

DURCH OSTEUROPA NACH GRIECHENLAND

Touren mit Freunden

Was macht mehr Spaß als Fliegen? Fliegen mit Gleichgesinnten! Vier Piloten aus Deutschland treffen sich zu einer Fernreise in Österreich und brechen dann auf in Richtung Griechenland

Fliegerfreunde: Thomas Wolf, Ernst Löser, Hartmut Harnisch und Borchert Pohle (von links)



TEXT **Borchert Pohle, Hartmut Harnisch**

FOTOS www.rischtische-fliescher.de

Wenn wir gefragt werden, was bei einer Fliegertour das Wichtigste ist, dann ist unsere Antwort: Freunde, »rischtische Fliescher« eben. Und das sind sie: Ernst Löser aus dem Erzgebirge, Pilot einer TL 2000 Sting, immer hilfsbereit und ein wahres technisches Genie. Mit genug Zeit bekommt er jedes Flugzeug wieder heile. Hartmut Harnisch kommt aus Grefrath, er fliegt eine der seltenen Fascination mit Echo-Zulassung. Thomas Wolf aus der Pfalz könnte seine Fasci im Schlaf auseinander- und wieder zusammenbauen. Er kennt darüber hinaus jedes Elektron, das durch die Avionik schleicht. Borchert Pohle kommt aus der Oberlausitz und steuert ebenfalls eine Fascination, die ihn auf den Touren kreuz und quer durch Europa nie im Stich gelassen hat.

Treff- und Sammelpunkt unserer jährlichen Reise ist diesmal der Flugplatz Schärding, kurz hinter der deutsch-österreichischen Grenze. Das labile Wetter verhindert einen sofortigen Weiterflug, wir übernachten also dort und verschieben den Start auf den sehr frühen Morgen: Wecken um 4.40 Uhr, Taxi zum Flugplatz um 5 Uhr – nur um zu erleben, dass es um diese Zeit dort tatsächlich schon Kaffee und Weißwurst gibt. Um 6.15 Uhr sind wir in der Luft und steigen auf 7000 Fuß, über die Inversion, wo wir mit einer traumhaften Sicht von Pol zu Pol und mit seidenweicher, ruhiger Luft für das Frühaufstehen belohnt werden. Hartmut fliegt sauber geradeaus, die anderen spielen mit den Rudern.

Wir überqueren die Nordalpen, fliegen in den ungarischen Luftraum ein, passieren

Mythisch: Der Sage nach startete der erste Flug der Menschheit auf Kreta (im Bild die Ostküste). Die Sonne setzt auch den Reisenden und ihren Maschinen zu



den Balaton und überfliegen, nach wie vor in großer Höhe, die ungarische Puszta. Starker Rückenwind und stellenweise über 300 km/h Groundspeed sorgen dafür, dass wir in kürzester Zeit in Szeged landen können.

Trotz der frühen Stunde ist hier bereits eine Menge los. Endlos rollen wir über Gras, vorbei an betagten Hangars und dem Turm, und werden prompt von einer hübschen Ungarin auf Facebook gepostet. Ein lustig uniformierter Beamter macht eine Zollkontrolle – fotografieren leider verboten.

Per RocketRoute erstellen wir einen Flugplan nach Rumänien. Es wird erstmal nur ein kleiner Hüpfen zum Flughafen Arad. Mittlerweile ist die Luft aufgeheizt und stark böig. Über Arad angekommen, sind wir die einzigen, der Flugplatz gehört uns allein. Auf unseren Wunsch hin dreht man sogar die Landerichtung. Die Einreiseformalitäten erledigen wir unkompliziert und schnell, das Personal ist kompetent und freundlich, man spricht ein sehr gutes Englisch.

Unser Tagesziel liegt aber noch vor uns: Jean, ein befreundeter Pilot (mit der einzigen rumänisch registrierten Fascination), hat uns nach Luncani eingeladen. Wir fliegen dorthin übers rumänische Gebirge in anfangs harter Thermik, später in angenehmen Flughöhen und Temperaturen. Der

Grasplatz Luncani liegt direkt neben drei kleinen Seen und neben einer Basis der rumänischen Luftwaffe, der Baza 71 Aeriana. Doch Jean hat die Jungs dort über unsere Ankunft informiert – also keine Formationserweiterung durch MiG-21-Piloten mit grimmigem Blick im Druckanzug. Nach der Landung auf der 900 Meter langen Buckelpiste und dem Schließen des Flugplans gibt es ein herzliches Willkommen: Auf in die Pinte am See zum ausgiebigen Lunch, zur Freude der Piloten von besonders nett aussehendem Personal serviert. Wir übernachten in urigen kleinen Holzhütten direkt am Ufer. Frösche singen uns in den Schlaf.

