

AOPA-Fly-Out an die Adria

Das Fly-Out führte uns in diesem Jahr am Himmelfahrtswochenende vom 9. bis zum 12. Mai nach Mali Lošinj in Kroatien. Auch dieses Jahr war die Nachfrage nach unserem auf 25 teilnehmende Flugzeuge begrenzten Fly-Out wieder groß, es war innerhalb kürzester Zeit nach Veröffentlichung unserer Reisepläne komplett ausgebucht. Das Verhältnis aus bekannten und neuen Teilnehmern war etwa bei 50/50, eine gute Mischung. Constantin Woelki, unser AOPA-Schatzmeister, nahm mich in seiner Cessna 172 mit.

Es ist Donnerstagmorgen, es geht los. Das Wetter ist deutlich besser als noch vor einigen Tagen befürchtet. Die angekündigte Front quer über Deutschland ist nur noch eine lockere Sammlung von Cumulus-Wölkchen, die unseren Flug von Egelsbach nach Eggenfelden (EDME) nicht stören. Alle Crews können mit Gutscheinen von TopMeteo übrigens ihr Wetter kostenlos online einholen, die Vorhersagen sind erfreulich genau, die Handhabung ist unkompliziert. In EDME werden wir zuerst vom Zoll begrüßt, denn Kroatien wird erst am 1. Juli Mitglied der europäischen Union. Vor dem Weiterflug an die Adria stehen wir vor der Entscheidung, die Alpen entweder zu über- oder zu umfliegen, beides ist möglich. Wir entscheiden uns für einen



Gewinner Fotowettbewerb Thema „Landschaft“: Peter Hahn

entspannten IFR-Flug entlang einer Route zunächst in östlicher Richtung entlang der Donau über Linz, dann nach Süden in Richtung Graz und Maribor, wo wir bis auf FL100 steigen, bis wir in Rijeka die Adriaküste erreichen. Mit den Trip-Kits, die wir wieder von unserem Fly-Out-Sponsor Jeppesen erhalten haben, stehen unseren Crews sämtliche benötigten Karten und Informationen für die gesamte Flugstrecke zur Verfügung. Der Sinkflug über das türkisblaue Wasser bis zur Insel Lošinj ist ein Genuss. Zum Glück haben wir für den Anflugtag rechtzeitig eine Verlängerung der

Öffnungszeit des Flugplatzes Mali Lošinj (LDLO) angefragt, denn normalerweise ist hier in der Nebensaison schon um 16 Uhr Ortszeit Feierabend, und der wird preußisch genau eingehalten. Nur in der Hauptsaison ist bis 20 Uhr LT offen. Das kleine Vorfeld wird schön vollgeparkt, alle Crews kommen pünktlich an, und mit Taxis geht es in 15 Minuten weiter zum Hotel Aurora, das auf einer Felsklippe in einer kleinen Bucht unweit des Hauptorts der Insel gelegen ist. Zum Glück ist Nebensaison, denn so ist das frisch renovierte Hotel mit seinen fast 400 Betten noch schwach ausgelastet. Am Freitagmorgen ist Briefing im großen Konferenzsaal, die Besatzungen stellen sich gegenseitig vor, ich mache ein Wetterbriefing und schlage Ausflugsziele vor. Von LDLO aus fliegen die Crews die Küste entlang nach Portoroz in Slowenien, oder in südliche Richtung nach Zadar und Dubrovnik. Auch Venedig ist ein nahegelegenes Ziel, vom Westen kommt jedoch schlechtes Wetter auf. Viele Besatzungen lassen deshalb ihre Flugzeuge am Boden und beschließen die Insel zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Mietwagen zu erkunden, oder fahren mit dem Boot einmal drum herum. Wir nutzen die Gelegenheit mit der 172er am nahegelegenen Flughafen von Pula (LDPL) mehrere IFR-An-



Teilnehmer des diesjährigen Fly-Out

flüge zu üben, der Controller hat nicht viel zu tun und erfüllt alle unsere Wünsche. In Vrsar (LDPV) landen wir Mittags zum Essen, leider ist das Flugplatzrestaurant noch geschlossen, Nebensaison. Constantin Woelki und ich schauen etwas enttäuscht drein, das merkt der Flugplatzchef, drückt uns die Schlüssel seines Skoda in die Hand: „It drives like a Golf, nice restaurants are at the harbour, just drive 10 minutes this way.“ Das ist Service!

