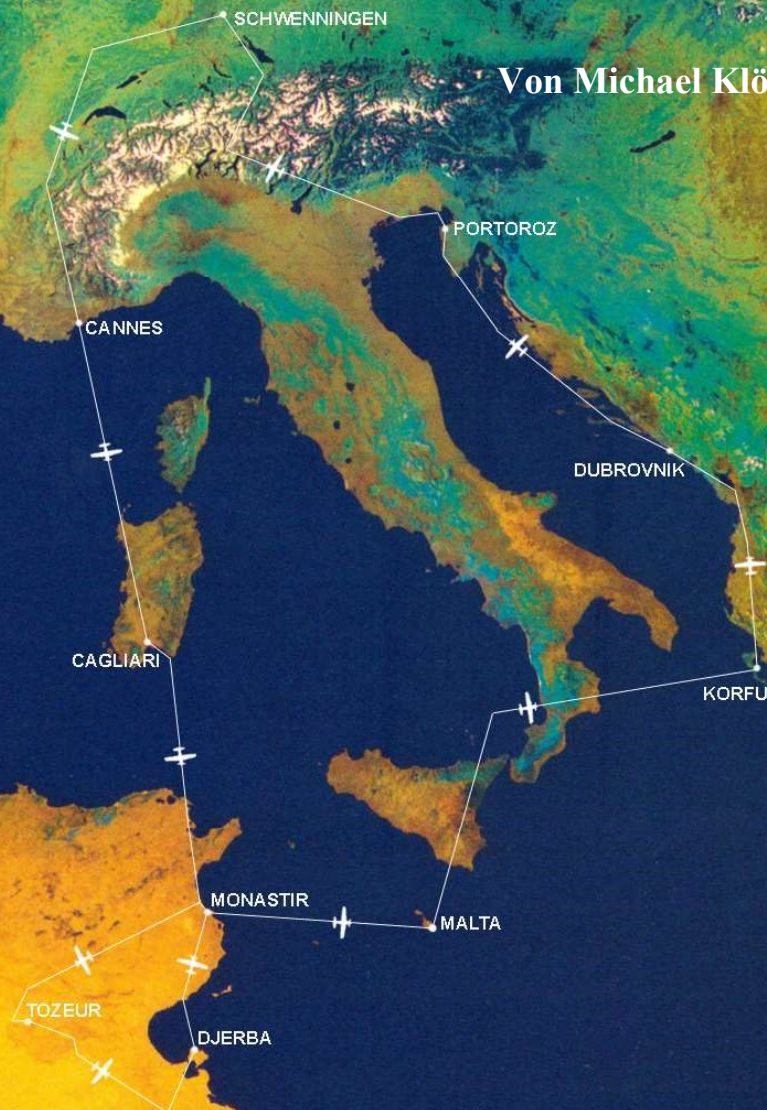


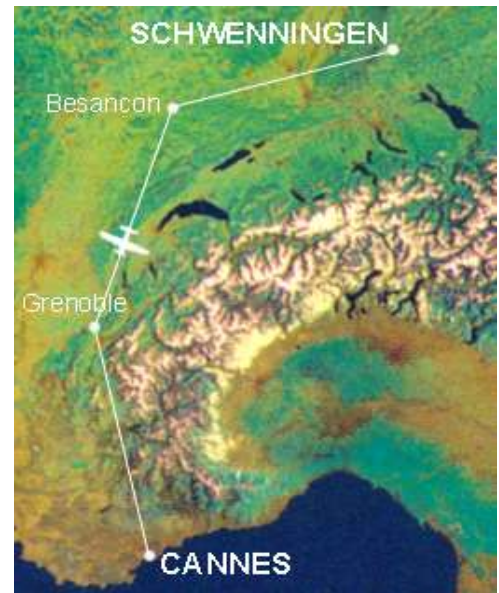
FRÜHJAHRSAUSFLUG : MIT DER PIPER NACH TUNESIEN

Von Michael Klöters



Seit einiger Zeit hatten Ekkehard Fader und ich einen Flug in die algerische Sahara geplant, nach Ghardaia, In Salah, Tamanrasset und Djanet. Hoggar- und Tassili-Gebirge lockten. Die Karten waren besorgt, Einfluggenehmigung und Visa beantragt. Aber als 32 Europäer gekidnappt wurden und die übrigen Südalgerien-Touristen im Konvoi mit militärischem Schutz den Heimweg antraten, mussten wir unsere Pässe ohne Visa von der algerischen Botschaft zurückschicken lassen und umdenken. Ein bisschen Sahara sollte es schon sein, also blieb es beim Ziel Südtunesien, und für den ausgefallenen Teil der Reise sollte uns eine Schleife über die Adria entschädigen. Wir zogen für diesen Flug unsere bewährte PA28 mit der Kennung D-EGAN, eine überall in der Welt verbreitete Piper Cherokee Archer mit einem 180-PS-Lycoming Vergasermotor, dem „Flaggschiff“ unseres Clubs vor, unserer neuen Diamond Star DA40, die zwar erheblich schneller ist und eine größere Reichweite hat, deren Einspritzmotor aber möglicherweise protestieren würde, wenn uns mal statt Flugbenzin nur nordafrikanischer Autosprit zur Verfügung stünde. Hier unser Reisetagebuch:

