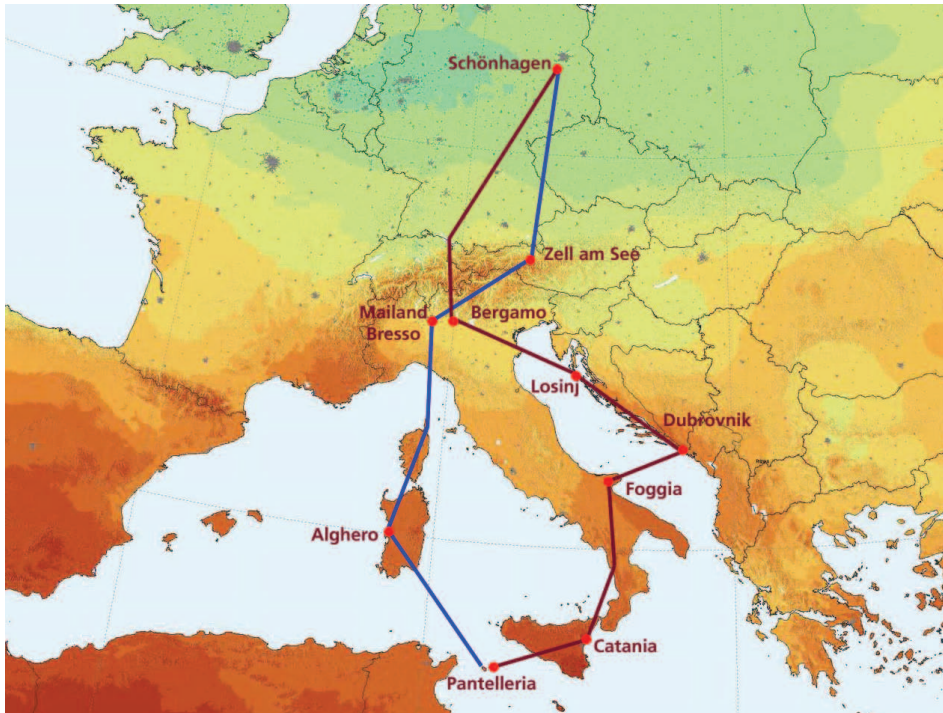


Mittelmeer-Adria-Rundflug

Poalo Marcolini • Bernd Clemens

2009



Das Wetter macht es uns wieder einmal nicht leicht: 14°C Mitte Mai, Regen mit CBs über Berlin, labile Schichtungen entlang der Donau und dazwischen ein gemischtes Gewusel von unfreundlichem Wettergeschehen. Wir haben viel vor. Von Schönhausen durch Tschechien hindurch nach Zell am See, tanken und über die Alpen nach Mailand Bresso, dem kleinen AL-Platz am Rande der Großstadt.

Unsere DA40 TDI ist gepackt und getankt, ein kleiner Blitz zuckt noch in der Ferne und in der nächsten Regenpause schieben wir den Hebel auf Vollgas. Wir haben Glück, der Wetterfrosch war wohl nervöser als die Piloten. Die Schauer lassen nach, die Donau ist frei und wir ge-

nießen den grandiosen Blick auf die Alpengipfel, die wie übergroße Sägezähne ein schneebedecktes Panorama bilden. Nach einer Zwischenlandung in Zell am See steigen wir wieder auf, passieren den Brenner und schon kann der Flieger wieder im leichten Sinkflug hinunter zum Gardasee gleiten.

Auf dem gesamten Trip sind fünf große Wasserstrecken zu bewältigen. Wir sind entsprechend ausgerüstet mit Schwimmwesten, Rettungsinsel und wasserdicht verpacktem Icom. Die erste Wasserstrecke steht heute an: Von Mailand über Genua nach Korsika. Schon mittags liegt die Temperatur in Bresso bei wohligen 25 °C und wir schwitzen bereits unter den angelegten Schwimmwesten.



Die Piloten Paolo Marcolini und Bernd Clemens

Über Wasser bietet sich ein bekanntes Szenario. Über 50 km Sicht, blauer Himmel, leichte Wellen auf dem Meer – und man sieht trotzdem nichts. Das Meer verschmilzt in der Ferne mit dem Dunst und geht ebenso sanft und konturlos in den Himmel über. Wir steigen auf FL 95. Land ist nicht mehr zu sehen, der Blick senkrecht nach unten erspäht hin und wieder ein Schiff; ansonsten ist Fliegen nach künstlichem Horizont angesagt.