Am Morgen schickt Jean einen Geländewagen, der mit uns Sprit im Dorf holt. Hier scheint die Zeit stehengeblieben zu sein, einzig die Tankstelle ist neu.

Und wieder ab in die Luft, natürlich mit einem tiefen Überflug über die Hazienda unserer Freunde, dann weiter auf Südostkurs in Richtung Tuzla am Schwarzen Meer. Hartmut übernimmt für uns alle den Funk und erfragt Flughöhen ohne Thermik. Vor Schloss Bran, das Touristen gern als Heimstätte des legendären Grafen Dracula präsentiert wird, müssen wir leider abdrehen. Wegen Fallschirmsprungs, so heißt es. Wir glauben das nicht. Wahrscheinlicher ist, dass noch ein paar verspätete Vampire unterwegs sind.

Ein fantastischer Flug, weiter über rumänische Gebirgszüge und wieder mit starkem Rückenwind. Dann liegt das Schwarze Meer vor uns. Den Flughafen von Constanța lassen wir nach einem Midfield Crossing hinter uns und landen nach einem kurzen Stück entlang der Küste auf dem Grasplatz in Tuzla. Sprit gibt es sofort, jemand vom Flugplatz bringt uns zum Hotel. Wir essen Fisch in einem Restaurant an der Steilküste, und eine Art Privattaxi bringt uns für einen horrenden Preis zurück in unsere Unterkunft für die Nacht.

Zollbürokratische Hürden erzwingen am Morgen den Weiterflug in die falsche Richtung, zurück nach Constanța. Wir brechen früh auf und sorgen uns wegen der buckligen Taxiways und der Piste um die Einziehfahrwerke. Einzig Ernst mit der TL 2000 (die hat ein Festfahrwerk) lässt das kalt. Das Mini-Leg nach Constanța versüßen wir uns mit einem Küstenflug, nach der Landung erwartet uns das volle Programm mit Follow-me-Fahrzeug, Winkermännchen, Vorfeldbus. Mühsame Bürokratie: Zoll, Papiere und Zettel und zum ersten Mal auch Handlinggebühren, doch wir lassen uns die Laune dadurch nicht verderben. Nach einer Stunde sind wir wieder in der Luft, unterwegs nach Burgas, Bulgarien.

Es wird ein wunderschöner Formationsflug in ruhiger Luft über dem Schwarzen Meer entlang der Küste. Burgas schickt uns zum Empfang zunächst einmal in 600 Fuß über Wasser ins Holding und lässt uns dort zehn Minuten warten. Anschließend muss jede Maschine einzeln im Abstand von zwei Minuten landen. Na – da bringen uns unsere Wirbelschleppen ganz sicher nicht mehr in Gefahr. Unten wieder Follow-me, Winkermännchen und Sprit bei gnadenloser Hitze und Turbinenlärm auf dem randvollen betonierten Vorfeld. Die Leute vom Handling-Office sind nett und zuvorkommend, doch leider schaffen sie es nicht, binnen einer Stunde eine Rechnung zu erstellen. Also auf zum Strand. Die mafiosen Taxifahrer wollen 50 Euro für 700 Meter – da gehen wir lieber zu Fuß.

Etwas später sitzen wir wieder in den Fliegern und steigen, steigen, steigen, um über die Höhenzüge entlang der türkischen Grenze zu kommen. Nach dem Einflug in



Abenteuer tanken: Ein Buchstabendreher auf der Tankkarte sorgt immer wieder für Verzögerungen, doch irgendwann fließt dann trotzdem Sprit, wie hier in Sitia auf Kreta



Angekommen: Griechenland (hier über der Halbinsel Peloponnes) empfängt die Reisenden mit traumhaften Ausblicken – und teils absurder Bürokratie



Entspannung: Wozu sich stressen lassen – es gibt ja auch noch Segelboote. Käpt'n Borchert (oben) hält den Kurs

Griechenland verschwindet die Sonne und damit auch die Thermik. Wir beginnen, mit dem Gelände zur Küste hin abzusinken, wobei wir um ein Haar einen hoch aufragenden Fernsehmast übersehen hätten. Queranflug auf die Piste 07 von Alexandroupolis, wir landen um 19.33 Uhr, Minuten später stehen alle Flieger wohlsortiert auf dem Vorfeld. Die nette Dame vom Handling-Office bemüht sich intensiv um uns, organisiert Sprit und ein Hotel. Das alles gibt es nicht zum Schnäppchenpreis, aber wir bekommen eine weitere Ahnung späterer Handlinggebühren (die dann aber überwiegend moderat ausfallen). Wir beenden den Tag bei griechischem Essen in einer wunderschönen Taverne und mit der zu erwartenden Unschärfe.

