

Wenn am Ende doch der Fliegervirus zuschlägt...

Alex ist einer unserer „Jungpiloten“ – also eigentlich eh schon etwas über fünfzig Lenze alt, aber halt erst seit knapp zwei Jahren im Besitz der PPL. Das hält ihn aber nicht ab, sich immer wieder neuen Herausforderungen zu stellen und genau das stand am Wochenende von 6.-9. März 2026 am Programm. Die Großwetterlage war vielversprechend, eine Maschine war auch verfügbar und so wurde kurzerhand einfach mal drauf los geplant und die CBR reserviert. Aber lassen wir ihn doch selbst berichten:

Geplant war ein Wochenende im sonnigen Süden am Meer mit meiner Frau. Da die CBR am Freitag erst ab 16:00 Uhr gebucht werden konnte, musste daher ein Zwischenstopp eingeplant werden. Es sollte etwas weiter nach Süden gehen, also Portoroz und Italien schieden aus, weil der Wetterbericht eine Nebelfront ab Sonntag in den frühen Morgenstunden prophezeite.

Damit blieben nur mehr Mali Losinj, Krk oder Pula zur Auswahl. Wobei Mali Losinj erst ab April öffnet und Krk nicht wirklich viel im Umland des Flughafens zu bieten hat. Daher wurde Pula in Angriff genommen (wobei Medulin auch eine Option gewesen wäre, hier allerdings auch die Öffnungszeiten in Frage standen und die Webseite den Betrieb ab April beschrieb).

Die Flugplanung selbst war keine große Herausforderung. Und da es der erste längere Mitflug (und vor allem ins Ausland überhaupt der erste) für meine Frau war, wurden keine komplizierten Routen und Alpendurchquerungen eingeplant, sondern eher der direkte Weg.

In Stockerau ging's also um 15:25 UTC los und genau 100 nautische Meilen und 1 Stunde später erfolgte die Landung auf der 16C in LOWG. Auf der Höhe Weiz wurde Graz Radar kontaktiert und kurz vor Autobahn-Ost ging's weiter auf die Graz Tower Frequenz. Der Anflug auf die 16C war unspektakulär und nach der Landung ging's beim Exit B raus und hinter dem Follow Me Car zum General Aviation Apron, wo auch gleich die Betankung vom BP Fuel Truck angeboten wurde. Hier ist zu erwähnen, dass bei weniger als 50 Litern 15,00 Euro Mindermengenzuschlag anfallen.

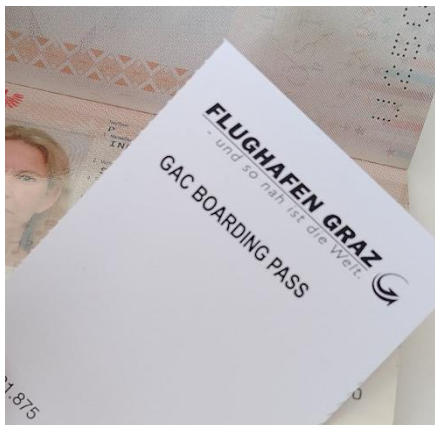


Das Taxi in die Innenstadt kam auf rund 45,00 Euro – und wie sich herausstellen sollte, somit auf mehr als die Landung, Handling und Parkgebühr für die Nacht. Hier stellte der Flughafen Graz nur 44,00 Euro in Rechnung, was eine sehr positive und angenehme Erfahrung war.

Genächtigt wurde im Motel One in der Grazer Innenstadt. Das Hotel ist wirklich sehr zu empfehlen und bei einer beOne Mitgliedschaft gibt's sogar noch 10% Preisvorteil. Am Samstag ging's dann zum Frühstück einfach quer über den Platz ins Operncafe. Hier musste man sich echt zusammenreißen, um nicht gleich picken zu bleiben und einen Prosecco zum Frühstück zu nehmen.