Unser Ziel ist der kleinere Militärplatz Tortoli (LIET) an der Ostküste Sardiniens. Eine Genehmigung zum Landen auf Militärplätzen liegt vor, unser Flugplan wurde ohne Widerspruch angenommen. Doch dann kommt über Funk die Überraschung: Tortoli ist geschlossen und öffnet erst in zwei Wochen wieder. So lange wollen wir nicht warten. Wir ändern das Ziel in Alghero auf der gegenüberliegenden Seite der Insel. Wir finden ein Hotel der Mittelklasse direkt am Meer gelegen. Das erste Bad im Mittelmeer wäscht den Schweiß des Tages herunter und bringt angenehme Erfrischung.

Der südlichste Punkt unserer Reise liegt direkt zwischen Tunesien und Si-



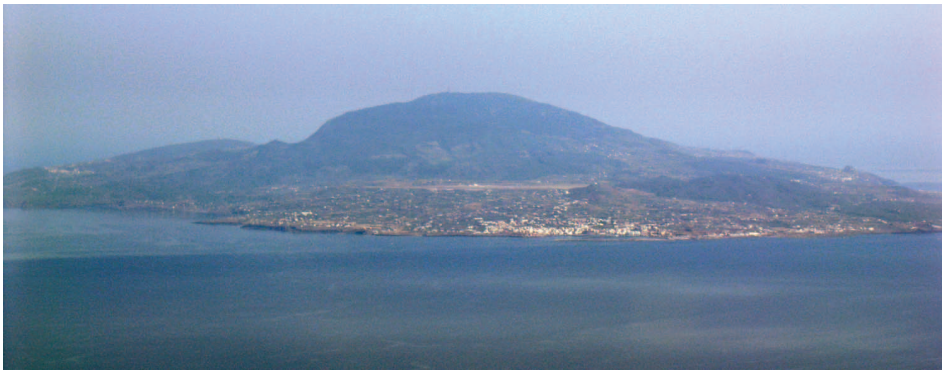
Zwischenlandung in Zell am See vor dem hochalpinen Panorama



Der Flugplatz Milano Bresso ist der GA-Platz von Mailand. Er liegt inmitten des Stadtgebiets, fast wie Tempelhof



Anflug auf den zivil mitbenutzten Militärplatz Pantelleria (LICG) auf der gleichnamigen Insel



Im Dunst liegt die kleine Insel Pantelleria vor uns. Der militärische Lotse heißt uns herzlich willkommen

zilien. Es ist die kleine und noch recht unbekannte italienische Vulkaninsel Pantelleria. Nördlich von Lampedusa und nordwestlich von Malta gelegen, benötigen wir ca. 90 Minuten durch die milchige Suppe um den zivil mitgenutzten Militärplatz LICG zu erreichen.

Vom Carbonara-VOR im Süden Sardiniens über das Cap Bon-VOR am nordöstlichen Zipfel Tunesiens soll uns unser Kurs führen. Roma Information übergibt und an Tunis Control. Obwohl im Flugplan so angegeben, wehrt sich der Tunesier mit Händen und Füßen dagegen, dass wir sein Territorium überfliegen. Nix



Der tunesische Controller will mit uns nichts im tunesischen Luftraum zu tun haben

Cap Bon – direct Pantelleria via Übergabepunkt TUPAL. Zum Glück kennt unser GPS den Punkt. Über Wasser wäre der sonst nicht zu finden.

Nur selten verirrt sich ein Ferienflieger zu dem Vulkangestein, die touristische Infrastruktur ist noch ausbaufähig. Vielleicht gerade deshalb ist die Insel noch ein Geheimtipp. Wir wollen einen Tag entspannen. Mit dem Mietauto ist das Eiland in wenigen Stunden umrundet, und in einer der wenigen Ferienanlagen finden wir Quartier. Überall merkbar ist die Nähe zu Tunesien. Viele Ortsnamen klingen arabisch und der Baustil orientiert



Schon im Anflug ist der Lago Specchio di Venere zu sehen. Der Boden des Sees ist mit einem schwefelhaltigen Schlamm bedeckt. Wer sich damit gesundheitsfördernd einschmiert, läuft wie eine Mondgestalt umher



sich deutlich an arabischen Architekturelementen.