Die Handling-Dame ist die Heldin unseres fünften Reisetags: Sie holt uns vom Hotel ab, gefüllte Spritkanister stehen bereits vor den Fliegern. Wir planen die Route nach Megara ohne einen Stopp in Thessaloniki.

Traumhafte Sichten über dem Meer. Die stundenlange Sonne im Cockpit und die Hitze sorgen für leichte Verwirrung beim Anflug auf die Piste 26L von Megara. Also durchstarten, neuer Versuch, geschafft.

Nach dem Öffnen der Haube strömt glutheiße Luft ins Cockpit. Der Tankwagen ist sofort da, die BP-Card von Thomas führt zu sagenhafter Bürokratie einschließlich einiger Telefonate, scheinbar direkt mit British Petrol bis zur Quelle nach Abu Dhabi. Bei dem Tempo werden wir unser Tagesziel Kithira nicht mehr erreichen. Wir wollen bleiben, doch der Flugplatz-Chef will uns nicht haben und droht uns mit Abstellgebühren in Höhe von 1000 Euro, weil wir uns nicht drei Tage vorher angemeldet hätten. Wir geben über RocketRoute einen Flugplan zur Insel Milos auf.

Ab in Richtung Südwest, südlich in 1000 Fuß an Athen vorbei, um dem IFR-Korridor fernzubleiben. Bei Außentemperaturen



Farbenspiel: Ganz links am Bildrand versteckt sich der Flugplatz Mesolongi – ein echter Geheimtipp

Postkartengleich: Die kroatische Insel Losinj ist als Urlaubsziel sehr beliebt – auch bei Piloten

von fast 40 Grad steigen Öl und Wasser auf nie gesehene Werte. Nach einer reichlichen Stunde taucht Milos im Meer auf: wunderschöne Insel, wunderschöner Flugplatz, relaxter Mann im Tower. Für Thomas ist es an der Zeit, die mitgebrachten Ersatzteile und das komplette Werkzeugset auszupacken: Sein Verstellprop macht Probleme. Nach zwei Stunden auf dem glühendheißen Vorfeld bekommt er sie in den Griff. Wir finden ein Hotel, und am Abend sitzen wir bei Wein in einer Taverne am Hafen.

40 Grad Hitze auch am nächsten Tag. Da die Öffnungszeiten von Start- und Zielflugplatz und auch andere Dinge heute überhaupt nicht zu passen scheinen, chartern wir eine Segelyacht und verschieben den Weiterflug auf morgen. Urlaub! Borchert darf ans Steuer, wir erforschen die Insel mit ihren Lagunen und Buchten.

Am folgenden Nachmittag haben wir ein Zeitfenster für den Flug nach Kreta ge-

funden. Tatsächlich gibt's auch auf dem kleinen Inselflugplatz von Milos eine Handling-Agentur, gierig wie Geier. Das Ganze ist grotesk: Während Ernst und Thomas bereits auf dem Vorfeld ihre Maschinen klarmachen, werden Hartmut und Borchert auf dem Tower vom Handling erwischt – Dokumente, Personen- und Gepäckkontrolle, das volle Programm mit der unvermeidlichen Rechnung. Kurz vor dem Abflug rollt die Feuerwehr sage und schreibe 35 Meter übers Vorfeld, um uns mitzuteilen, dass Sitia geschlossen habe. Stimmt's oder stimmt's nicht? Wir starten.

Nach einer reichlichen Stunde übers Meer kommt endlich Land in Sicht. Ein extralanges Finale auf Sitia ermöglicht den Anflug auf den wie einen Flugzeugträger liegenden Platz im Osten Kretas. Abgesehen von einer Turboprop-Inselhüpf-Maschine sind wir vier der gesamte Verkehr. Winkermännchen bringen Bremsklötze, zehn Minuten später sind wir im klimatisierten Terminal. Auch die Handling-Geier, diesmal in Person einer netten jungen Dame, sind schon da.

Es gibt ein Wiedersehen mit Yianni, den wir 2012 auf einer Reise hierher kennen gelernt haben. Er führt ein Taxiunternehmen auf der Insel und bietet seine Dienste auf einer eigenen Website an (www.sitiataxi.com).

Er holt uns mit seinem Wagen ab, wir lassen den Abend in einer Bar am Meer ausklingen. Am nächsten Tag tourt Yianni mit uns durch den Osten der Insel und zeigt uns die schönsten Stellen und Strände.