Dienstag, 22.4.2003: Da wir den Abend schon in Monastir/ Tunesien verbringen möchten, treffen wir uns um 6.45h am Schwenninger Tower. Ein Wettercheck am Computer und die Flugwetterberatung Stuttgart überzeugen uns, den Weg nach Süden nicht über Zürich und den St. Gotthard, sondern über Colmar und Besancon durch die burgundische Pforte zu nehmen. Die zunächst noch östlich von uns über den Alpen liegenden Wolken werden dünner, und der Montblanc grüßt uns schon unter blauem Himmel, der uns bis auf wenige Ausnahmen bis zur Rückkehr nicht mehr verlassen wird. Über Grenoble geht es nach Cannes zum ersten Tankstop. Eine freundliche Controllerin gibt uns die Clearance zum Anflug auf die Runway 17. Wir sind froh über die problemlose erste Etappe und glücklich, die milde Mittelmeerluft zu spüren, die uns einige schöne Tage verheißt. Ein wenig wird unser Glück getrübt, als wir nach dem Tanken den Zündschlüssel drehen, um nach Cagliari an der Südspitze

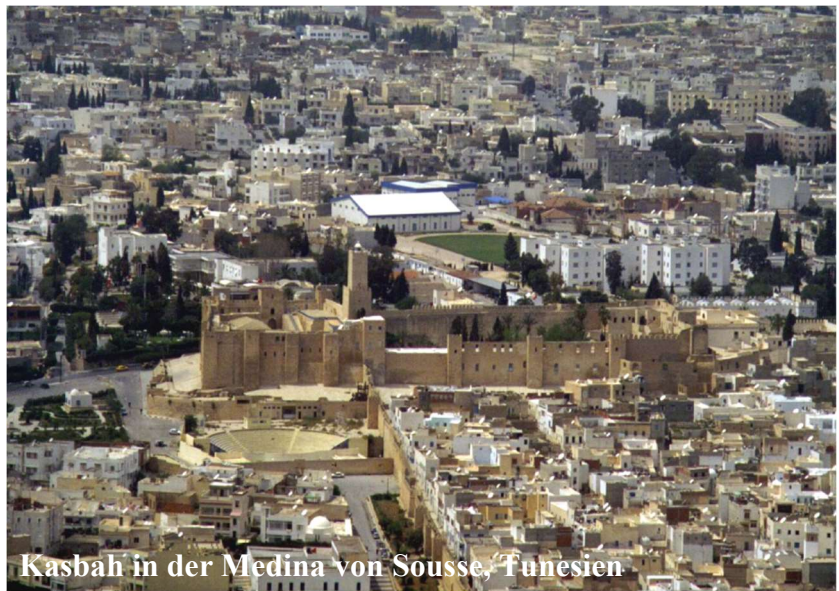
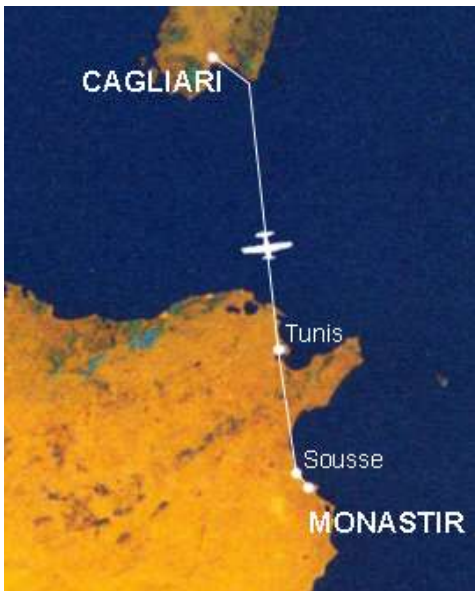


Sardiniens zu starten. Der Propeller rührt sich nicht, dafür steigt aus dem Zündschloss Rauch auf, der nichts Gutes verheißt. Wir haben Glück im Unglück: Cannes wird von Kleinflugzeugen rege frequentiert, ist mit Werkstätten gut versorgt und Ersatz für unser defektes Zündschloss ist vorrätig. Nach 1 ½ Stunden hat ein freundlicher Mechaniker den Schaden behoben und wir können uns auf den Weg über das Mittelmeer machen. Ein Rettungsfloß, das wir uns vor einigen Tagen bei Friebe in Mannheim geliehen haben, liegt nebst kleinem Wasservorrat und Leuchtraketen in Reichweite und gibt uns ein beruhigendes Gefühl. Korsika zieht langsam linkerhand vorbei, bald ist die sardische Küste erreicht, der Flug über die Insel von Nord nach Süd gibt uns Gelegenheit, die herrliche und abwechslungsreiche Landschaft zu bewundern. Anflug und Landung in Cagliari sind problemlos. Für den Weiterflug nach Tunesien ist es heute zu spät, der schon aufgegebenen Flugplan mit Einflugnummer wird auf den nächsten Morgen verschoben. Ein Taxi bringt uns zum Hotel 4 Mori (4 Mohren) in die Innenstadt, und nach einem kurzen Stadtspaziergang sorgt ein gutes belgisches Bier im original italienischen beergarden für die nötige Bettschwere.



