

# Auf Spurensuche in Sardinien

Am 24. Februar 2004 erreichte uns die schreckliche Nachricht, dass mein Bruder Helmut während eines Fluges von Rom nach Cagliari tödlich verunglückte. Abgestürzt mit der OE-FAN, mit welcher er in den letzten 10 Jahren viele hundert Flugstunden absolviert hatte. Für alle die ihn kannten war diese Nachricht unfassbar.



Helmut beim Abflug in Venedig Juni 2003

Bald gab es viele Gerüchte um diesen Unfall. Von Turbulenzen, technischen Mängeln, ja sogar der Möglichkeit eines Abschusses war die Rede. Da ich mit meinem Bruder seit 1975 oft geflogen bin und seine Präzision beim Fliegen kannte, war mir und mit mir der ganzen Familie sowie den Fliegerfreunden klar, dass es sich bei diesem Absturz um keinen Pilotenfehler handeln konnte. Kurz nach dem Begräbnis stand für seinen Sohn Christian und mich fest, dass wir den Dingen, so gut wie möglich, auf den Grund gehen und uns nicht nur auf die Berichte der Behörden verlassen, wollten.

Also überlegten wir uns wie wir nach Cagliari kommen konnten und da fiel meine erste Wahl auf die Mooney OE-KMO des MCK. Helmut und ich sind in den letzten Jahren oft mit ihr geflogen. Helmut war sozusagen meine "Lebensversicherung in der Luft". Ich hätte mit meinem PPL-Schein nur schwer die Flüge nach Rumänien, welche wir in den letzten Jahren oft durchführten, alleine machen können. Lediglich einmal, als ich im Jahr 2003 nach Genf musste, konnte Helmut nicht und er empfahl mir seinen Freund Dieter Fally für diesen Flug. Da ich den langen Flug nach Sardinien nicht ohne Sicherheitspiloten mit einer IFR-Berechtigung machen wollte, fragte ich Dieter ob er denn Lust hätte uns auf dieser Reise zu begleiten. Dieter war sogleich einverstanden und so bereiteten wir uns auf einen Flug vor, welcher am 21. 5. 2004 nach Cagliari und am 23. 5. 2004 wieder zurück nach Klagenfurt führen sollte. Einige Wochen vor unserem Flug wurde die Mooney leider beschädigt und so entschlossen wir uns mit der Cessna 182 OE-DLU die Reise durchzuführen. Zwar dauerte der Flug somit etwas länger, aber das hatte auch seinen Vorteil, denn ich konnte damit genug Stunden für die Verlängerung meines PPLs zusammenbekommen.



Am 21. 5. 2004 ging es pünktlich um 09:00 Uhr los. Wir flogen IFR, da wir uns das Leben mit den italienischen Controllern etwas vereinfachen wollten. In letzter Minute hatten wir noch einen Freund mitgenommen, welcher uns als Übersetzer dienen sollte. Ein wahrer Glücksfall, wie sich auf Sardinien herausstellte. Die OE-DLU war also mit Dieter Fally, Gerald Friesenegger, Christian und Klaus Zürner und ein wenig Gepäck für jeden, nicht gerade sehr leicht. Wien Radar machte sich dann auch Sorgen ob wir BERTA wohl in 11.000 Fuß erreichen könnten. Aber Dieter machte einfach eine etwas größere Schleife Richtung Graz und so gelang dies problemlos. Da ich diesmal als Co flog bediente ich den Funk und mit Dieters Hilfe gelang mir dies auch einigermaßen, trotz meiner geringen Praxis in den letzten Jahren (ich hatte ja Helmut dafür). Bei BERTA waren wir unserem Flugplan schon einige Minuten hinterher also baten wir gleich um eine Abkürzung nach BARPI, was uns Laibach Radar auch

sofort gewährte. In FL 120 ging es dann über BARBI nach CHIOGGA (CHI) und von dort über FERRARA (FER) nach FLORENZ (FRZ). Eine Abkürzung von CHIOGGA direkt nach FLORENZ genehmigte man uns zwar nicht, aber dafür durften wir einen "Shortcut" (das Lieblingswort von Dieter) von FER nach FRZ machen, womit wir nicht über BOLOGNA (BOA) fliegen mussten.

