

SPECIAL: Fliegeruhren – klassisch und modern

KPHTH, KRETA, EPXOMAΣΤΕ! WIR KOMMEN!



Mit einer Piper Warrior nach Kreta und zurück: 23 abwechslungsreiche Flugstunden zu einem mythischen Ort und neue Erfahrungen über das Fliegen in anderen Ländern

ämmerung in Landshut, als wir am Flugplatz ankommen. Tanks und Ölwanne der »Mike Victor« sind voll, die Scheiben geputzt. Wir laden unser Gepäck ein, sortieren die Karten, programmieren das GPS. Los geht's! Um 4:28 UTC starten wir von der »07«

in einen sommerlichen Morgenhimmel. In 400 Fuß drehen wir nach Süden ab, steigen, um den Münchner Luftraum C zu vermeiden, erst mal auf 3500 Fuß. Unser Plan: Da die Polizei, die am Landshuter Flugplatz Zoll spielt, so früh am Tag nicht aus der Stadt heraus gefahren kommt, haben wir einen Flugplan nach Klagenfurt aufgegeben. Dorthin können wir fliegen, ohne die Grenzer zu informieren und sparen auf diese Weise Zeit. Nach dem Auftanken wollen wir dann gleich weiter zur kroatischen Insel Brac. Und vielleicht schaffen wir es ja heute sogar noch bis nach Italien? Oder sogar nach Korfu?

Soweit der Plan. 20 Minuten in der Luft, wird uns klar, dass es auf dem geraden Strich vielleicht nicht gehen wird. Schon über dem Chiemsee, mittlerweile in Flugfläche 95, sieht es voraus nicht allzu gut aus: Dunkle Wolken in mehreren Schichten, die scheinbar ineinander verschmel-



Start, kurz vor Salzburg: Die Alpen sind zu! Parallel zum Gebirge steigen wir on-top und fliegen so lange nach Osten, bis die Wolkendecke beginnt. Lücken zu zeigen erst dann drehen wir nach Süden

VFR geht's hier

Kretas Metropole: Heraklion

Reportage



»On top« Richtung Klagenfurt

zen. Die Salzburger ATIS meldet zwar nur »scattered«, aber aus unserer Position nur ein paar Meilen querab der Alpenmetropole, wirkt das schon nach mehr. Ob ich zwischen den beiden Wolkenschichten fliegen kann? Solange ich Erdsicht habe ... Ein paar Minuten später, mittlerweile sind



Von Klagenfurt mit Südkurs in 7500 Fuß über die Karawanken. Die kroatische Grenze markiert das ILB VOR, danach geht es über die Insel Cres (CRE NDB) und Mali Losini südwärts. Der Flug über die Inselwelt der kleinen Republik ist ein Highlight der Reise





Abflug von der kroatischen Insel Brac in Richtung Italien

wir mitten im Gebirge, ist klar: VFR geht das nicht. Und als wir in die ersten Wolkenfetzen einfliegen, ziehen wir die Konsequenz: Umkehrkurve. Erst mal ein paar Kilometer zurück, ein neuer Plan muss her. Drei Minuten später sind wir wieder in guten Sichtflugbedingungen, allerdings unter einer durchbrochenen Wolkendecke, die scheinbar in 10000 Fuß liegt. Parallel zum Gebirge steigen wir nach Osten durch eines der kleinen Löcher in der Wolkendecke »on top«. In FL 120 angelangt, beschließen wir, soweit nach Osten weiterzufliegen, bis wir gefahrlos nach Süden abbiegen können.