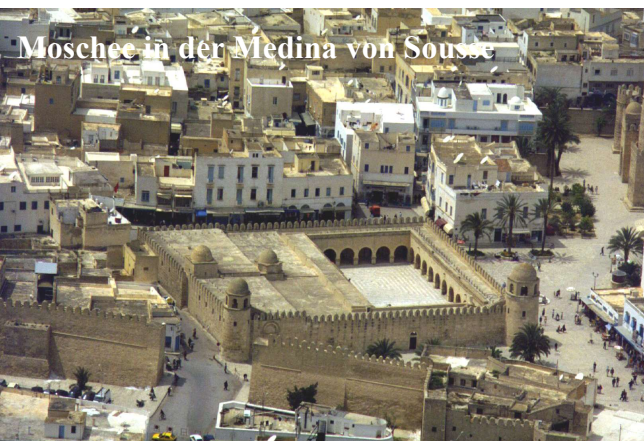
Am Flughafen von Cagliari

Mittwoch, 23.4.: Am nächsten Morgen gibt es gegenüber dem Hotel in der American Bar ein italienisches Frühstück mit Espresso und Hörnchen. Dann geht es voller Tatendrang zum Flugplatz, wo zunächst Geduld gefordert ist. Nach einigem Suchen finden wir die Zapfsäule für Flugbenzin weit entfernt vom Terminal zwischen zwei ausgemusterten Jet-Trainern und einer halb eingefallenen großen Halle, wo in einer Ecke der örtliche Fliegerclub logiert, der für das Betanken kleiner Maschinen der General Aviation zuständig ist. Während wir auf den Tankwart warten, tauchen zwei Carabinieri in

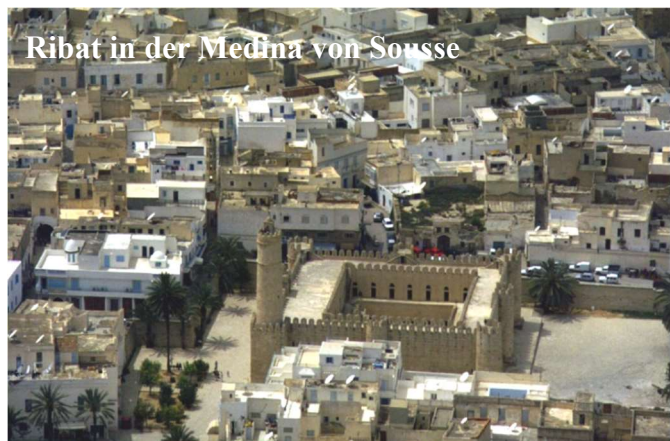


Kasbah in der Medina von Sousse, Tunesien

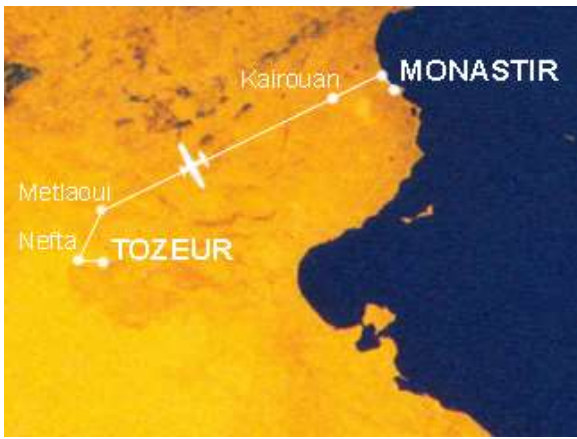
ihrem Fiat auf und beobachten uns, wohl um Sabotageakte in dieser Trümmerecke des Flughafens zu verhindern. Entschädigt werden wir für die Wartezeit durch eine niedrige Spritrechnung: 100LL ist bei Ausreise ins Ausland zollfrei und entsprechend günstig, ein Ausgleich für die recht hohe Handling-Gebühr. Wir werfen bei Carbonara einen letzten Blick zurück auf Europa und nehmen Kurs auf Afrika. Von Roma Information werden wir an Tunis Information weitergereicht. Mit der Angabe der Einflugnummer ist der Einflug nach Tunesien unproblematisch, die Controller sind freundlich und professionell. Vielleicht wird auch positiv registriert, dass wir unsere geschätzten Überflugzeiten für die Pflichtmeldepunkte recht genau einhalten. Über die Punkte Osmar und Tanit und direkt über TUC-VOR am Flughafen Tunis-Carthago fliegen wir am Golf von Hammamet vorbei Richtung Monastir. Der Einflug geht über den Pflichtmeldepunkt November, der bei der schönen Altstadt von Sousse liegt. An deren Mauerring, Moschee, Ribat (Wehrkloster) und Kasbah (Festung) habe ich die besten Erinnerungen. Daher wollen wir gerade Monastir Approach um eine 360 über November bitten, da hören wir: „D-EGAN hold over November due to traffic“. Also haben wir ausgiebig Gelegenheit, den Ausblick auf die über 1200 Jahre alte Stadt zu genießen. Nach der Landung auf der Bahn, die sonst von zahlreichen Charter- und Tunis Air-Maschinen voller Urlauber frequentiert wird, rollen wir zum einsamen Abstellplatz der General Aviation mit Tankstelle. Zoll und Polizeikontrolle sind problemlos. Nachdem wir uns mit tunesischen Dinaren versorgt haben, geht es noch mal durch die Sicherheitskontrolle zum Tanken. Die Aussage „Ein Kanarienvogel wird Sie abholen!“ verblüfft uns etwas, bis wir feststellen, dass mit canari die für den Transport innerhalb des Flughafens zuständigen kleinen gelben Renaults gemeint sind. Zu Fuß legen wir dann die 500 Meter vom Flughafen bis zum 4-Sterne-Hotel Skanes Palace zurück, wo wir für 29 Euro pro Person (Halbpension) gut untergebracht sind. Die Metro (hier nicht U-Bahn, sondern Küstenzug) bringt uns nach Sousse, wo wir noch ein wenig durch die Medina (Altstadt) bummeln, den Rundblick vom Turm des Ribat genießen und bei einem Glas Minztee das nordafrikanische Leben auf uns einwirken lassen.