Von FLORENZ ging es weiter nach ELBA (ELB) und von dort auf der L125 Richtung SMERALDA (SME). Plötzlich fiel Rom Radar aber ein, dass Sie uns nicht direkt fliegen lassen wollen und so schickten Sie uns nach Süden auf die L12 Richtung TINTO. Technisch waren wir ja bestens ausgerüstet und hatten daher auch mit solchen Änderungen keine Probleme. Neben dem sehr guten GPS der OE-DLU hatten wir auch noch eine "Moveing Map" von Jeppesen mit an Bord. FlightMap und JeppView von Jeppesen ergänzten die Bordgeräte und wir hatten dank einer guten Flugvorbereitung sowie aktueller IFR- und VFR-Karten auf der ganzen Reise keine Probleme.

Eigentlich hatten wir zuerst geplant mit der OE-DLU von Klagenfurt aus direkt bis Cagliari zu fliegen, aber schon vor dem Abflug in Klagenfurt hatten wir uns aus Sicherheitsgründen entschieden in Olbia (LIEO) zwischenzulanden und zu tanken. Der nun aufgetragene Umweg bestärkte uns in unserer Meinung, dass diese Zwischenlandung sinnvoll war.

Das Wetter in Olbia war schön und so ersuchten wir um einen Sichtanflug, was uns aber erst nach Überflug des VORs SME genehmigt wurde. Da wir bereits über 4 Stunden in unserem Flugzeug



**Parken in Olbia**

saßen hatten unsere Passagiere schon das dringende Bedürfnis eine Toilette zu besuchen. Dieter entschloss sich daher etwas früh in den Endanflug einzukurven und wir kamen ein wenig hoch in den "Final". So lernte ich von Dieter, dass es auch in der Luft Serpentina geben kann, wenn es denn notwendig ist. Zwar war unser Anflug etwas unkonventionell aber Dieter setzte die Maschine genau auf der Pistenchwelle auf. Jetzt war mir klar warum Helmut einmal auf meinen zweifelnden Blick hin geantwortet hatte: "Mit dem kannst Du ruhig fliegen!".

Um 13:20 Uhr waren wir also nach 4:20 Stunden in Olbia gelandet. Nachdem wir die OE-DLU im Schatten der Fläche eines Airbus geparkt hatten machten sich unsere Passagiere auf die Suche nach einer Toilette und Dieter

und ich auf die Suche nach Treibstoff. Leider waren die Herren Tankwarte gerade in der Mittagspause und so konnten wir über eine Stunde lang das architektonisch interessante, aber ziemlich menschenleere Gebäude der "General Aviation" genießen.



**Wo geht's hier zur Tankstelle bitte?**

Aber auch die längste Mittagspause endet einmal und wir durften die OE-DLU zur Tankstelle ziehen. Offensichtlich zahlt es sich nicht aus für die kleinen Gäste einen Tankwagen zur Verfügung zu stellen.

Als wir unser Flugzeug wieder mit Sprit aufgefüllt, die Passagiere genügend geraucht und getrunken, wir die Gebühren gezahlt und den Flugplan aufgegeben hatten, ging es um 14:58 Uhr weiter nach Cagliari. Auch diese Teilstrecke legten wir IFR zurück, denn wir mussten durch eine Front, welche es laut den Wetterfröschchen in Österreich eigentlich noch gar nicht hätte geben sollen. Der Radarcontroller war sehr freundlich und ließ uns zuerst geradeaus auf 5000 Fuß steigen um uns dann direkt nach KOLUS zu schicken. Auch

ignorierte er einfach meine falsche Höhenmeldung von 3500 Fuß, obwohl wir erst in 1500 Fuß waren. Das kommt davon, wenn man die Instrumente nicht genau abliest. Aber vielleicht war er auch nur froh, dass diese Österreicher endlich dahin waren.