Wir haben permanent Kontakt zu Wien Information und informieren den Mann am Funk über unsere neue Strategie. Südlich von Linz sieht es über dem Gebirge immer noch nicht viel besser aus. Da wiederholt Lücken in der Bewölkung auftauchen, durch die wir uns im Falle eines Falles, relativ gefahrlos in ein Tal abseilen könnten, beschließe ich jetzt nach Südosten abzubiegen, um Klagenfurt wenigstens allmählich näher zu kommen. Wien Information teilt uns mit, dass in Klagenfurt das Wetter bestens ist, und deshalb entscheiden wir uns über der Kontrollzone von Zeltweg direkt nach LOWK zu fliegen. »Ist ja nicht mehr weit«. Minuten später müssen wir uns die zuvor noch häufigen Wolkenlöcher bereits herbeireden: »Da hinten könnte eines sein«. Ganz klar: Wir fliegen mehr oder weniger über einer geschlossenen ceiling, über den Alpen. Im Grunde ist das leichtsinnig. Ob es mir gelingen würde, mit Hilfe des GPS durch die Wolken in ein Tal einzutauchen?

Die Minuten ticken dahin. In allen Richtungen ein weißes Meer, von der Sonne aus einem stahlblauen Himmel beschienen. Was kann einem hier oben

schon passieren? Den Gedanken an einen technischen Defekt steckt man in eine Schublade weit hinten im Kopf. (»Wenn sie zweieinhalbtausend Stunden ohne Motorausfall geflogen ist, dann wird sie ja nicht gerade jetzt ...«). Ein halbe Stunde später stehen wir in Klagenfurt am Boden. Kei-



Der direkte Kurs nach Italien führt von Brac aus nach Vieste. Die Kurslinie liegt genau über der entlegensten kroatische Insel. Palagruza. Obwohl wir in 7500 Fuß sind, erreichen wir Brindisi Control nur über »Relay«: Ein hoch fliegender Airliner übermittelt, dass wir von Vieste direkt nach Bari weiter fliegen können

Die italienische Küste bei Vieste



ne Wolke am Himmel. Den Wetterpoker wieder mal gewonnen. Schnell tanken und die Landegebühr bezahlen, den Flugplan aufgeben - und schnell noch ein Espresso

Ljubljana lässt uns auf 7500 Fuß steigen als wir dabei sind, das Gebirge genau über



Einer fliegt, der andere checkt und funkt

dem Karawanken-Autotunnel zu passieren. Das Wetter ist jetzt kein Faktor mehr. deer Himmel ist fast wolkenlos. Weit unter uns ein Hubschrauber im Tal, neben uns die bizarren Felsen des Gebirges, das Österreich von Slowenien trennt. Urplötzlich fliegen wir in eine Zone moderater Turbulenz ein. Für ein, zwei Minuten müssen wir die Gurte richtig festziehen, dann aber hört das Gewackel so schnell auf, wie es gekommen ist. Nächster Waypoint: ILB VOR, Ilirska Bistrica. Der Sender steht fast genau an der Grenze zu Kroatien, und hier wird man von Ljubljana auch an die nächste ATC-Stelle, Pula Approach, weitergereicht. Entlang der kroatischen

Küste geht es in FL75 Richtung Brac, ein Flug, den ich schon ein paar mal gemacht habe, der aber immer wieder ein Genuss ist. Wie ein Airliner ziehen wir unsere Bahn. Kurz vor Split, wir sind bereits auf der Airport-Frequenz der dalmatinischen Hauptstadt, bekommen wir eine Ausweichanweisung, die wir kaum nachvollziehen können: Der Lotse schickt uns fast zehn Minuten lang weit hinaus auf's Meer. Am Funk hören wir nur eine Maschine. Vielleicht eine militärische Übung. Es ist Mittag, als wir auf dem kleinen Airport der Insel Brac eintreffen. Wir sind einer Meinung: Für heute reicht's! Immerhin