Schon der neunte Reisetag ist angebrochen, wir wollen weiter über Kithira nach Mesolongi. An der Tankstelle macht die BP-Karte erneut Probleme und verzögert das Auftanken um eine Stunde. Als wir dann endlich in den Fliegern sitzen, hält uns Sitia Tower einen halbstündigen Vortrag über Wegpunkte, Sperrgebiete, Lufträume und Wetter, während die Triebwerke heißlaufen. Bei 46 Grad Außentemperatur heben wir irgendwann endlich ab.

Südlich der Insel schüttelt uns die aufgeheizte Luft kräftig durch, jeder räumt sein Cockpit auf. Ruhiger wird es erst, als wir die Westspitze Kretas mit Nord-Nordwest-Kurs verlassen. 20 Minuten später kommt Kithira in Sicht. Gerade auf diesem Leg erhalten wir fortlaufend Meldungen und Hinweise von der Flugsicherung. Der Anflug auf Kithira ist eine endlose Unterhaltung über ETAs und Position Reports, und genau wie in Sitia ist auch hier der Platz voll – mit genau einem Flieger. Im Terminal bekommen wir gekühlte Cola, die Bestätigung vom

Flugplan nach Mesolongi und die frechste aller Handling-Rechnungen, die wir je gesehen haben: 167 Euro für gerade mal ein Winkermännchen. Nicht einmal getankt haben wir. Doch alle Proteste sind vergebens. Wir starten in Richtung Norden. Die spinnen, die Griechen.

Unseren im Flugplan zuvor genehmigten Küstenflug ändern die Lotsen und schicken uns über Land, in gnadenlose Thermik und Hitze: Es seien zwei Militärjets unterwegs. Ab 7000 Fuß wird es erträglich, dann Sinkflug, Landung in Mesolongi. Niemand ist dort, doch das ist nicht weiter schlimm: An einem Hallentor stehen Telefonnummern zum Flugplanschließen und die von George, einem Drei-Sterne-General a.D., der diesen Platz am Leben hält. Wir verabreden uns mit ihm zu einem Landebier in der Stadt.

Georges Tochter holt uns am nächsten Morgen ab, wir fahren zweimal zur Tankke zum Spritholen. Gut, dass George auch selbst da ist und uns zur Seite steht: Korfu lehnt uns ab, da der Platz überlastet sei. Es wird schwierig, einen Exit Point für Griechenland zu finden, für den Einflug nach Kroatien brauchen wir eine Zollabfertigung. Der Vormittag verfliegt mit Telefonaten, mit RocketRoute und verschiedenen Airports, bis der General am Telefon laut

wird. *Richtig laut*. Dann erst akzeptiert uns Ioannina Airport. Doch wir müssen in einer Stunde dort sein: Sofortstart und Flächenwinken für den General!

Steigen in der Hitze, Berge voraus. Trotz des kurzen Legs zeigt der Höhenmesser bald 7000 Fuß, und die Gipfel reichen fast bis zu uns hinauf. Gnadenlose Thermik im Landeanflug, abrollen, fertig. Das aufgeregte Flughafenpersonal ist mit unseren Personalausweisen überfordert, die Kroaten würden auf Stempeln bestehen. Diskussion zwecklos, wir drehen uns im Kreis. Gleichzeitig rückt der Feierabend des Türmers bedrohlich heran. Dann fällt irgendwann das rettende Schlüsselwort: »Passenger Manifest General Declaration!« Mit diesem Formular müsste es klappen. Eine lange Stunde später starten wir, Kurs Nord-West.

Als wir Korfu passieren, macht uns der Blick auf den Airport stutzig, dann wütend: gerade mal *ein* Airliner und eine Handvoll Miniflieger auf dem Vorfeld, dazu Ruhe im Funk. Die spinnen wirklich, die Griechen! Ionisches Meer voraus, Albanien rechts von uns, wir sinken über Wasser ab. Mit ein bisschen Wehmut lassen wir das fünfte Land auf dieser Reise hinter uns.

Tirana lässt uns nicht entlang der Küste fliegen, sie schicken einmotorige ULs wirklich genau in die Mitte der Straße von Ot-

Rarität: Die Fascination von Hartmut Harnisch ist eine der wenigen mit VLA-Zulassung

Wolkenreich: Wind und Wetter machen den Rückflug über die Alpen noch einmal spannend



Teuer Stopp: Die Gebühren fürs Handling sind in Kithira besonders hoch. Zeitigere Voranmeldung hätte den Piloten Frust und Geld erspart



Lecker: Mediterrane Küche und Landebier auf Kreta, direkt am Wasser – viel besser geht's nicht

ranto, genau zwischen italienischem Stiefel und Albanien. Der Blick auf das Meer entschädigt. Kleine Schauer über See umfliegen wir respektvoll. Wie immer über Wasser kehrt auch auf der Bord-Bord-Frequenz ein wenig Ruhe ein, die Triebwerksuhren verdienen besondere Aufmerksamkeit.