**Fliegen ist schön!**

Weiter ging es in FL 120, welche wir nach geraumer Zeit erreichten, Richtung KOVAS. Jetzt allerdings mussten wir durch die Wolken und es gab sogar ein wenig Eis an den Flächen. Dieter und ich richteten immer öfters den Blick nach Außen aber es wurde nicht besorgniserregend. Für einige Zeit überlegten wir uns ob wir nicht eine niedrigere Flugfläche verlangen sollten. Bevor wir uns aber dazu entschließen wollten waren wir auch schon in KOVAS und da mussten wir ohnedies hinunter.

Cagliari Radar leitete uns direkt auf den Anflug Piste 14 und übergab uns kurz vor den Platz an Elmas Tower. Im Microsoft Flugsimulator bin ich in den Wochen zuvor diesen Flug schon

mehrere Male geflogen und konnte so Simulator und Realität vergleichen. Und der Simulator liegt offenbar nahe an der Realität. Interessanterweise führte uns unser VOR-DME-Approach ein wenig links von der Pistenmittellinie zum Platz. Aber dank des guten Wetters gab es kein Problem. Warum uns der Anflug aber nicht auf die Centerline gebracht hatte blieb uns ein Rätsel.

Um 16:07 Uhr landeten wir nach 1:09 Stunden in LIEE (Cagliari – Elmas). Kaum gelandet wurden wir von einem "Follow-Me" Auto zu unserer Parkposition geführt. Trotz des wunderbaren Fluges waren wir froh nun endlich das Flugzeug verlassen zu können und freuten uns schon auf ein gutes italienisches Essen. Leider hatten wir ja keine Stewardess an Bord (wir brauchen doch ein größeres Flugzeug!!) und so gab es keinerlei Bordverpflegung. Aber ehrlich; bei den heutigen Preisen an Bord hätten wir von der Stewardess ohnehin nichts gekauft!



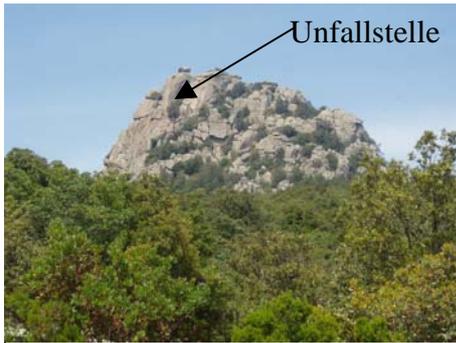
**Ziviler Teil des Flughafens Cagliari**

Kaum ausgestiegen kam auch schon der Servicebus. Der Flughafenmitarbeiter fragte uns wie lange wir denn bleiben wollten. Auf meine Antwort, dass wir bis Sonntag den 23. 5. 2004 in Cagliari bleiben reagierte er mit freundlicher Ablehnung und teilte uns mit, dass Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt in Cagliari nicht über Nacht parken dürfen. Auch meine Hinweise, wir hätten wichtige Termine und das Hotel sei gebucht etc. etc. konnten ihn nicht umstimmen. Heimlich dachte ich schon was passieren würde, wenn ich das Flugzeug jetzt stehen ließe, meine Sachen nehmen und den Flugplatz ganz einfach verlassen würde. Da ich unser Flugzeug aber nirgends anbinden konnte verwarf ich den Gedanken wieder. Nun begann ein ca. zweistündiger "Nervenkrieg". Gerald unser Dolmetscher und ich fuhren mit dem Servicebus in das Abfertigungsgebäude, während Dieter und Christian das Flugzeug "bewachten". Man erklärte uns freundlich aber bestimmt wir müssten wieder abfliegen und ich erwiderte ebenso freundlich und ebenso bestimmt, dass ich überhaupt nicht daran dachte. Der Besatzung eines kurz vor uns gelandeten Flugzeuges aus Deutschland erging es nicht anders als uns. Glücklicherweise machten die aber nur einen "Spazierflug" und so hatten sie weniger Probleme mit der Tatsache nicht übernachten zu können, als wir. Auf meinen Einwand, dass uns nicht bekannt sei, dass wir nicht übernachten dürfen, meinte man nur lapidar es gäbe ein Notam und damit pasta! Ich muss zugeben, dass es dieses Notam gab. Aber glücklicherweise habe ich es irgendwie überlesen, denn sonst wäre unser Ausflug wohl schon in Klagenfurt zu Ende gewesen. Der nächste Flugplatz, zu dem man uns anbot zu fliegen war nicht nur zehn oder fünfzehn Kilometer entfernt, sondern Olbia. Und von dort dann mit dem Auto wieder nach Cagliari? Für mich keine akzeptable Alternative.