Moschee in der Medina von Sousse



Ribat in der Medina von Sousse



Seldja- Schlucht bei Metlaoui

Donnerstag, 24.4.: Am Flughafen werden wir, wie überall in den nächsten Tagen, freundlich und kompetent mit Wetterinformationen (Metars, Tafs, Wetterkarte und Satellitenbild) versorgt und geben bei den netten Beamten im bureau de piste unseren Flugplan nach Tozeur am Rand des Schott el Djerid auf. Unser Routing mit Ausflug zunächst nach N (mit nochmaligem scenic flight über Sousse), dann nach Westen Richtung Kairouan, jeweils mit Kreisen über den Städten 1000 Fuß über Grund zum Schauen und Fotografieren, wird anstandslos akzeptiert. Auf der Strecke nach Tozeur sehen wir uns noch Sbeitla, das alte römische Sufetula mit Tempel und Theater und die spektakuläre Seldja-Schlucht bei Metlaoui an, wo gerade ein mit Phosphat beladener Güterzug den Canyon durchfährt. Vor der Landung machen wir einen Abstecher zur Oase Nefta, deren grüner Palmenhain sich vom Braun der Wüste und vom in allen Farben schillernden Schott (Salzsee) abhebt. In Tozeur stellen wir unsere kleine Piper im Schatten von zwei Boeing 747 ab. Dem Vernehmen nach gehören die Jumbos Saddam Hussein und stehen seit dem ersten Golfkrieg 1991 hier auf ihren inzwischen platten Riesenreifen. Nach einem Stadtbummel zwischen den für hier typischen kunstvollen Lehmziegelfassaden vieler Häuser und Moscheen besuchen wir zwei Museen. Im Dar Cherait, einem Palast mit säulenumstandenen Innenhöfen, reicher Stuckverzierung und bemalten Holzdecken



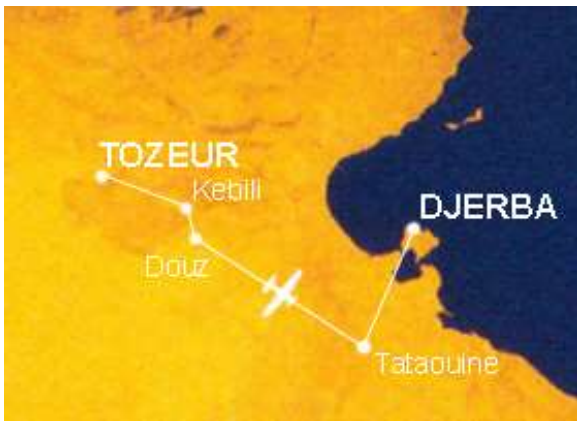
Oase Nefta und Schott el Djerid



Tozeur : D-EGAN vor Saddam's Jumbo

bewundern wir eine Sammlung von erlesenem Kunsthandwerk (Keramik, Metallarbeiten, Perlmutter-Intarsien, alte Gewänder, Waffen, Bücher und Handschriften) und lebensgroße Darstellungen aus dem Alltag wohlhabender Tunesier und der türkischen Beys mit Wohnräumen, Küche, Hammam usw.. Im Dar Zamen werden wir durch Szenen aus der tunesischen Geschichte geführt, von Karthago über die Eroberung durch die Araber bis zur Gegenwart, anschaulich und beeindruckend.

Freitag, 25.4.: Der südlichste Zipfel Tunesiens ist militärisches Sperrgebiet, ein Einflug wird uns nicht genehmigt. Daher fliegen wir zunächst über den Schott el Djerid Richtung Kebili. Seit Karl Mai's Zeiten (Band 1, Durch die Wüste) hat der große Salzsee nichts von seiner Faszination verloren, auch wenn er inzwischen von einer Teerstraße durchschnitten wird. Der Blick geht weit über die große Salzsumpf-Fläche, und nach den Oasen von Kebili und Douz erwartet uns die unendlich scheinende Sandwüste des großen östlichen Ergs. Hier wurden Filme wie „Der englische Patient“ und „Star Wars“ gedreht. Wir blicken noch etwas aufmerksamer als sonst auf die Anzeigen der Motorüberwachungs-Instrumente und horchen auf den beruhigend gleichmäßigen Lauf des Motors. Dank GPS ist die Navigation kein Problem, Auffanglinie ist eine zwar unterirdisch verlaufende, aber gut sichtbare

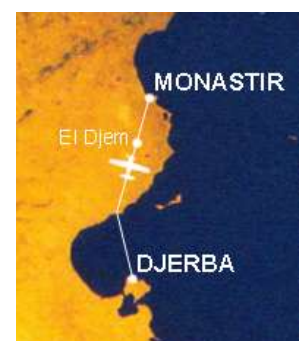


Ölpipeline. Über die Oase von Ksar Ghilane erreichen wir das pittoreske Berber-Bergdorf Chenini und haben damit die Wüste hinter uns gelassen und belebtere Regionen erreicht, ohne auf die Trinkwasserreserve in den 20-L-Kanistern hinter uns zurückgreifen zu müssen. Wir drehen wieder nach Norden auf unser Tagesziel Djerba zu, Insel der Lotophagen aus der Odyssee und Badeziel sonnenhungriger Urlauber. Nach der Landung erwartet uns im Hotel Djerba Beach ein opulentes Büffet, und das anschließende Folklore-Programm bildet einen passenden Abschluss dieses schönen Tages.