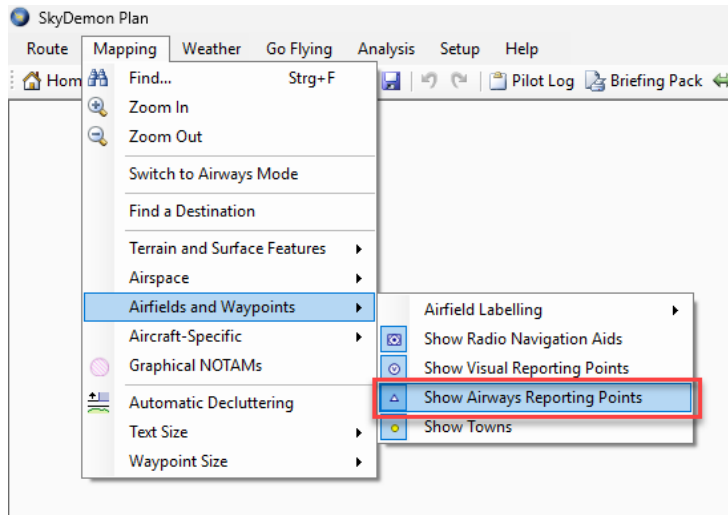


Voll diszipliniert – und somit ohne Prosecco im Magen - ging's also (diesmal aber mit Uber und somit um 23,00 Euro) mit einem Tesla Model S mit unglaublichen 693.000 km am Tacho zurück zum Flughafen. Die General Aviation Abfertigung ist sehr professionell und lustig fanden wir, dass der Passagier einen Boarding-Pass bekommt – da fühlt man sich als Pilot gleich etwas „aufgewertet“ 😊



Nach dem Preflight-Check wurde also schön nach gelerntem Ablauf gestartet und die Nervosität nach dem „ready to copy departure information“ stieg gleich mal an. Aber ein „after departure climb 3000 ft and leave control zone via VRF sector West“ kann man sich leicht merken. Also auch ein entspannter Abflug.

Der Wechsel auf die slowenische Ljubljana Information war auch problemlos und im Wissen, dass die die Route und den Ausflugs punkt nach Kroatien abfragen, wurde natürlich auch schon alles vorbereitet, um diese Anfrage entspannt beantworten zu können. Hier muss man lediglich wissen, dass auch für die Sichtfliegerei die Airways Reporting Points verwendet bzw. abgefragt werden. Die finden sich allerdings nicht in den offiziellen ICAO Karten, und selbst im SkyDemon müssen sie aktiviert werden, da in der Standard-Einstellung die Punkte ausgeblendet sind:



Es ging also bei RADLY über die Grenze und Ljubljana Information gab die Anweisung, der „published VFR1 route“ in 4500 Fuß zu folgen. Eine etwas fragwürdige Anweisung, betrachtet man die Halbkreisflugregeln, da es hier eigentlich bis Celje nach Südost geht – aber na gut. Der Flug war sehr ruhig, die Sicht etwas getrübt durch den Saharastaub, aber generell noch mehr als ausreichend.

Ab Celje ging's dann in Richtung Südwest weiter und die 4.500 Fuß fühlten sich wieder „richtig“ an. Die große Überraschung war allerdings ein aus dem Nichts auftauchender Traffic etwas südlich von Trebnje, der in gefühlten 4.600 Fuß und rund 150m links von uns vorbeiflog. Die Recherchen nach dem Flug brachten die Erkenntnis, dass laut EASA / SERA 9001.01 keine Pflicht für die ATC besteht, Traffic zu melden – auch wenn er auf Kollisionskurs ist. Oder wie ich im Nachgang von Pilotenkollegen zu diesem Vorfall hörte: „Na ja, wir sind halt Sichtflieger!“

Alles richtig – aber trotzdem wieder mal ein Wachrütteln, wie wichtig es ist, einfach immer Ausschau zu halten!

<https://youtu.be/qu3fBvFLAmc>

Beim VRP ALIVO ging's dann auf Pula Radar und die lotsten uns über den Flughafen Rijeka/Krk und nördlich vorbei an Cres zum Flughafen Pula (LDPL). Wir bekamen Piste 09, landeten und wurden förmlich vom Airport-Personal umgarnt. Zwei Mitarbeiter kümmerten sich sofort um das Festzurren der Katana, der Tankwagen rollte auch schon an und der Airport Shuttle Bus wartete schon auf uns, uns vom Flieger ins gefühlt 200m entfernte Terminal zu bringen.



Vom Shuttle Bus wurden wir von einer Dame durch den menschenleeren Flughafen nach draußen begleitet. Im Gespräch mit ihr erfuhren wir, dass wir an dem Tag der einzige Flieger waren. Ich fand es spannend, wie sich so ein Flugplatz finanziert – aber das sollten wir am Folgetag noch genauer erfahren 😊

In Pula selbst checkten wir im Boutique Suites Joyce Hotel ein – gleich neben den Märkten, der Fußgängerzone zum Shoppen sowie in fußläufiger Nähe der Festung Kastel Pula und der Arena ein. Das Hotel ist unscheinbar von außen, aber sehr empfehlenswert von innen.