Der nahe gelegene Lago Specchio di Venere birgt eine Besonderheit. Der warme salz- und schwefelhaltige Badesee ist am Boden von einer Schlamm-schicht bedeckt. Wer seine Schönheit und Gesundheit erhalten und vermehren will, beschmiert sich mit der Pampe und lässt das Zeug auf der Haut von der Sonne trocknen.

Ein paar Kilometer weiter und 300 m höher liegt ein weiteres Highlight, das von vulkanischer Aktivität zeugt. Eine schmale Stiege führt hinauf zum unscheinbaren Höhleneingang. In Badekleidung zwingen wir uns durch die Felslücken und sehen erst mal gar nichts. Das Auge adaptiert sich langsam und je tiefer es in die Höhle hineingeht, desto heißer wird der aus den Felsspalten aufsteigende Dampf. Auf behauenen Lavabrocken nehmen wir Platz und genießen die Natursauna, während uns der Schweiß hinabrinnt.

Wir bereiten uns auf den Trip nach Sizilien vor. Es geht wieder über Wasser, zwar nur eine halbe Stunde, aber wir legen wieder unsere Schwimmwesten an und bereiten die Rettungsinsel vor. Pantelleria TWR verabschiedet uns freundlich und übergibt uns an Roma Control. Das Land kommt schemenhaft in Sicht, wir fliegen weiter ostwärts und am Horizont zeichnet sich der Ätna ab. Catania erteilt uns die gewünschten Freigaben und wir beginnen mit dem Steigflug. Ein kleines Wölkchen thront über dem Gipfel, wir



Von Catania erhalten wir die Freigabe und umkreisen den im Mai noch weitgehend schneebedeckten Ätna



Den Blick in den rauchenden Krater darf man sich nicht entgehen lassen



Beim Abflug in Catania beobachten wir am Ätna noch ein interessantes Wetterphänomen. Unser Meteorologe Bernd Bartels hat es mir ausführlich erklärt:

In einer feuchtilabilen Luftströmung und der Annäherung einer Kaltfront lösen sich am Fuß des Ätna gegen Mittag erwärmte Luftmassen, die sich zu einem CB-Amboss formen, der bis zu einer Höhe von 12 km reicht.



Das Castel del Monte ist ein Bauwerk aus der Zeit des Stauferkaisers Friedrich II. in Apulien im Südosten Italiens.

steigen kreisend um den Vulkan auf über 9000 ft. Am Fuß des Berges liegt die erkaltete Vulkanasche und je höher wir kommen, desto dicker wird die Schneedecke. Wir sehen kleine Wölkchen aus dem Krater aufsteigen und können einen kurzen Blick in die „Feuerhöhle“ werfen. Dann geht es wieder kraftstoffsparend abwärts zur Landung in Catania.

Ein passendes Hotel ist schnell gefunden, die Altstadt im Schnelldurchgang besichtigt, ein frischer Fisch gegessen und wir können uns der verdienten Nachtruhe hingeben.

Dann geht es wieder auf's italienische Festland. Foggia heißt das Ziel, in Apulien an der Ostküste auf dem Sporn des Stiefels gelegen. Die gesamte Area ist militärisches Gebiet und wird von Amendola Mil kontrolliert. Foggia ist jedoch ein reiner Zivilflughafen. Kaum gelandet, werden schon eifertig ein paar Sandsäcke herangekarrt, um unseren Flieger wetterfest zu verankern.

Castello del Monte, eine Burg, eingetragen als UNESCO-Weltkulturerbe, gilt es zu finden. Ein Bekannter hat uns die

ungefähre Position anhand eines Straßenatlanten beschrieben. Wir kurven von Ort zu Ort – kein Castello zu finden. Paolo bittet den militärischen Lotsen um Radarvektoren zu unserem Ziel, ein kühnes Unterfangen. Aber wir sind in Italien! Gerne würde er uns zum Ziel leiten, nur er wisse selber nicht genau, wo das historische Kulturbauwerk liege. Wir mögen mal hier und dort suchen und wenn wir es gefunden hätten, mögen wir es ihm sagen (damit er sich mit dem Filzer ein Kreuz auf dem Monitor machen könne).

