

Griechenland – MoSe-Trip 2004

oder Griechenland im Fußball-EM Fieber

Hans Schreck und Peter Stahl

27.06. - 03.07.2004

Mit dem Motorsegler bis zu den Kykladen und zurück in einer Woche? Geht das überhaupt?

Nach den Erfahrungen der letzten Jahre waren wir zuversichtlich soweit zu kommen, wobei wir mit jeweils drei Tagesetappen für Hin- und Rückflug planten. Weniger klar waren jedoch die Bedingungen für die Privatfliegerei in Griechenland, worüber wir vorab nur spärliche Informationen fanden. Die schlechte Verfügbarkeit von AVGAS würde mit der Reichweite des Motorseglers (HK36 Super Dimona mit 80L Tank) eine Herausforderung werden, und wir hofften dass sich etwaige Sonderbeschränkungen durch die im August stattfindende Olympiade in Grenzen halten würden.

Zur schon erprobten Ausstattung gehörten u.a. Schwimmwesten, ein Zweimannzelt („das schnellste Zimmer am Ort“), Campingführer, sowie kartentechnisch neben den erhältlichen Jeppesen Karten auch VFR Low Level RNAV Charts und die TPC Karte für Griechenland.

Tag 1 UWOE – Trento – L’Aquila



Leider meinte es das Wetter zum Start nicht gut mit uns, für Sonntagabend ist eine Kaltfront angekündigt, die auch montags noch auf der Nordalpenseite liegen soll. Hier sind unsere Clubkameraden zu preisen, die auf die Maschine verzichten und uns schon Sonntagmittag auf Strecke lassen. Schnell ist das Gepäck verladen, und der Flugplan aufgegeben. Damit bleibt genug Zeit als Tagesziel L’Aquila in den Abruzzen anzupeilen. Der freundliche Aeroclub und sein schön gelegenes Segelfluggelände in der Nähe des Gran Sasso war uns von früheren Reisen noch in bester Erinnerung. Die Alpenquerung via Innsbruck und Brennerpass geht vor der

präfrontal aufziehenden Bewölkung noch problemlos. Alpensüdseitig fliegen wir im besten Streckenwetter bis zu unserem Tankstopp in Trento. Danach geht es unter Führung wechselnder italienischer Controller über Verona, die Po-Ebene und quer über die Abruzzen südlichöstlich Bologna nach Mittelitalien.

Planmäßig landen wir in L'Aquila am späten Nachmittag. Obwohl wir ansonsten hier problemlos AVGAS bekommen hatten, sind diesmal die Reserven des Clubs knapp. Trotzdem machen sie eine Ausnahme für uns. Danach wird die D-KYSI vertäut (abends kann sich immer mal ein Gewitter entladen), das Zelt am nahen Grün aufgestellt, und dann geht es zum nahe gelegenen Restaurant wo wir die erste Etappe bei Pizza und Rotwein ausklingen lassen.



Tag 2 L'Aquila – Lecce Fondone – Korfu



Heute soll es bis nach Korfu gehen. Vor der Adriaüberquerung müssen wir aber auf jeden Fall auftanken. Die Flugplatzdichte im Mezzogiorno verringert sich nach Süden (Region Molise, Puglia) zusehends. Um sicher Sprit zu bekommen wollen wir Brindisi anfliegen, der größte Flughafen in der Region und vielgenutztes Sprungbrett nach Griechenland. Per Telefon geben wir in Pescara den Flugplan auf. Bei gutem Wetter folgen wir in FL095 den VFR-Routenpunkten KASTU, EKTOL, LUXIL. Circa 45 min vor der Landung meldet sich unserer freundlicher Controller auf einmal mit der Nachricht, das Brindisi sich weigert unseren Flugzeugtyp (HK36 = UltraLight !!) landen zu lassen. Auch wenn Clubkameraden von uns mit der gleichen Maschine noch letztes Jahr dort gelandet waren, und wenn der Bottlang unseren Maschinentyp als zulässig ausweist, bleibt der Platz trotzdem unnachgiebig. Jetzt wollen wir weiter zu unserem „Alternate“, Lecce Lepore, weiter südlich.