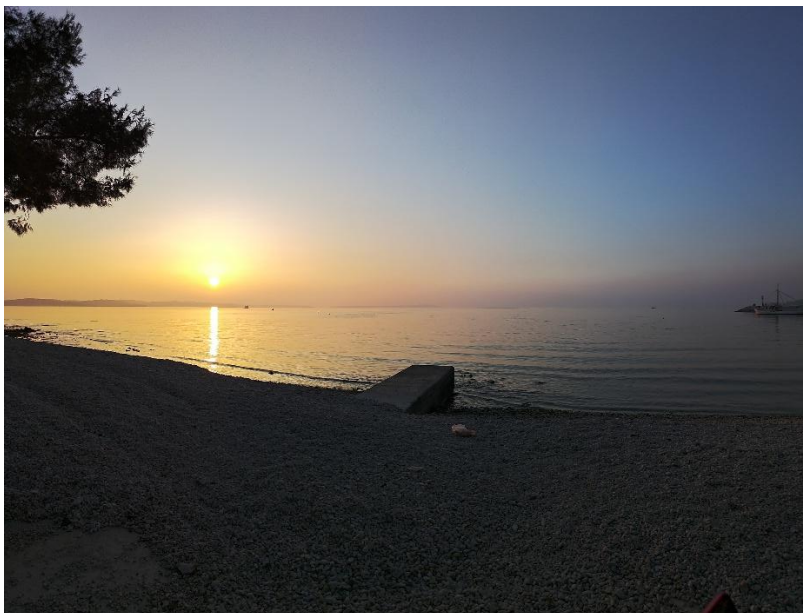


Den Nachmittag verbrachten wir in Fazana, das mit dem Taxi schnell und einfach zu erreichen ist und genossen im Restaurant Sapore di Mare italienisches Essen direkt am kroatischen Meer. Von dort kann man auch mit der Fähre auf die Brijuni Inseln fahren und den Naturpark besuchen (oder Golf spielen gehen 😊).

Mit meinen bescheidenen Italienisch Kenntnissen habe ich mich die ganze Zeit gefragt, warum das Lokal „Seife des Meeres“ heißt – bis ich dann meinen Irrtum aufgeklärt bekommen habe und seit dem werde ich mir wohl merken, dass Sapone was anderes ist als Sapore (das heißt nämlich Geschmack/Geruch) 😊🤓



Und Geschmack und Geruch waren perfekt – kein Wunder, das Lokal hat 2023 im Gault & Millau 13 Punkte abgestaubt. Nach dem abendlichen Standspaziergang und dem Sundowner ging's dann zurück ins Hotel.



Nach einer erholsamen Nacht im Hotel und einem ausgezeichneten Frühstück im Kavana Lattiera (zur Freude meiner Frau ist das Lokal auf glutenfreie Kost eingestellt und bietet von Acai-Bowls über glutenfreie Pancakes alles was das Zöliakie-Herz begehrt) ging's wieder mit dem Uber um knappe 11 Euro zurück auf den Flughafen Pula.

Reisebericht Stockerau (LOAU) – Graz (LOWG) – Pula (LDPL) und retour
Alexander Beck

In der Erwartungshaltung, auch hier mit rund 50,00 Euro für die Nacht davonzukommen, wurde die große Überraschung einfach kommentarlos auf den Tresen gelegt. Beim Begleichen der Rechnung musste ich mich an den einige Stunden zuvor gesehenen Bunker erinnern – da fühlt man sich irgendwie, als würde man sich wieder freikaufen müssen 😊

Aber na ja – ist ja quasi Urlaub und man macht das ja nicht jedes Wochenende (leider!).



otpbanka
LOAD
VALTURSKE POLJE 210
Pula
Prodaja

MO: 6326269003 TID: 60212443
08-03-2026 11:31:45
Br. transakcije: 001553001
VAI: VISA EXP: **/**
Stat: Referenca: 606711359491
Add: *****9773 (C)
AID: A000000031010 Visa Debit

Captain's Name: **LOU CO FID**

Arrived from: GRZ Date: 07.03.2026 A.T.A.: 1124
Departed to: STC Date: 08.03.2026 A.T.D.: 1200

52100 Pula, Litzjan, Valtursko polje 210
Croatia

INVOICE R-1
No. 131/LOAD1/1-26

Call sign: OECBR/OECBR
A/C Reg. No.: OECBR
M.T.O.W. 730.0
A/C type: DIAMOND DA20 KATANA
Flight Type: General Aviation (up to 5700 Kg)
Method of Payment: VISA