Plötzlich teilte man mir mit, dass wir, da wir ja angerufen hätten, auf der militärischen Seite des Flugplatzes, unsere Maschine abstellen dürften. Zwar wusste ich nichts von einem Anruf, dachte mir einfach "wer viel fragt geht viel irr" stieg in das Servicefahrzeug und fuhr zur Abstellposition. Nach einigem hin und her, die deutschen Fliegerkollegen durften nicht mitkommen, brachte uns das "Follow-Me" Auto ca. 30 m zur Piste und von dort aus durften wir dann alleine zum militärischen Teil des Flughafens rollen. Für diese 30 m hätten sie sich aber das "Follow-Me" Auto auch sparen können! Später stellte sich heraus, dass Christian, nachdem uns in der Heimat niemand helfen konnte, einen Journalisten in Cagliari erreicht hatte, welcher kurzerhand den Militärkommandanten des Flugplatzes anrief und uns so ermöglichte das Flugzeug doch noch zu parken. Kaum hatten wir die OE-DLU in ihrer endgültigen Parkposition kam auch schon der Flugplatzkommandant in seinem Kommandofahrzeug angerauscht um uns zu begrüßen. Er bot uns auch an das Flugzeug in einer seiner Hallen unterzustellen, falls man keine Seile finden würde mit denen wir die Maschine sichern könnten. Er gab uns auch den Hinweis, dass wir uns an die Forstbehörde wenden sollten, wenn wir die Absturzstelle besuchen wollten, da das Gebiet ein Naturschutzsperrgebiet sei. Kurz darauf hatte man Seile für uns gefunden, die OE-DLU war verzerrt und wir mit dem Taxi unterwegs in das Hotel. Zufrieden standen wir um ca. 19:00 Uhr unter den Duschen um uns wieder herzurichten und um 20:00 Uhr gab es dann in einer Pizzeria herrliche Antipasti und riesengroße Pizzen.



**Am militärischen Teil mit militärischem "Follow-Me"**



**Baccu Malu – Die Absturzstelle**

Am Samstag ging es dann mit einem Mietauto Richtung Absturzstelle. Christian hatte mit Hilfe des Journalisten Mitarbeiter der Forstbehörde mobilisiert, welche uns um 11:00 Uhr treffen und zur Absturzstelle führen wollten. Gott sei Dank war Christian so hartnäckig sonst hätten wir die Stelle wohl nur aus weiter Entfernung, wenn überhaupt, gesehen.

Ich hatte mich gleich an die italienische Art des Autofahrens angepasst und wir waren pünktlich um 11:00 Uhr bei dem vereinbarten Treffpunkt. Zwei Mitarbeiter des "Corpo Forestale" erwarteten uns bereits mit ihrem Jeep. Über eine abgesperrte Schotterstrasse ging es bergauf wobei Christian und Gerald im Jeep mitfahren und Dieter und ich versuchten ihnen in unserem Mietwagen zu folgen. Dies gelang uns zwar, aber ich war froh, dass ich nicht in meinem eigenen Auto diese Strasse befahren musste.