»Blue out« über dem Mittelmeer

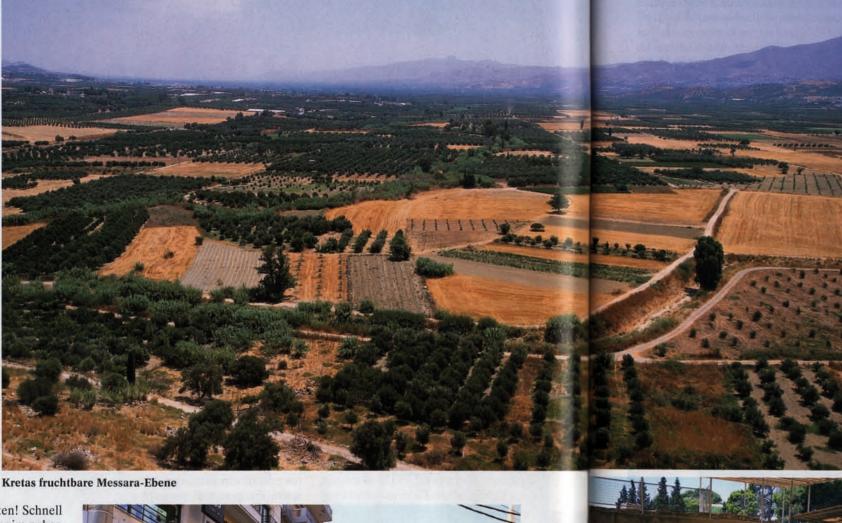




Heraklion

In Heraklion wird Ihnen nicht langweilig. In der quicklebendigen Hafenstadt, die etwas Arabisches hat, können Sie hervorragend einkaufen, bummeln und Essen gehen. Vor allem im Sommer haben die mondänen Cafes in der Fußgängerzone Hochbetrieb. Essen gehen kann man buchstäblich an jeder Ecke.

Tipp: die beiden Restaurants »Fos Fanari« und »Terzakis« am Platz »Agios Dimitres«. Weniger empfehlenswert sind die Touristenlokale rund um den Löwenbrunnen. Kulturinteressierte dürfen nicht am Archäologischen Museum mit vielen Exponaten der minoischen Kultur vorbeigehen.



hat es fast 40 Grad im Schatten! Schnell finden wir ein kleines Zimmer im nahen Bol, eine halbe Stunde später schon liegen wir am Strand.

10.00 Local Time am nächsten Morgen: Abflug nach Korfu. Ante, mein Freund am Tower von Brac, sagt mir, dass man jetzt auch problemlos an der albanischen Küste entlang nach Korfu fliegen kann. Bei der Flugberatung in München aber war man sich da nicht so sicher, und deshalb bleiben wir bei unserem ursprünglichen Plan: Über das Meer zur italienischen Seite der Adria, an der Küste entlang bis Brindisi - und dann wieder über das Wasser nach Korfu.

Sicherheitshalber legen wir beide die Schwimmwesten an. Rein gefühlsmäßig ist die Sache für uns klar: Lieber über das (an jenem Tag 23 Grad warme!) Wasser fliegen als on-top übers Gebirge. Und: Wir haben fast immer Schiffe in Sicht. Als wir uns der italienischen Küste nähern, muss ein Airliner als »Relay« helfen, den Kontakt zu Brindisi Approach herzustellen. Eine halbe Stunde später erreichen wir Viesta VOR, und ab hier ist der Flug

Hotel und Mietwagen

Ein relativ einfaches, aber gutes und preisgünstiges Hotel mitten im Zentrum ist das »Lena« (www.lena-hotel.gr), 500 Meter vom Hafen. Günstige Mietwagen, aber auch Motorräder, gibt es überall in der Innenstadt und am Flughafen. Mehr als 30 Euro am Tag inklusive aller Kilometer sollte ein Kleinwagen nicht kosten!

das Zentrum von Heraklion. Rechts: der Hafen der kretischen Metropole

Quicklebendig:

völlig problemlos. Die Flugsicherung von Bari und Brindisi lässt uns hoch über ihre Flughäfen hinweg fliegen. Wichtig sind den Italienern ihre Meldepunkte, sie wollen präzise Positionsmeldungen. Die Reporting points entlang der Küste sind mit Hilfer der Moving map leicht zu identifizieren: Wir sehen darauf die Umrisse der Kontrollzonen, und am Schnittpunkt von CTR und Küste liegen die meisten.