ITEM	QTY	PRICE	Disc.	Surch.	Oper.	Charge in EUR
Landing and take off	1,00	8,00	0%	0%	0%	8,00
Parking	2,00	3,50	0%	0%	0%	7,00
Centralized infrastructure ramp handling	1,00	1,00	0%	0%	0%	1,00
Handling	1,00	90,00	0%	0%	0%	90,00
						106,00
Services						
Taxen 25%		106,00				26,50
13%		0,00				0,00
0%		0,00				0,00
CCAA pax tax (Dom.Pax:0, Int.Pax:0)		0,00				0,00
						132,50
TOTAL						132,50 EUR

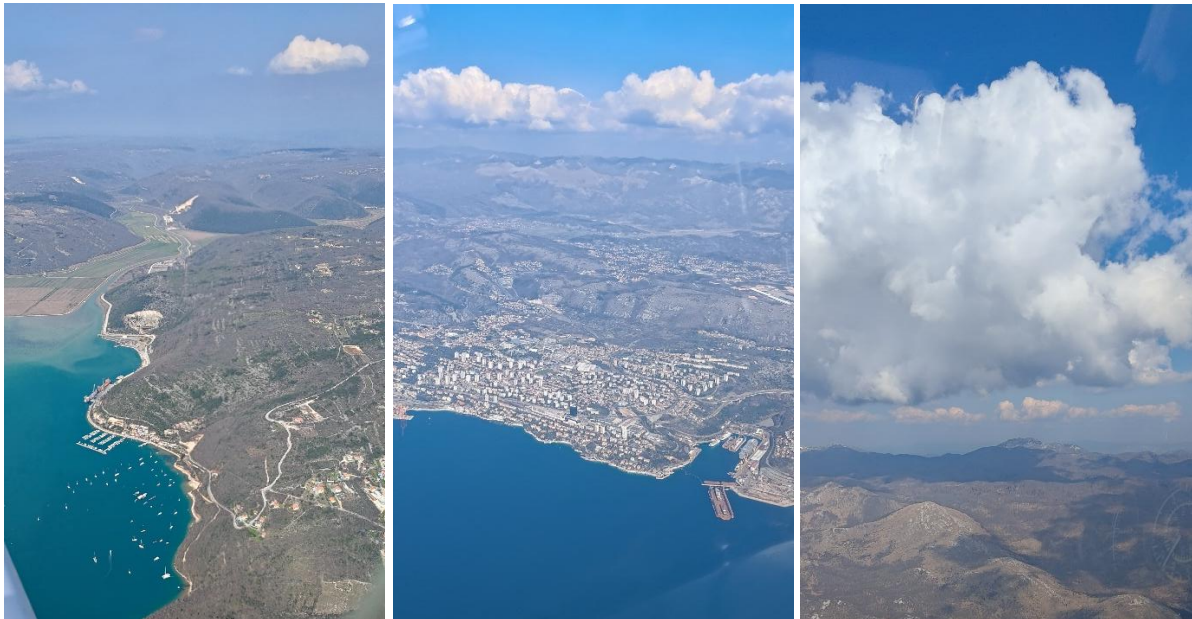
qr: 863d4e0a6 14f8e63d0e06c0f10c0b9db6
c:9c04fb7f-1e84-4823-8b8e-1dbd9f5a935d

Nun war auch klar, wie sich der Flughafen zu finanzieren versucht. Ich wage allerdings zu bezweifeln, dass allein die mit uns beschäftigten fünf Personen damit zu bezahlen sind. Danach hatte ich aber überhaupt kein schlechtes Gewissen mehr, uns mit dem Shuttle-Bus zum Flugzeug bringen und extra wem zum Entfernen der Chocks kommen zu lassen. Sind ja immerhin gefühlte 500kg schwer und mussten 10m getragen werden 😊

Jetzt schnell den Flugplan aufgeben und gleich genehmigt bekommen, Preflight Check gemacht und schon ging's los über die Piste 09 und in Richtung Echo 3 und weiter direkt zur Grenze / ALIVO.