Samstag, 26.4.: Nach einem ausgiebigen Frühstück u. A. mit Omelett, Feigenmarmelade und frischen Datteln brechen wir mit einem Leihwagen nach Medenine auf, das bekannt ist für seine Ghorfas, bienenwabenartige, tonnenförmige, mehrgeschossig malerisch um Innenhöfe angeordnete Speicherkomplexe. Wir besichtigen die Ghorfas von Metameur einige Kilometer hinter Medenine, die nicht von Touristen überlaufen sind. Auf einer teilweise gut ausgebauten, teilweise abenteuerlichen Piste fahren wir weiter nach Techine, einem Berberdorf mit Höhlenwohnungen in der Umgebung des weit bekannteren und inzwischen von Bussen fast zugeparkten Matmata. Eine der Höhlenwohnungen und eine unterirdische Olivenölmühle schauen wir uns mit einem Führer an. Dann ist es schon wieder Zeit, die spektakuläre Berglandschaft zu verlassen. Mit einer Fähre erreichen wir wieder Djerba. In der Insel-Hauptstadt Houmt-Souk füllen wir die mitgebrachten 70-L-Fässer mit Autosuper und betanken damit unsere Piper, da es am Flughafen von Djerba kein Flugbenzin gibt: 100LL erhält man in Tunesien nur in Tunis und in Monastir.

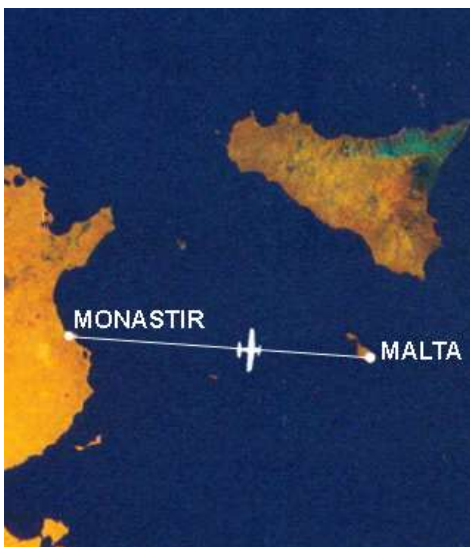


Sonntag, 27.4.: Als wir den Flugplan für den Rückflug nach Monastir bei AIS aufgeben, kommt dort etwas unorientalische Hektik auf: Eine Gruppe Italiener mit 5 Flugzeugen hat das gleiche Ziel wie wir. Erfreulicherweise sind wir ihnen bei Flugplanaufgabe, Start und auf der Strecke immer eine Nasenlänge voraus. Im Gegensatz zum sonst ruhigen, präzisen und gut verständlichen Englisch klingt der Funksprechverkehr auf den Frequenzen von Tunis Information und Monastir Approach heute etwas italienisch gefärbt und chaotisch. Über Sfax fliegen wir zum imposanten Amphitheater von El Djem, das an Größe dem Kolosseum in Rom wenig nachsteht und besser erhalten ist. Nach dem obligatorischen „Foto-Holding“ ist der Anflug auf Habib Bourguiba International in Monastir für uns inzwischen schon Routine. Der Tankwart versorgt uns in aller Ruhe mit Sprit - wieder wenige Minuten vor der italienischen Invasion. Im Skanes Palace genießen wir ein Bad im Pool und im Meer. Nach der Abkühlung im 20 Grad kühlen Wasser wärmt uns die Sonne am Strand wieder auf. Den späteren Nachmittag verbringen wir im beeindruckenden Ribat von Monastir. Von seinen hohen Mauern blicken wir auf die Altstadt und das prunkvolle Mausoleum Habib Bourguiba's, des ersten Präsidenten der Republik Tunesien, dessen Heimatstadt Monastir war. Dies erkennt man auch am etwas überdimensionierten 5-gleisigen Kopfbahnhof der Stadt, von wo aus uns die „Metro“ wieder zum Hotel bringt. Der Zug ist gefüllt mit gut aufgelegten



Schülern, die uns mit Trommeln und Gesang unterhalten. Im Speisesaal des Hotels begrüßt uns der Kellner, der aussieht wie eine Mischung aus 1/3 Charles de Gaulle und 2/3 Jacques Tati, wie langerwartete Stammgäste zum Candle light dinner. Später müssen wir seine Aufmerksamkeit mit der tunesischen Basketball-Nationalmannschaft teilen, wofür uns eine recht ordentliche kleine Band entschädigt.

Montag, 28.4.: Heute möchten wir Kairouan, eine der heiligen Städte des Islam nach Mekka, Medina und Jerusalem, näher kennen lernen. Aus der Luft haben wir seine Mauern und Moscheen ja schon bewundert. Ein Sammeltaxi, in Tunesien Louage genannt, bringt uns rasch, bequem und preiswert dorthin. Als erstes schauen wir uns die Große Moschee an, die nach dem arabischen General und Mitstreiter Mohammeds, Sidi Oqba, der sie erbauen ließ, benannt ist, und lassen uns von dem wuchtigen dreistufigen Minarett, dem von säulengestützten Bogengängen umsäumten Innenhof und dem Blick in den Gebetssaal mit seinem Wald von Säulen mit römischen, byzantinischen und arabischen Kapitellen beeindrucken. Nach dem Bir Baruta, einem legendenumrankten Brunnen, dessen Schöpfrad von einem Kamel angetrieben wird, und den Aghlabiden-Bassins, großen Wasserreservoirs aus dem 9. Jahrhundert, besuchen wir die Barbiermoschee mit ihren prachtvollen Kachelwänden, Stuckornamenten und Holzdecken. Nach der Rückfahrt wieder per Louage lassen wir diese Eindrücke an Strand und Pool ein wenig einwirken, bevor wir es uns beim abendlichen Büffet mit arabischer Musik und Bauchtanz gut gehen lassen.