Hinter Brindisi fliegen wir wieder hinaus auf's Meer. Im Osten erahnen wir die albanische Küste, über ihr stehen ein paar große »Charlie Browns« (CBs). Vielleicht war es eine gute Idee, über Italien zu fliegen. »Othoni« heißt der VFR-Pflichtmeldepunkt in Richtung Korfu, eine relativ große Insel, die man früh sieht. Bereits vorher wollen Italiener und Griechen bereits unsere Flugzeit zur »FIR boundary« wissen, aber das ist auch schon die größte Herausforderung auf diesem Flug. Wieder hilft das Garmin: Die Luftraumgrenze ist auf der Map zu sehen, und mit Hilfe des steuerbaren Cursors, den ich auf die Linie lege, kann ich genau die Entfernung ablesen und die Grenze sogar als Waypoint definieren.

Wie so oft kommt die Herausforderung am Boden. Von allen Flughäfen, die ich in zehn Jahren angeflogen habe, ist der von Korfu der seltsamste: mit einem Riesen-Bus (aber das kennt man ja von anderen

Airports) die hundert Meter zum Terminal - vorher aber zehn Minuten bei 40 Grad am Flugzeug auf den Bus warten. Anschließend füllt eine nette Dame im Handling-Büro etwa drei Seiten Papier aus, um Handlingund Landegebühren festzulegen. Wir rechnen schon mit dem Schlimmsten, dann der Preis: ein Euro und 67 Cent für Handling und Landung. (»Wenn Sie zusätzlich den Fliegerclub-Rabatt haben wollen, muss das Flugzeug auf den Club zugelassen sein«.) Noch immer sprachlos steigen wir hinauf

auf den Tower. Dort oben sollen wir das Flugplanformular abholen, das wir dann unten im Erdgeschoss ausfüllen und abgeben sollen. Dann ein echtes Problem: Ob wir denn wüssten, dass man sich beim Flughafen von Heraklion 24 Stunden vorher anmelden müsse? Dort gebe es so wenige Parkplätze für die Allgemeine Luftfahrt, dass man da »nicht einfach so hinfliegen« könne. Wir hätten kein PPR? Das NOTAM hätten wir nicht gesehen? Das

Auf dem Weg nach Süden: die Ruinen von Festos

sei aber wirklich schade, dann könnten wir heute leider nicht nach Kreta fliegen. Mit einer Offensive, gemischt aus Charme und Nachdruck, bringen wir die etwas flappsige Dame dazu, für uns in Heraklion anzurufen. Ein kurzes Gespräch, dann legt sie auf und lächelt: »Kein Problem, Sie können fliegen!« Allerdings nur auf der IFR-Strecke über den Peloponnes, Diesmal lässt sie sich nicht erweichen, angeblich



Flughafen Heraklion



In 1500 Fuß auf das Wasser hinaus dann dürfen wir auf FL 85 steigen. Stunden und 55 Minuten nach Korfu. Obwohl der Sprit auch bis Brindisi gereicht hätte, ziehen die Zwischenlandung besser.





Insel Milos, abeam des kleinen Flughafens

finden in ganz Griechenland an diesem Tag Manöver statt. Und überhaupt würden es die Militärs nicht mögen, wenn man ihre Basen überfliegt. Meine süffisante Frage, ob Griechenland sich unbekannterweise im Krieg befinde, ist auch nicht hilfreich. Die Küste entlang bis Kreta? »Völlig ausgeschlossen!« Auch der Hinweis, dass wir so, einmotorig, gezwungen wer-

Flight Level 85, auf dem Airway durch den Peloponnes

den, zwei Stunden über das Meer zu fliegen, erzeugt nur Spott: »Piloten lieben es doch, über das Wasser zu fliegen!«, meint die Lotsin. Stimmt: Wenn ich es selbst entscheiden darf.