**Baccu Malu – 1016 m**

Nachdem wir bei einem Forsthaus, kurz unter der Absturzstelle, alle in den Jeep umgestiegen waren, brachte uns einer der Mitarbeiter der Forstbehörde, Renato, bis knapp unter den Gipfel. Renato sprach ein wenig Deutsch und bemühte sich, wie auch alle seine Kollegen, uns möglichst alles zu zeigen und zu erklären, was er uns nur irgendwie zeigen und erklären konnte. Ganz offensichtlich hat das Flugzeug von Helmut, ca. 10 – 20 m unter der Spitze des Baccu Malu mit der rechten Fläche den Felsen gestreift und ist anschließend in den Berg geprallt, explodiert und abgestürzt.

Wenn sie einige Meter höher, etwas weiter links oder rechts geflogen wären, hätte dieses Unglück nicht passieren müssen

Wie eine Nadel steht dieser Felsen aus einem Bergrücken heraus und gerade hier sind sie geflogen.



**Dieter, Klaus, Christian, Renato vor dem Baccu Malu**

Renato zeigte uns die Umgebung der Absturzstelle und erklärte uns, soweit er es wusste, wo die Teile des Flugzeuges verstreut waren. Er selbst war mit seinen Kollegen sowie ca. 300 anderen Helfern von Polizei, Rettung und Militär an der Bergung des Flugzeuges beteiligt. Wie er uns erzählte wurde ein Feld von ca. 100 x 100 m abgesteckt und systematisch durchsucht. Dabei muss man wissen, dass es sich um ein Gebiet handelt, welches aus Felsen und beinahe undurchdringlichem Gebüsch besteht.



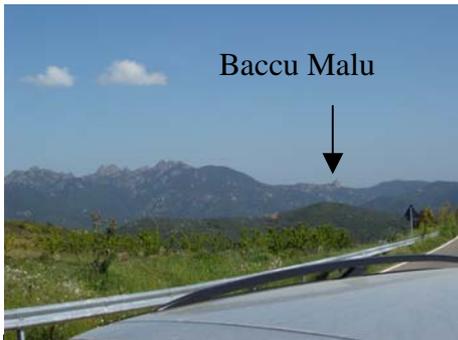
**Am Fundort der linken Turbine**

Jetzt, da wir die Absturzstelle gesehen hatten wurde uns auch klar, warum die Teile hinter dem Bergrücken lagen. Dies hatte uns lange verwirrt. Auch konnte uns Renato die Fundstelle des linken Triebwerkes zeigen, welches erst ca. zwei Wochen nach dem Unfall gefunden und geborgen wurde. Es war nach dem Absturz einfach weiter geflogen als die anderen Teile und lag außerhalb des zuerst eingerichteten 100 x 100 m großen Suchfeldes.

Renato und seine Kameraden bewirteten uns anschließend mit selbstgebranntem Schnaps, welcher zwar anfänglich nach Petroleum schmeckte aber im "Abgang" ausgezeichnet war.



**Blick von der Unfallstelle Richtung Cagliari**



**Von hier aus sah der Augenzeuge den Absturz**

Einige Kleinteile, die sie noch gefunden hatten, gaben sie Christian. Ein arg zerbeulter Aschenbecher, die Schulterklappe eines Kapitäns, ein Teil eines künstlichen Horizontes sowie Helmut's "Avanti-Schirm" waren dabei. Auch pflückten Sie für Helmut's Frau Heidi noch einige der Blumen zu deren Schutz sie ja eigentlich berufen sind. Renato und seine Kollegen waren so freundlich und hilfsbereit, dass wir unseren Groll über die Flughafenbehörde bald wieder vergessen hatten. Zum Abschluss unseres Aufenthaltes an der Absturzstelle führten sie uns noch zu einem "Steinmarterl" welches sie, im Gedenken an die Absturzopfer, errichtet hatten. Sie ersuchten uns noch ein Foto von Helmut zu senden, da Sie dieses an dieser Gedenkstätte anbringen wollten. Nachdem man uns noch einige Stellen, an denen Flugzeugteile gefunden wurden, gezeigt hatte fuhren wir wieder zu unserem Ausgangspunkt zurück.