Malta, südliche Steilküste

Dienstag, 29.4.: Der Start auf der 07 schenkt uns zum Abschied von Tunesien noch einen schönen Blick auf Medina und Ribat von Monastir, bevor wir auf Flugfläche 95 steigen und Kurs auf Gozo und Malta nehmen. Etwas Rückenwind beschert uns 130 Knoten Fahrt und kürzt die Zeit über Wasser ab; nach knapp 1 ½ Stunden liegt die steile Südküste Malts unter uns. Die lange Landebahn 14 ist in Betrieb, aber Wind und Luqa Approach gestatten uns den Anflug direkt auf die 06. Dadurch haben wir sehr schön Anflug und Landung des vor uns eintreffenden Lufthansa-Airliners auf der 14 im Blick und können außerdem nach einer langen Landung direkt am General aviation parking ausrollen,

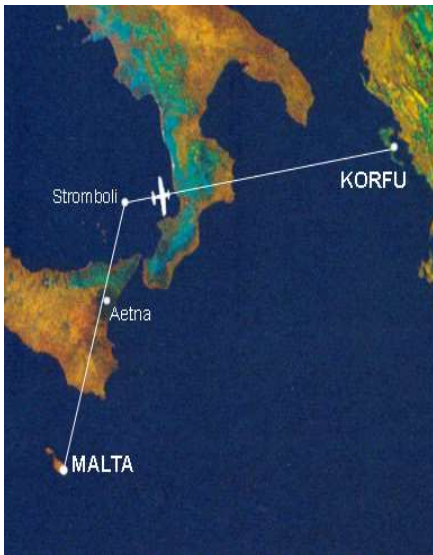


La Valetta, Malta

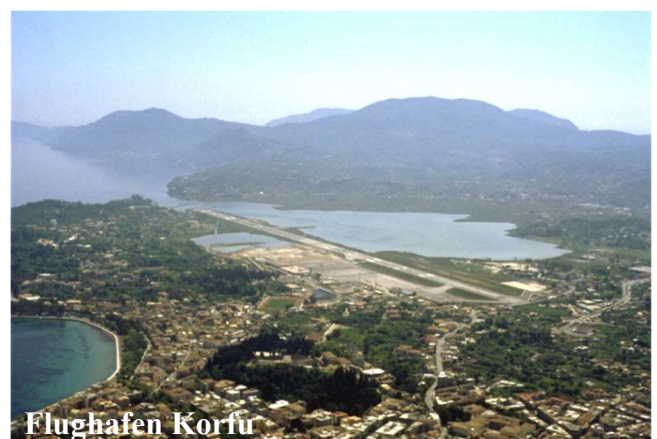


Maltesischer Oldtimer-Bus

ohne kilometerweit über die maltesischen Taxiways rollen zu müssen. Die Formalitäten sind rasch erledigt, und ein der Breite vieler maltesischer Straßen angemessener kleiner Daihatsu Cuore als Leihwagen bringt uns zu einem Hotel an der St. Julian's Bay nahe der Hauptstadt La Valetta. Auf der Fahrt über die pittoreske Küstenstraße mit Blick auf die gewaltigen Festungsanlagen (an den Linksverkehr haben wir uns bald gewöhnt) fallen uns die zahlreichen gelb-roten chromgeschmückten Linienbusse der verschiedensten Marken auf, von denen viele aus den 50er Jahren stammen. Wir bummeln im Daihatsu ein wenig über die Insel. Die alte Stadt Mdina (die dem Arabischen verwandte maltesische Sprache klingt uns nach Tunesien fast vertraut), herrlich auf einem Hügel gelegen und nur für Fußgänger zugänglich, gefällt uns sehr gut. Auf dem Weg zu einer Megalith-Tempelanlage an der steilen Südküste verfahren wir uns zunächst mangels GPS auf den schmalen Straßen, dann ist der Tempel geschlossen. Ein Spaziergang durch die Altstadt von La Valetta und ein leckerer Lammspieß auf der Terrasse eines Restaurants an der St. Julian's Bay entschädigen uns dafür.



Mittwoch, 30.4.: Ein „very british“ wirkender Angestellter der obligatorischen Agentur, die am Flughafen in Malta für Transport und Unterstützung bei den Formalitäten zuständig ist, antwortet in bestem BBC-Englisch auf fast jede unserer Fragen stereotyp mit: „I have absolutely no idea!“ Dafür kostet das Handling 31.45 maltesische Pfund entsprechend etwa 75 Euro! Zum Trost erhalten wir bei Wind aus 130 Grad mit 10 Knoten wie gewünscht die Startbahn 06 mit Abflug über die Altstadt von La Valetta einschließlich Foto-Vollkreis über der Stadt und dann direkten Kurs zum Pflichtmeldepunkt Nelda. Unsere Route von dort direkt zum Punkt Vulka in Absprache mit Catania führt uns zunächst über die rauchenden Krater des Ätna, der uns natürlich eine 360 wert ist, und dann an den Äolischen Inseln Vulcano und Panarea vorbei zum ebenfalls rauchenden Stromboli, in dessen etwa alle 10 Minuten Lava speienden Krater wir verständlicherweise auch einen Blick werfen müssen. Von dort steuern wir geradlinig unser nächstes Ziel Korfu an. Unsere ursprüngliche Verbrauchsberechnung hat uns zunächst ein Power setting für geringsten Verbrauch wählen lassen, um auf dieser längsten Strecke unserer Reise genug Sprit bis Korfu und gegebenenfalls zurück zu unserem Ausweich-Flugplatz