Abends treffen wir uns alle im kleinen Restaurant Konoba Cigale, das direkt am Meer liegt und von unserem Hotel aus gut zu Fuß zu erreichen ist. Eugenio Pozzo, ein guter Freund von der AOPA-Italien, hat es uns empfohlen aber eingeräumt, dass er dabei nicht unparteiisch ist: Es ist sein Lieblingsrestaurant, das er vor einigen Jahren auch gekauft hat. Sein Koch hat den Spitznamen „Suhi, der Kleine“, neben ihm wirke ich mit meinen 1,90 m und 90 kg wie ein Zwerg. Offensichtlich schmeckt ihm sein Essen, uns aber auch: Es wird frisch in der offenen Küche vor unseren Augen zubereitet. Und improvisieren kann Suhi: Nach erstem Durchatmen kocht er ohne großes Murren seine fünf Gänge nicht nur für die 49 angemeldeten Esser, sondern auch für die 20 zusätzlichen Teilnehmer, die sich nicht angemeldet haben. Kurz vor Mitternacht sind wir alle verköstigt und Suhi und seine Mannschaft bekommen einen Sonderapplaus!

Am Samstag stehen wie vorhergesagt rund um die Insel mächtige Gewitter, nur bei uns ist es schön. Viele Crews sieht man nach dem Briefing in der großzügigen Wellnesslandschaft wieder, die Mutigen am Strand, das Wasser ist noch „frisch“. Es ist halt Nebensaison.

Constantin Woelki und ich lassen uns von Hotelmanager Milan Pejic die Insel und die anderen Hotelprojekte seiner Unternehmensgruppe zeigen. Man hat viel vor, will auch gehobene Kundschaft auf die Insel bringen, die in der KuK-Zeit auch von Monarchen als Urlaubsziel entdeckt wurde. Überrascht sind wir, dass die Hotelgruppe auch den Flugplatz aufgekauft hat, um ihn von 900 m Piste zunächst auf



Gewinner Fotowettbewerb Thema „Menschen“: Constantin Woelki

1260 m weiter auszubauen. Nur auf dem Luftweg kann man die Touristen schnell nach Lošinj bringen, die Anfahrt mit dem Auto und der Fähre ist doch etwas mühsam.

Am Sonntag heißt es Abschied nehmen, es geht zurück. Vorsorglich hatten die meisten Crews schon an den Vortagen getankt und ihre Gebühren bezahlt, damit es keine „technischen Staus“ gibt. Im Minutentakt heben wir ab. Das Wetter ist nicht ganz ohne, die Sichtflugbedingungen zwischen der kroatischen Küste und Maribor in Slowenien sind schwierig bis marginal, viele Crews entscheiden sich deshalb dafür lieber noch einen Tag abzuwarten. Für uns ist der IFR-Flug bis nach Eggenfelden und dann weiter zurück nach Egelsbach recht simpel zu absolvieren, allerdings macht der Gegenwind uns etwas zu schaffen, die Groundspeed der tapferen C172 geht drastisch zurück, viele Autos auf den Autobahnen sind auch nicht langsamer als wir. Wir probieren bei dieser Gelegenheit eine neue „App“ mit Namen „Xavion“ aus, die wir auf der AOPA-USA Website kennengelernt und für 99,99 \$ auf unserem iPad installiert haben: Sie erlaubt synthetische Sicht durch die Wolken in Flugrichtung und auch zur Seite, man sieht das Geländemodell der Erde (+/- 60° Breitengrad) mit über 90.000 Hindernissen und über 27.000 Flugplätzen. Nur ein Spielzeug? Nein, ein Sicherheitsgewinn, denn die

App rechnet permanent nach, wie man aus der jeweiligen Position im Gleitflug ins Endteil des nächstgelegenen Flugplatzes kommt. Nicht nur in 2D, sondern auch in 3D, man muss nur den Boxen im Display folgen. Das Ganze funktioniert sogar auf dem Handy.

Auch alle anderen Besatzungen fliegen sicher wieder an ihre Heimatflugplätze zurück, das ist sowieso die Hauptsache. Sie wollen wissen, wohin es nächstes Jahr geht? Eine gute Frage, aber das wissen wir selbst noch nicht so genau.

Dr. Michael Erb

Anzeige

HKD | Business

Aviation Consulting, Engineering, Law
Beratung und Planung
beim Einsatz und Erwerb
eines Luftfahrzeugs;
Auswertung von Pre-Buy-Checks

Schaden- und Wertgutachten
an Luftfahrzeugen bis 5,7 t MTOW
und Luftfrachttransporte;
Aircraft-Zustand, Beurteilung

materielle rechtliche Beratung
Schadenersatz und
versicherungsrechtliche Problemlösungen
aus der Nutzung eines Luftfahrzeugs;
Verhandeln und Gestalten luftrechtlicher Verträge
[z.B. Charter-, Kaufvertrag, Haltergemeinschaften]

Büro Ing. Horst Knoche, VDI
D 40474 Düsseldorf
Meineckestrasse 63
Telefon +49 (0)211 45 17 77
Telefax +49 (0)211 43 11 28
E-Mail: hkd.aviation.engineering.law@t-online.de

Mitglied im VdL und AK-Jur
Verband der Luftfahrtsachverständigen und
Arbeitskreis der Luftfahrtjuristen und Steuerberater