Vier Stunden nach dem Abflug von Korfu sind wir im Anflug auf Kreta. Unser Flugplan geht über den etwas östlich von Heraklion liegenden IFR-Meldepunkt Atlan. Kurz davor dann das ersehnte »direct«. Auf der Frequenz von Heraklion hören wir jetzt die ankommenden Airliner. Im Sinkflug auf 1500 Fuß ist der starke Dunst bei tiefstehender Sonne etwas unangenehm, ich nutze die Situation für eine IFR-Übung. Aber ich denke auch daran, wie sehr mich das noch vor ein paar Jahren gestresst hätte, als ich noch kein IFR hatte: eine graue Soße aus Hinmel und Wolken, die einzige Referenz ein gelegentliches Glitzern der Wasseroberfläche. Es fällt mir viel leichter, nach dem Künstlichen Horizont als nach Außensicht

zu fliegen. Professionell staffelt uns die Lotsin, und nach zwei, drei Kursanweisungen sind wir nur noch ein paar Meilen nördlich des stark frequentierten Charter-Airports. Dann taucht die kleine unbewohnte Insel Dia auf. Eine Rechtskurve und wir sind im Endanflug entlang der stark besiedeleten Nordküste der Insel. Hotels, Swimming Pools, breite Sandstrände.

»Delta Mike Victor«, cleared to land runway two seven«. Vor einem Jahr, im Urlaub bin ich hier unten am Strand gestanden, habe die ankommenden Jets beobach-

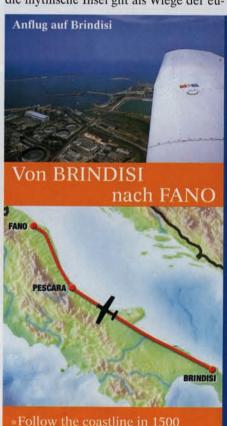
tet und davon geträumt, hier selbst zu landen. Jetzt, nach elfeinhalb Stunden Flugzeit aus Landshut, sehe ich vor mir gegen die untergehende Sonne den Zebrastreifen der 27 am Rand der Klippe.

Auf der Abstellfläche der General Aviation, Platz für 30 Flugzeuge, steht eine einzige Einmotorige und ein kleiner Jet. Zu komisch: Wie gut, dass wir angerufen und einen Platz reserviert haben!

Die nächsten drei Tage verbringen wir in Heraklion und an der Südküste der Insel. Kreta hat für jeden etwas zu bieten. Im quirligen Heraklion gibt es für die nur 120 000 Einwohner ein unglaublich großes Angebot an Läden, Restaurants und vor allem Cafés. Aber auch für Reisende, denen es mehr um das Naturerlebnis geht, hat die Insel viel zu bieten: ein hohes Gebirge zum Wandern und Klettern im Osten (höchster Berg ist mit 2456 Meter der Psiloritis), malerische Buchten und kleine Dörfer an der steilen Südküste. Auf jeden Fall sollte man eine der berühmten archäologischen Stätten besuchen, die teilweise rekonstruierten Paläste von Knossos oder Festos oder die Überreste der Stadt Gortis.

Auf dem Weg an die Südküste durchquert man mit dem Auto die traumhaft schöne, viele Kilometer lange Messara-Ebene. Hier gedeihen Obst und Kartoffeln, Hülsenfrüchte, Getreide, Trauben und Oliven, aber auch Tomaten und Paprika, und zwar außerhalb von Gewächshäusern. Es ist das größte fruchtbare Gebiet der 250 Kilometer langen Insel.

Die Kreter sind die vielleicht stolzesten Griechen. Erbittert wehrten sie sich durch ihre ganze Geschichte gegen Besatzungsmächte, die von seiner strategisch günstigen Lage angezogen wurden. Kretas Geschichte reicht weit in die Vergangenheit, die mythische Insel gilt als Wiege der eu-



»Follow the coastline in 1500 feet«. Solange man in 500 Meter Höhe fliegt, ist VFR in Italien einfach: gelegentlich eine Positionsmeldung abgeben, Verkehrshinweise bestätigen. Nächster Tankstopp ist Pescara – und auch in Fano tanken wir nochmal voll.

ropäischen Kultur und als Heimat des griechischen Göttervaters Zeus. Er soll in einer Höhle des Psiloritis-Massivs zur Welt gekommen sein. In der Antike erlebte Kreta eine einzigartige kulturelle Blüte, und die Altstädte von Chania und Rethimnon erzählen von der Zeit, als die Venezianer auf Kreta herrschten.