Christian wollte unbedingt noch den Augenzeugen treffen, welcher den Absturz als "Feuerball" beobachtet hatte und so machten wir uns, nachdem wir uns herzlichst für die gezeigte Gastfreundschaft bedankt hatten, auf den Weg nach Burcei. Aus diesem Ort stammte der Augenzeuge. Bevor wir uns aber der weiteren Spurensuche zuwandten stärkten wir unsere Körper in einem kleinen italienischen Gasthaus welches "Zipfer Bier" führte. Als einzige Gäste wurden wir bestens bewirtet und Gerald fand schon nach kurzer Zeit heraus, dass ein Mitarbeiter des Lokals der Neffe des gesuchten Augenzeugen ist. Gestärkt verließen wir das Lokal und besagter Mitarbeiter führte uns zu seinem Onkel, welcher aber nicht zu Hause war. Also mussten wir alle mitkommen

zu "Mama", denn dort vermutete der Neffe seinen Onkel. Leider trafen wir ihn auch hier nicht an. Als "Mama" erfuhr, dass wir keine Journalisten sondern Angehörige eines Absturzopfers waren, war es um uns geschehen. Sofort mussten wir alle in das Haus kommen und man versuchte den Sohn zu finden. Da er auswärts arbeitete und uns an diesem Tag nicht mehr treffen konnte erklärte sich sein Vater bereit uns alles zu erzählen, was er von seinem Sohn über den Absturz erfahren hatte. Gerald hatte seine liebe Not mit dem Übersetzen und Christian und ich sagten einfach immer nur "Si, Si". Irgendwie aber konnten wir uns alle verständigen und nach ausreichender Bewirtung mit selbsterzeugtem Likör brachte uns der Vater zu jener Stelle, von welcher aus sein Sohn den Absturz beobachtet hatte.

So hatten wir an diesem Tag doch einige Erkenntnisse gewonnen, für welche es Wert war die Reise nach Sardinien zu machen.

Was wir bis heute wissen kann man wie folgt zusammenfassen:

- Der Absturz fand am 24. 2. 2004 um ca. 5:50 Uhr Lokalzeit statt.
- Zur Zeit des Absturzes war es finster. Beginn der Dämmerung 6:40 Uhr Lokalzeit.
- Es gab in der Nähe des Baccu Malu Nebel, die Spitzen der Berge waren jedoch nicht im Nebel
- Laut Flugplan flogen sie in FL280 und wollten von LEDRO direkt nach Cagliari-Elmas
- Das Wetter war gut, Cagliari-Elmas meldete 8 kt Wind aus 310 Grad.
- Wetterbericht Cagliari-Elmas: LIEE 240445Z 31008KT 9999 SCT023 10/08 Q1012 NOSIG=

Was wir nicht wissen:

- Warum flog die Maschine an dieser Stelle schon so tief. Laut Jeppesen FlightStar hätte sie an dieser Stelle noch 3000 m (statt 1000 m) hoch sein können und den Flugplatz Elmas dennoch problemlos erreicht.

In unser Hotel zurückgekehrt trafen wir noch den italienischen Journalisten welcher uns so geholfen hatte. Dieser lies sich unsere Erkenntnisse erzählen und führte uns zu einem Kollegen, welcher am Montag den 24. 5. 2004 einen Artikel über unseren Besuch, in der Lokalzeitung brachte. Wir hatten ihn sehr inständig gebeten den Artikel erst nach unserer Abreise zu veröffentlichen, da wir in Ruhe zurückfliegen wollten.