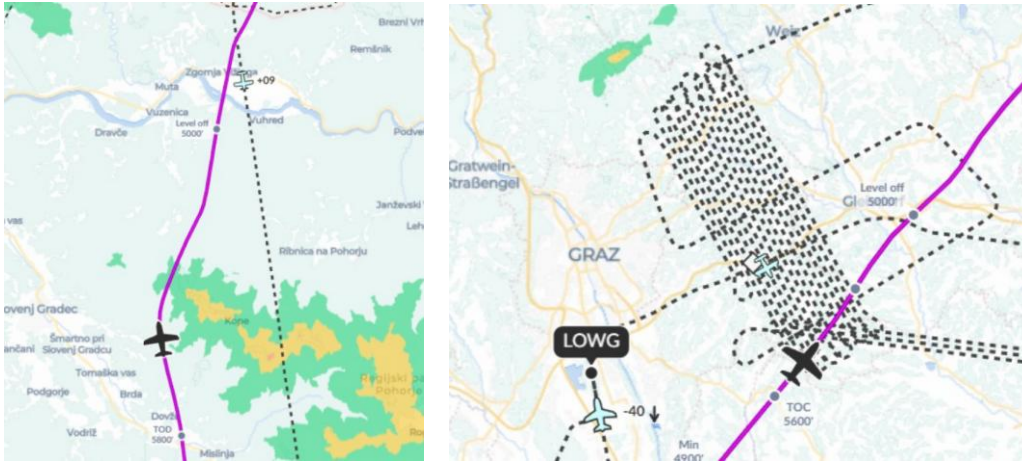
Die Aussicht war herrlich und so ein Flug über's Meer ist immer ein ganz besonderes Erlebnis – auch wenn wir die Begegnungen des Vortags noch in den Knochen steckten und mir das Rausschauen etwas schwer fiel.



Beim Rückflug hatten wir in Slowenien nochmals zwei unangekündigte Begegnungen -zuerst eine Propellermaschine in ähnlicher Begegnung wie beim Hinflug. Diesmal aber wenigstens mit ADS-B ausgestattet und somit im GNS 430 sichtbar. Und die zweite Begegnung waren kurz vor der österreichischen Grenze drei Motor-Paragleiter. Zwei links von uns mit grell orangem Gleitschirm und einer über uns mit weißem Schirm. Auch mit erhöhter Aufmerksamkeit und bei wirklich guter Sicht soll man gar nicht glauben, wie schnell die aus dem Nichts auftauchen und man reagieren muss, wenn man sie sieht.

Meine Entscheidung, am Rückweg von der published VFR Route abzuweichen, war eine gute. Die nachträgliche Fluglog-Auswertung über FlySto (<https://www.flysto.net/home>) – übrigens ein spitzen Tool zur Analyse im Nachgang der eigenen Flüge – bestätigte mich, da wir auf der VFR-Route und entsprechender Sicherheitshöhe über den Berggipfeln kurz vor der österreichischen Grenze die nächste Begegnung gehabt hätten. Die Erleichterung war dann groß, als wir auf Graz Radar wechselten und die CTR/TMA Graz durchquerten.

Da war zwar einiges los und wegen eines Observer-Flugs wurde ich vom Lotsen gefragt: „able to climb 5500?“ – aber nach der Slowenien Tour lässt einen das irgendwie kalt und man fühlt sich gut aufgehoben, wenn mit einem gesprochen wird.



Ab nun wurden wir an Wien Information weitergegeben und von da an bis Stockerau durften wir nochmals mindestens 5x „looking out for traffic“ antworten. Eigentlich ein herrliches Gefühl und meine Dankbarkeit an Wien Information für die vielen und guten Traffic Meldungen spürte in mir so richtig wachsen.

Nun ging's nur noch durch die inaktive Military Tulln und auf die 07 in Stockerau rein. Sicher gelandet bei 12 kt aus 110° - aber mit merklich angeschlagener Konzentration. 90 Flugstunden und 260 Landungen am Buckel sind also definitiv noch kein Freibrief für einen 2-Stunden VFR Flug voller Entspannung. Und ich frage mich, wie das wohl nach weiteren 100 Stunden sein wird – Kollegen, Eure Erfahrungsberichte sind herzlich willkommen 😊

Mein wohl größtes Learning aus diesem Wochenende war, dass uns die Technik im Cockpit zwar gut unterstützt und dass die ATC nur bedingt zuverlässige Verkehrsmeldungen bietet:

WIR SIND SICHTFLIEGER – SCHAU (immer) RAUS!

Und meine Frau – die ihren ersten langen Flug mit mir gemacht hat, durfte wohl eine ganze Menge Pilotenerfahrungen in kompakter Art und Weise durchleben. Und trotz dieser Schockmomente hat sie nicht mal eine Stunde nach der Landung schon davon gesprochen, mit welchen Freunden wir wohl wann mit der DTA nach Zell am See fliegen wollen. Also scheinbar hat sie meine Fliegervirus-Infektion angesteckt – alles richtig gemacht! 😊