Brindisi plus Reserve zu haben. Ein freundlicher Rückenwind erlaubt uns aber eine schnellere Gangart bei der Überquerung Süditaliens. Dann liegt das adriatische Meer unter uns, und schließlich kommen Korfu mit dem fast 1000 m hohen Pantokrator und die dahinter liegenden hohen, noch schneebedeckten albanischen Berge in Sicht. Wir überqueren den Flugplatz und haben dann beim Eindrehen in den Gegenanflug zur Landebahn 35 Korfu-Stadt mit Altstadt und Festung wunderschön im Blickfeld und vor der Linse. Im Endanflug huscht das Inselchen Kanoni mit der bekannten Kapelle an uns vorbei, bevor wir auf der in eine flache Lagune gebauten Landebahn aufsetzen. Auch heute haben wir es wieder auf der ganzen Strecke von Malta über Italien bis Griechenland ausschließlich mit kompetenten, freundlichen und kooperativen Controllern zu tun gehabt. Nachdem die Formalitäten rasch erledigt sind, nehmen wir uns einen Leihwagen. Der kleine rote Fiat seicento kostet nur 13 Euro, dazu kommen allerdings noch 38 Euro für Versicherung und Steuer. Wir überqueren die Insel und steuern die herrliche Bucht von Paläokastritsa an. Die Hotels sind ausgebucht, aber oberhalb des Strandes finden wir in einer kleinen Pension ein hübsches, sauberes Zimmer mit Schwalbennestern auf dem Balkon. Oberhalb unserer Bucht kleben einige Dörfer und eine Burg wie Adlerhorste am Felsen. Wir erklimmen noch mit unserem Wagen auf einer schmalen Bergstraße einige hundert Höhenmeter und erfreuen uns am schönen Ausblick über die in der Abendsonne liegende Westküste der Insel. Dann lassen wir den Tag auf der Terrasse eines Strand-Restaurants bei griechischem Mixed Grill, Rotwein von der Insel und Ouzo ausklingen.



Korfu-Stadt und Festung



Kanoni, Korfu

Donnerstag, 1.5.: Unser Frühstück genießen wir auf der Terrasse an unserer noch einsamen, sonnenbeschienenen Bucht, wo zunächst als einziges Geräusch Vogelgezwitscher zu hören ist. Als die ersten vier Touristenbusse auf dem Weg zum alten Kloster von Paläokastritsa vorbeifahren, brechen wir nach Korfu-Stadt auf, wo gerade die Sonne den Morgennebel um das alte venezianische Fort vertreibt. Wir bummeln über die Esplanade und durch enge, verwinkelte Altstadtgassen. Es ist Feiertag, zahlreiche Einheimische und Touristen flanieren wie wir durch die Stadt oder lassen sich vor den zahlreichen Cafés und Restaurants von der Sonne bescheinen. Dann ist es Zeit zum Aufbruch. Zur



Abflug über Kanoni

Flugplanaufgabe müssen wir zu den Controllern auf den Tower. Angenehme Überraschung: Für Vereinsflugzeuge muss man in Korfu keine Lande-, Abstell- oder Handling-Gebühr zahlen. Nach je einer Ehrenrunde über Korfu-Stadt und Paläokastritsa machen wir uns auf den Weg nach Dubrovnik. In Flugfläche 85 überqueren wir die Schneeberge des südlichen Albanien und die Felder der Ebene von Tirana. Den Flugplatz und die Stadt Tirana lassen wir rechts liegen. Ein einziger Controller ist anscheinend für den gesamten recht lebhaften IFR-Verkehr und den VFR-Verkehr, den z.Zt. wir allein repräsentieren, zuständig und wirkt ziemlich beschäftigt. Am Shkoder-See erreichen wir Montenegro, passieren die spektakuläre Bucht von Kotor und haben schließlich Dubrovnik Tower am Funk. Die Bitte um einen Vollkreis über der Altstadt von Dubrovnik wird etwas barsch wegen eines anfliegenden Airliners abgeschlagen (wir hätten auch gewartet), und nach der Landung gelingt es uns zu unserer Überraschung nicht, telefonisch und mit Hilfe der Touristeninformation vom Flugplatz aus in Dubrovnik oder Cavtat ein einigermaßen erschwingliches Hotelzimmer aufzutreiben. Dies habe ich von vor einigen Jahren, als man nach dem Krieg in Kroatien über jeden einzelnen Gast froh war, etwas anders in Erinnerung. Allerdings haben wir auch das lange 1.Mai-Wochenende nicht einkalkuliert. Auch eine kleine Stadtrundfahrt im Taxi (neuer Mercedes E-Klasse CDI, es geht aufwärts in Kroatien) von Hotel zu Hotel für insgesamt 30 Euro bringt uns nicht weiter. Schließlich verrät uns unser Taxifahrer, seine Frau betreibe 8 km nördlich von Dubrovnik eine kleine Pension und habe Zimmer frei. Dieses Angebot können wir nicht abschlagen, wenn wir nicht im Freien kampieren wollen. Wir sind froh, als wir unser schön direkt an einer Bucht gelegenes Quartier für die Nacht erreichen. Zunächst wollen wir aber die Stadt erkunden. Unser Taxifahrer fährt uns nun kostenlos hin und macht uns für die übrigen Fahrten einen Sonderpreis. Wir schlendern durch die belebte Hauptstraße Dubrovniks, die Placa, bewundern den angestrahnten Rektorenpalast (Amtssitz des Regenten der alten Republik Ragusa), staunen etwas über die Preise (ein Hörnchen Eis mit einer Kugel kostet wie in Stuttgart 80 Cent) und vergleichen in einem Freiluft-Restaurant den kroatischen Mixed Grill mit dem von Korfu. Dann sitzen wir noch auf den Stufen des alten Zollhauses gegenüber einer spätgotischen Rolandstatue, die uns aus Bremen bekannt vorkommt, und lauschen den Klängen einer Band, die uns u. A. mit alten Santana- und Joe Cocker-Songs erfreut. So würden wir gerne noch stundenlang die milde Mai-Nacht genießen, aber am vereinbarten Treffpunkt wartet pünktlich unser Taxifahrer. In der Pension müssen wir dann noch den selbstgekelterten Rotwein seines Schwiegervaters probieren, bevor wir in die Federn sinken.