Da unser Journalistenfreund aber auch einen Artikel in der ANSA (die italienische APA) schrieb konnten wir am Dienstag in den Kärntner Zeitungen lesen, was wir über das Wochenende in Cagliari gemacht hatten.



**Klaus, der Flugplatzkommandant, Christian, Dieter und im Vordergrund Gerald unser Dolmetscher**

Am Sonntag den 23. 5. 2004 gaben wir unseren Flugplan telefonisch in Klagenfurt auf und machten unsere Wetterberatung mit Hilfe von AustroControl und Internet. So gerüstet fuhren wir früh zum militärischen Teil des Flughafens Cagliari-Elmas, wo wir um 12:00 Uhr Richtung Heimat abheben wollten. Kaum angekommen, trafen wir wieder den Flugplatzkommandanten, welcher, als deutscher Offizier verkleidet, auf seiner MotorGuzzi unterwegs war.

Nach herzlicher Verabschiedung brachte uns das "Follow-Me" Auto wieder zu unserem Flugzeug und wir durften zur Tankstelle auf dem zivilen Teil des Flugplatzes rollen. Jetzt hieß es wieder warten, da der Tankwart beschäftigt war. Aber da wir genügend Zeit hatten übten wir uns in Geduld. Wir vervollständigten noch unsere Flugunterlagen und warteten auf die Abflugzeit.

Kurz vor 12:00 Uhr war das Flugzeug getankt, alle notwendigen Unterlagen zusammengestellt und wir erhielten die Erlaubnis zum "Start up". Gleich darauf kam auch schon die "Clearance", welche uns auf dem Weg nach SMERALDA (SME) Flugfläche 160 zuwies. Dankend lehnten wir ab und machten dem Tower-Controller klar, dass FL 120 für uns durchaus ausreichend wäre. Es dauerte einige Minuten dann zeigte man Verständnis für uns und wir durften in FL 120 nach Hause fliegen. Startrichtung war 32 und die zugewiesene Abflugroute KOVAS6E hätte uns zuerst nach Norden geführt um uns anschließend nach Süden zum NDB CAG fliegen zu lassen. Dann wäre es wieder nach Norden Richtung KOVAS gegangen. Laut Abflugkarte hätte KOVAS in FL 150 überflogen werden sollen, aber da wir ohnehin nur auf FL 120 wollten hätten wir hier also in FL 120 ankommen sollen.



**In FL 120 Richtung SME teilen sich die Wolken vor uns**

Um 12:04 Uhr waren wir dann in der Luft und kaum hatten wir uns bei Cagliari Radar gemeldet wurden wir angewiesen direkt nach KOVAS zu fliegen. Dieter und ich schauten uns nur kurz an, denn uns war klar, dass wir so KOVAS nie in FL 120 überfliegen würden. Wir hatten wieder vollgetankt und unsere Passagiere und wir hatten in den letzten zwei Tagen eher nicht abgenommen.

Cagliari Radar hatte ein Einsehen und genehmigte uns den Überflug von KOVAS in FL 90, welchen wir auch erst erreichten nachdem wir unsere OE-DLU mit drei, genehmigten Vollkreisen in "Nagele-Manier" nach oben schraubten. Aber irgendwann waren wir auch auf FL 120 und dann ging es gemütlich in Richtung SMERALDA (SME).