Ein gutes Ziel für Badeurlauber ist der kleine Ort Kalamaki. Früher eine bekannte Hippie-Enklave, in der sich Freigeister aus ganz Europa versammelten, ist es heute ein beschaulicher, etwas verstaubter, Ort mit einigen kleinen Hotels, Pensionen und Restaurants, der vor allem eines zu bieten hat: Kilometerweite Sandstrände am libyschen Meer! Kalamaki ist auch ein guter Ausgangspunkt für Wanderungen entlang der Küste. Will man zur berühmten Samaria-Schlucht, die längste Europas, nimmt man am besten von Sfakia das kleine Schiff, das ein Stück die Südküste entlang nach Agia Roumeli fährt. Von dort aus erreicht man das Naturwunder in wenigen Minuten zu Fuß.

Die drei Tage auf Kreta sind schnell vorbei, und irgendwann heißt es dann Abflug. Den Flugplan und die Bestellung des Sprits (Avgas kostet pro Liter zwei Euro) übernimmt die Firma Goldair Handling

Das sollten Sie dabei haben:

Karten

- ICAO-Karte von Österreich
- TPC-Karten von Kroatien und Griechenland
- Jeppesen GPS-VFR-Karten von Italien
- Bottlang Trip Kit Österreich, Slowenien, Kroatien, Italien und Griechenland
- IFR-Streckenkarten
- · Evtl. Fliegerclub-Ausweise

Ausrüstung

- Schwimmwesten
- Portable Toilette
- Handfunkgerät
- Portables GPS
- Reserve-Motoröl

Darum sollten Sie sich kümmern um:

- Checken Sie den Status der Flugplätze, an denen Sie Tankstopps einlegen wollen.
- Holen Sie alle verfügbaren NOTAMs ein, und rufen Sie am Flughafen Heraklion an, um sicher zu gehen, dass dieser am gewünschten Tag VFR anfliegbar ist!



Oben: Kurz hinter Vicenza fliegen wir bei bestem Wetter in Richtung Brennerautobahn. Rechts: Querab des Flugplatzes von Bozen, FL85

> (www.goldair-handling.gr) am Airport. Bald sind wir startklar.

Von Heraklion fliegen wir wieder über Milos und den Peloponnes nach Korfu. Diesmal treffen wir auf einen anderen Handling-Mitarbeiter, und jetzt sollen Landung und Busfahrt plötzlich 30 Euro kosten. Den Unterschied von 28,40 Euro gegebenüber dem Hinflug akzeptiere ich nicht; nach einer längeren Diskussion lenkt der Flughafenangestellte ein: »okay, keine Handlinggebühr.« Korfu bleibt rätselhaft.

In den nächsten zwei Tagen besuchen wir noch Brindisi (wo es kein Avgas gibt!), landen zum Auftanken in Pescara und auf dem netten kleinen Flugplatz von Fano bei Rimini. Noch einmal im Meer baden! Fano ist ein guter Zwischenstopp bei Flügen in diese Region. Dann geben wir per Telefon einen Flugplan bei Ancona auf (die Nummer hängt neben dem öffentlichen Telefon) und fliegen schließlich in dreieinhalb Stunden entlang der Brennerautobahn und über Innsbruck nach Hause. Time enroute: 23 Stunden





Von Fano nach Hause: Nach dem Start umfliegen wir die Kontrollzone von Rimini, anschließend steigen wir auf FL 85. Dreieinhalb Stunden dauert der Flug über Vicenza, Bozen und Innsbruck. Nach 23 Stunden Gesamtflugzeit landen wir wieder in Landshut

Start in Fano