Das nächste Ziel heißt Dubrovnik in Kroatien. Wieder etwa eine Stunde über Wasser, quer über die Adria, aber Wasser sind wir inzwischen gewöhnt. Aber Kroatien ist nicht in der EG, wir wollen in's absolute Ausland, wir müssen uns um den Zoll kümmern. Foggia ist zwar ein Verkehrsflughafen, hat aber keine ständige Zollabfertigung. Es ist fast Mittagszeit. Wir wollen noch Tanken, rufen den Zoll unter der angegebenen Nummer an und – wir sind in Italien. Der Tankwart hat sich gerade zur verdienten Siesta verabschiedet und mit dem Zoll klappt es auch nicht

sofort. Beide sind erst wieder um 15 Uhr verfügbar, wir müssen uns die Zeit bis dahin anderweitig vertreiben.

Jetzt wird es ernst: Die attraktive Zöllnerin mit einem weißen Handtäschchen fragt uns, ob wir irgendwelche zollpflichtigen Dinge ausführen würden (natürlich Nein). Dann begleitet sie uns auf das Vorfeld um den Tankvorgang zu überwachen. Wir führen schließlich 100 Liter italienischen Kraftstoff aus. Aus ihrem weißen Lackhandtäschchen zaubert sie



Das Tanken – ein staatstragender Akt, vom italienischen Zoll überwacht



Anflug auf den internationalen Verkehrsflughafen Dubrovnik. Die Bahn ist lang genug, die Landung sollte gelingen



Blick auf die Altstadt von Dubrovnik. Im Balkankrieg stark zerstört, wieder aufgebaut und zum UNESCO-Weltkulturerbe erklärt



Die Inselwelt vor der Kroatischen Küste gehört zu einem großen Naturschutzgebiet. Die VFR-Strecke ADRIA 1 führt genau darüber

den hochoffiziellen Zollstempel hervor und gibt der Tankrechnung ihren Segen. Cleared for take-off in Foggia.

Wir nähern uns dem FIR-Übergabepunkt AIOLA über der Adria. Dubrovnik APP führt uns bis an die Kontrollzone und wir brauchen nur noch geradeaus in den rechten Queranflug zur 09 fliegen. An der Abstellposition sind Seile zum Festmachen des Flugzeugs vorhanden, der Vorfeldbus bringt uns zum Terminal.

Wir wollen hier einen Tag bleiben. Ein kleines Auto gibt es am Flughafen, ein Hotel am Wasser finden wir selbst, das Bad im fast kitschigen Sonnenuntergang wäscht den Schweiß des Tages herunter.

Die Altstadt von Dubrovnik gehört auch zum UNESCO-Weltkulturerbe und ist wirklich einen Besuch wert. Das finden nicht nur wir sondern auch Tausende anderer Touristen. Auf einer großen Tafel am Ortseingang sind alle Orte markiert, die im letzten Jugoslawien-Krieg zerstört oder beschädigt wurden. Heute ist von den Schäden nichts mehr zu sehen.

Über Nacht zieht ein Unwetter über die Gegend, am nächsten Morgen ist die Luft wieder ruhig. Über Nacht hatten wir die Balkontür unseres Hotelzimmers offen gelassen, nun war der Teppich regennass. Wir sind besorgt, ob unser Flieger die Rüttelkräfte der Nacht gut überstanden hat. Am Flughafen treffen wir auf Gleichgesinnte. Deren Motorsegler ist neben unserer DA 40 geparkt. Wir inspizieren die Fluggeräte und befinden alles in Ordnung. Wir können beruhigt in der Stadt unser Eis essen.

Ich möchte noch einmal Dubrovnik aus der Luft fotografieren. Ich bitte um Ausflug aus der Kontrollzone über „A“, um direkt über die Altstadt zu kommen. Der Meldepunkt liegt dummerweise direkt in der Anfluggrundlinie. Dubrovnik TWR

meckert, es gibt kein schönes Abflugfoto.