**Eine Insel kurz vor Elba**

Von SME aus durften wir diesmal direkt nach ELBA (ELB) und von dort aus ging es weiter nach FLORENZ (FRZ). Unserem freundlichen Ersuchen direkt nach CHIoggIA (CHI) fliegen zu dürfen wurde vorerst nicht stattgegeben aber man schickte uns direkt nach FERRARA (FER). Kurz vor BOLOGNA hatte man dann Erbarmen mit uns und wir bekamen die Freigabe CHI direkt anzusteuern. Wir hatten etwas Seitenwind und der nette Radarlotse gab uns ca. alle 2 Minuten einen neuen Steuerkurs damit wir ja sicher über CHI ankommen. Wir bedankten uns höflich bei ihm aber unser GPS hatte uns auch den gleichen Weg gewiesen.

Von CHI wäre unser weiterer Flugweg nach BISTRICA (ILB) gegangen aber wir wollten noch schnell in Rijeka die Tanks unserer OE-DLU kostengünstig auffüllen. Da wir unsere Notwendigkeiten in Cagliari schon ahnten, hatten wir Rijeka als "Alternate" angegeben. Nachdem wir CHI in FL 120 passiert hatten, teilten wir dem Controller unsere Absicht mit nach Rijeka zu fliegen um dort zu tanken. Mehrmals machte er uns den Vorschlag doch nach Portoroz zu fliegen um dort den Tankstopp einzulegen. Aber was hätte uns das gebracht seitdem Slowenien auch bei der EU ist? Also bestanden wir auf Rijeka und als ich dem Radarlotsen erzählte wir wollten auch noch den Anflug auf Rijeka trainieren gab er uns endlich die entsprechende Freigabe Richtung ROTAR und die Erlaubnis auf FL 90 zu sinken.



**Regenschauer bei Laibach**

Von ROTAR aus ging es in FL 70 direkt zum NDB BREZA (BRZ) und dann nach Rijeka (LDRI). Da das Wetter gut war entschlossen wir uns wieder zu einem VFR-Anflug. Rijeka selbst meldete 12 – 15 kt Seitenwind und Dieter hatte im Anflug schwer zu arbeiten. Aber er wollte ja nach Rijeka tanken gehen und nun sollte er sich ruhig anstrengen. In kurzen Abständen ließ ich mir vom Turm in Rijeka den Wind geben. Dieter meisterte diese Landung ebenso gut wie alle Anderen und setzte um 16:06 nach 4:02 Stunden genau auf der Schwelle auf.



**Gleich über dem Loiblpass**

Das Flugzeug wurde versorgt und noch schnell ein VFR-Flugplan nach Klagenfurt aufgegeben. Jetzt durfte Dieter am Co-Pilotensitz Platz nehmen und sich ausrasten. Um 17:00 Uhr ging es in 4000 Fuß via BISTRICA (ILB) und TELS nach Hause. Kurz vor Laibach trafen wir noch auf einen Regenschauer welchen wir, nachdem wir durch den "Regenvorhang" schon hindurchsehen konnten, einfach durchflogen. Damit war unser Flugzeug auch gewaschen und über den Loiblpass ging es in 6500 Fuß nach Klagenfurt.

Klagenfurt meldet Seitenwind und ich dachte mir das kann ja noch lustig werden, blieb aber ruhig denn mein Sicherheitspilot saß ja neben mir.

Über Maria Rain drehte Dieter, mit Erlaubnis des Klagenfurter Turms, noch einen Steilkreis. Unser armer Dolmetscher wurde grün im Gesicht, denn darauf war er nicht vorbereitet. Dann setzte ich in Klagenfurt zur Landung an und war zum ersten Mal mit einer Seitenwindlandung wirklich zufrieden. Um 17:54 Uhr waren wir nach 10:25 Stunden Gesamtflugzeit wieder an unserem Ausgangspunkt angelangt.



**Glücklich gelandet!!**

An dieser Stelle möchte ich mich noch einmal bei Dieter bedanken, dass er uns bei diesem Ausflug begleitet hat. Wenn man längere Strecken fliegen will ist es, meiner Meinung nach, von Vorteil wenn ein erfahrener Pilot mit IFR-Berechtigung dabei ist.

Glück ab! Gut Land!

Klaus Zürner