Altstadt und Hafen von Dubrovnik



Flughafen Dubrovnik

Freitag, 2.5.: Nach einem ausgiebigen Frühstück möchten wir Dubrovnik auch bei Tag erkunden. Wir bummeln noch einmal durch die nach einem Erdbeben im 17.Jahrhundert schachbrettförmig angelegten Straßen, besichtigen das Franziskaner-Kloster mit seinem schönen Kreuzgang und das Apotheken-Museum und umrunden dann die Altstadt auf der gut erhaltenen bzw. restaurierten Stadtmauer, von der aus man einen schönen Blick auf Häuser, Kirchen, Plätze und Hafen hat. Nur an einigen Stellen sieht man noch die Lücken, die serbische Granaten, vom Hausberg der Stadt aus abgefeuert, hinterlassen haben. Nach einer letzten Cola im Straßencafé zwischen Menschen, die mehr Muße als wir für diese schöne Stadt haben, müssen wir weiter. Am Flugplatz erhalten wir bei AIS Karten-Ausdrucke mit den in Kroatien vorgeschriebenen VFR-Routen. Vor dem Abflug unterhalten wir uns noch kurz mit der Besatzung eines KFOR-Hubschraubers, einem Sikorsky CH 53 aus Laupheim, der von Skopje und Tirana kommend eingetroffen ist. Dem Oberstleutnant, dem Major und



Rovinj, Kroatien

dem Oberleutnant scheint es in Albanien nicht so gut zu gefallen, denn sie meinen, wir hätten gut daran getan, das Land in einiger Höhe zu überfliegen. Nach dem Start auf der 12 wird uns auch heute leider ein „scenic flight“ mit Foto-360 über der Altstadt nicht genehmigt. An Split, Sibenik und Zadar vorbei geht es nach Pula am Süd-Ende der Halbinsel Istrien, dann über Rovinj und Porec nach Portoroz in Slowenien. Der Flugplatz in Portoroz ist für die General Aviation gut ausgestattet. Ein Follow me in Form eines Mopeds bringt uns zum Tanken, das sich hier wegen des niedrigen Preises für Flugbenzin besonders lohnt, und zum Abstellplatz. Nach kurzer Pass- und Zoll-Kontrolle werden wir von einer freundlichen Dame mit einem Slivovitz willkommen geheißen. Sie besorgt uns telefonisch einen Übernachtungsplatz in der nahe gelegenen Pension Palma, da auch hier die Hotels ausgebucht sind. Das Flughafentaxi bringt uns kostenlos dorthin. Unseren letzten Abend verbringen wir im venezianisch geprägten Piran, wo wir uns in einem Strandrestaurant Scampi und slowenischen Wein munden lassen.



Lago Maggiore

Samstag, 3.5.: Zwei Routen kommen für den Heimflug in Frage: über Österreich und über Italien. Da gerade eine Kaltfront mit tiefen Wolken nördlich der Adria von West nach Ost durchzieht, entscheiden wir uns für die westliche Route und fliegen über Grado und Venedig, dann am südlichen Alpenrand entlang und schließlich über den San Bernardino Richtung Bodensee. Die Sicht ist hervorragend und wir genießen den traumhaften Flug mit weitem Blick über den Lago Maggiore und die Alpengipfel. Als Churfürsten und Säntis in Sicht kommen, fühlen wir uns schon fast wie zu Hause. Aus 11500 Fuß Höhe lässt sich halb Süddeutschland überblicken. Der lange Sinkflug auf unseren Heimatflugplatz Schwenningen zu lässt Hochstimmung aufkommen. Tief unter uns kreist der Friedrichshafener Zeppelin NT über der Mainau. Konstanz und die Reichenau ziehen unter uns vorbei, und schließlich können wir uns auf der Frequenz 122,850 melden: „Schwenningen Info, D-EGAN VFR

von Tunesien via Malta, Korfu, Dubrovnik und Portoroz zur Landung.“ In unserer Fliegerklause lassen wir bei einem Glas Bier noch einmal zehn erlebnisreiche Tage Revue passieren, die „wie im Fluge“ vergangen sind.



Sämtis



Konstanz



Reichenau



EDTS-Schwenningen