Wir wollen die kroatischen Inseln genießen. Die Strecke führt uns direkt entlang der Küste zur Insel Losinj. Es führen mehrere VFR-Strecken nach Norden. Wir wählen ADRIA 1 und ADRIA 1A, die über mehrere Zwischenmeldepunkte zu unserem Ziel führen. Wir überfliegen eine wahre Wunderwelt. Tief blaugrünes Wasser in allen Schattierungen, die Inseln in allen

Dimensionen. Teils ragt nur ein kleiner Felsspitz aus dem Wasser, teils sind es Inseln mit ausgedehnter Bebauung. Mal sind sie bewaldet, mal gleichen sie einer Mondlandschaft. Ist man hier oben in der Luft, möchte man dort unten in die Landschaft eintauchen, ist man wirklich dort, sehnt man sich nach oben in den Flieger.

Es wird ruppelig in der Luft. Der Anflug und die Landung auf Losinj erfordern volle Konzentration. Nachdem wir die letzten Stunden von oben in's Wasser geschaut haben, möchten wir es jetzt so schnell wie möglich um uns herum haben. Ein Taxi bringt uns in ein Hotel mit Badestrand, und schon haben wir die ersehnte Erfrischung. Genüsslich sitzen wir am Abend bei Wein und Fisch im Hafenrestaurant.

Es wird Zeit den Rückflug nach Berlin zu planen. Die Wettervorhersage ist gemischt. Ob wir über die Alpen kommen, ist noch nicht klar. Wir planen Alternativen östlich bzw. westlich an den Bergen vorbei. Auch dort ist nicht klar, ob wir problemlos weiterkommen. Abwarten und Tee trinken. Die Alpen haben sich etwas be-rappelt, wir planen zunächst eine Etappe nach Nordwesten über das Adriatische Meer, an Venedig vorbei nach Bergamo am Südrand der Alpen. Wir sind wieder in's EU-Ausland unterwegs. Die Zollabfertigung in Losinj ist problemlos, da der kleine Platz während der gesamten Öffnungszeiten eine Abfertigung anbietet.

Das Wetter hat sich beruhigt. Unser Flieger gleitet über das Meer, streift den Meldepunkt von Venedig „Chioggia“ und setzt sanft auf der Bahn der norditalienischen Stadt Bergamo auf. Norditalien ist eine viel beflogene Gegend mit strukturiertem Luftraum. Paolo ist in seinem Element. In seiner Muttersprache hat er uns durch den schwierigen Luftraum gelotst. Die Alpen sehen zwar immer noch sehr



Ein Flug über die Alpen gehört zum eindrucksvollsten, was ein Pilot erleben kann

dunstig aus, die Vorhersage aber macht uns Mut. Wir steigen über dem Comer See und überqueren in sicherer Höhe den Splügenpass. Hier zeigt das Dieselmotortriebwerk seine Stärken. Auch in FL 100 gibt es noch eine Steigleistung von fast 500 ft/min. Die Wettervorhersage war wieder zu pessimistisch. Ein paar kleine Cumuli über und neben uns, ansonsten über 50 km Sicht, ein grandioses Gipfelpanorama mit schneebedeckten Hängen begleitet uns.

Zürich Information betreut uns bis zum Bodensee. In unserem Flugplan hatten wir Friedrichshafen als Ziel angegeben. Die Tankanzeigen zeigen noch reichlich Reichweite und wir beide fühlen uns auch noch frisch. Wir könnten ohne Landung weiter bis Schönhagen durchfliegen. Querab von Bregenz bitte ich Friedrichshafen unseren Flugplan zu schließen, wir wollen unkontrolliert weiterfliegen. Friedrichshafen bestätigt und ich raste München INFO. Der Lotse hört sich unsere Geschichte an und grübelt. „Das geht so nicht bei einem Auslandsflug“, tönt es im Headset. Aber er wird das mit dem AIS klären. Es geht tatsächlich nicht so, unser Flugplan ist noch nicht geschlossen. Hilfsweise wird Schönhagen zum Ausweichflugplatz deklariert.



Kalt ist es zuhause. Da kann man nur grimmig das Gesicht verziehen

Nach 25 Flugstunden betreten wir wieder heimatlichen Boden. Nicht das Mittelmeer – das kühle Pils bringt die Abkühlung und Erfrischung.