Direkt an der Steilküste gelegen empfängt uns Dubrovnik mit bockigem Wind auf der 3000-Meter-Piste. Der Flugplatz ist das Paradies für die Allgemeine Luftfahrt! Sprit kommt sofort, unsere Ausweise werden aus acht Metern Entfernung akzeptiert, die Handlingkosten sind okay. Doch über die Berge rückt ein Gewitter heran, erste Tropfen fallen, die Böen werden stärker. Also Schnellstart und weg, wir wollen nach Losinj.

Wir fliegen entlang der VFR-Adria-Route – das schönste Leg der ganzen Reise: zur Rechten das Dinarische Gebirge und die Küstenlinie, voraus die traumhaften Inseln, unter uns die Adria. Ein weiteres Gewitter

baut sich vor uns auf, wir weichen in Richtung Meer nach Westen aus. Die Dimensionen der Gewitterzelle sind beeindruckend. Es wird bockig, wir durchfliegen Schauer, und es dauert, bis wir durch sind. Eine Viertelstunde nach der Landung in Losinj sitzen wir im uralten Flugplatzrestaurant, Hotel und Taxi sind schon klar.

Am nächsten Tag hat Borchert Geburtstag! Zur Feier chartern wir erneut ein Boot, mangels Bootsführerschein kriegen wir »nur« den 150-PS-Außenborder mit diversen Zetteln für die Wasserpolizei. Jeder versucht sich einmal als Käpt'n. Die Dünung ist hoch, ein stimmungsvoller Tag vergeht wie im Flug. Morgen steht die Rückreise an.

Gleich nach dem Start gewinnen wir möglichst rasch Höhe, es geht über die Alpen. Das Wetter scheint erst gegen uns zu sein, wir fliegen zwischen zerrissenen Wolkenschichten, Wind mit 30 Knoten von vorn. Doch es gelingt. Über dem Attersee beginnt der Sinkflug, wenig später landen wir in Schärding, wo die Reise begonnen hat. Fast zu Hause.

Das Flugplatzrestaurant ist geschlossen, heute gibt's hier keine Weißwurst mehr, dafür Mogas. Wir verabschieden uns herzlich und teilen uns in zwei Formationen auf, einmal mit Kurs Nord, einmal mit Nordwest. Ab in die Heimat! 

TIPPS & INFOS FÜR PILOTEN

Wer als Privatpilot in Griechenland unterwegs sein möchte, sollte über eine AOPA-Mitgliedschaft nachdenken: Die Mitgliedskarte sichert an vielen griechischen Flugplätzen Rabatte von meist 50 Prozent für Handlinggebühren bei Skyserv. Weite Teile der Flugplanung und Vorbereitung erledigten die Autoren der Reise mit dem kostenpflichtigen Flugplanungsservice von RocketRoute (Aufgabe von Flugplänen, Formalitäten für Zoll, Ein- und Ausreise, Bestellen von Handling und Tankwagen; Internet: www.rocketroute.com). Das ersparte viel Zeit und lange Telefonate. Zu beachten ist, dass man die Handlinggebühren in der Regel bei rechtzeitiger Voranmeldung (24 Stunden) halbieren kann. Der Flugfunk war auf der Strecke angenehm und gut verständlich, mit präzisen Anweisungen. Trotz Flügen nach VFR verwendeten die Piloten auf der Reise häufig IFR-Reporting-Points, die von Lotsen sofort akzeptiert werden und im Flugplan für Klarheit sorgen. Teilweise sind große Gebiete in Griechenland scheinbar ohne Radarabdeckung, daher wird oft nach der aktuellen Position und ETAs zum nächsten Wegpunkt gefragt. Wer das antizipiert und sich ein bisschen auf das Leg vorbereitet hat, fliegt deutlich entspannter. Die Probleme mit der BP-Tankkarte rührten daher, dass auf ihr ein falsches Kennzeichen vermerkt war. Zu beachten ist auch, dass am Einfüllstutzen ein Avgas-Aufkleber angebracht sein muss, sonst darf der BP-Tankwart nichts einfüllen. (Manche handeln aber ganz pragmatisch, indem sie einen passenden Sticker aus der Tasche ziehen und aufkleben.)