Obwohl im AIP aufgeführt, weist uns der Controller darauf hin, dass Lecce Lepore vor kurzem geschlossen worden ist. Wir weisen auf unsere begrenzte Reichweite hin und fordern als Ausweichplatz Bari an. Dort dürften wir zwar landen aber es gäbe kein AVGAS, bescheidet man uns. Dies lehnen wir ab. Aber unser Controller will noch kümmern. Aus dem Funkverkehr hören wir, dass zwei Motormaschinen das gleiche Spritproblem haben, letztendlich aber in Brindisi landen. Als unser Controller sich nach 15 min wieder bei uns meldet und fragt ob wir unverbleit tanken dürften und ob 600m Bahnlänge ausreichen, bejahen wir. Er gibt uns die Koordinaten für Lecce Fondone, einem neuen

Ultraleichtplatz ca 30km südlich von Brindisi, mit der Zusicherung dass dort auch jemand anwesend sei. Tatsächlich, als wir auf der neu angelegten Piste landen, ist der Präsident Luigi extra an diesem Montagnachmittag hergekommen um uns zu helfen. Hut ab! Wir bedanken uns überschwänglich, tanken 'Green Fuel' aus dem Kanister, trinken einen improvisierten Espresso, geben einen neuen Flugplan auf und machen uns auf den Weg über die Adria.



Mit den Wegpunkten aus der Low Level Karte ist das Routing kein Problem, und bald nähern wir uns via der kleinen Insel Othoni Korfu. Der Anflug auf Kerkira aus Westen ist recht spektakulär, da man in 1500ft gerade so über die Vorberge kommt. Wir kommen zur geschäftigsten Zeit an: Montag ist ‚Busy Day‘ für die Charterflüge, drei Airliner sind im Anflug, während vier weitere auf den Abflug warten. Wir werden in ein Holding direkt an der Bahn verbannt und schauen dem Treiben zu. Schließlich sind wir an der Reihe und beeilen uns den Betrieb nicht zu behindern.

Mit Follow-Me geht es zum Parken, dann warten wir auf den Tankwagen. Olympic Airways macht wie auf fast allen griechischen Flugplätzen das Groundhandling, da gibt es eine feudale Abholung mit dem Bus. Eindeutig, auf Kleinflugzeuge ist hier niemand eingestellt. Wir hatten vorab gehört dass generell die Landegebühr für Clubmaschinen in Griechenland erlassen würde, und sind gespannt wie es beim Abflug ausgehen wird. Wir beschließen für zwei Tage zu bleiben und mieten ein Auto. Ein kleines Campinggelände in Ypsos ist schnell gefunden. Den Abend beschließen wir in Kerkiras Altstadt.

Tag 3 Korfu – Sightseeing Day



Den Dienstag verbringen wir mit einer ausgedehnten Inselerkundung. In aller Frühe fahren wir auf das Kloster Paläokstritsa, bevor die Besucherscharen ankommen. Anschließend machen wir einen Abstecher an die Nordwest Spitze bevor wir uns über vielzählige kleinere Nebenstrassen in den Süden der Insel vorarbeiten, wo wir einige Stunden am Strand verbringen. Den Nachmittag nimmt ein Besuch im von Kaiserin Sissi erbauten Achillion ein, bevor der Tag bei einem exzellenten Abendessen mit Oktopus und Lamm über der Bucht von Ypsos zu Ende geht.





Tag 4 Korfu – Mykonos





Nach einem frühen Start stellen wir uns der griechischen Bürokratie, mit Zoll, Flugplanaufgabe und Wetter. Dann teilen wir uns auf: Peter macht die Maschine klar, während Hans die Abrechnung übernimmt. Bei der Bezahlung möglicher Parkgebühren gibt es die erwartete Auseinandersetzung mit Olympic Airways, die eine Handling Fee von gut € 50 verlangen. Wir beharren auf der „bekannten Regelung für Schul- und Vereinsmaschinen“. Auch wenn uns jeder versichert, dass diese just vor einigen Wochen aufgehoben wurde, bleiben wir hartnäckig. Auch haben wir extra eine Bestätigung unseres Clubs mitgebracht, dass die Dimona auf einen Segelflugverein zugelassen ist. Irgendwann schlägt sich die Flugaufsicht auf unsere Seite, und dann gibt die Dame von Olympic nach – kein Handling und die Landengebühr fällt auf nur mehr €2,-. Geht doch.

Wenn möglich peilen wir heute noch Santorin oder Naxos an, müssen aber zum Tanken zuerst nach Mykonos. Trotz zahlreicher Anrufe in den vergangenen Tagen konnten wir unter den im Bottlang gelisteten Nummern niemand erreichen, um die Verfügbarkeit von Sprit und Parkplatz zu erfahren. Nach dem Start führt uns die Route südöstlich über Parga und Preveza in Richtung Korinth. Vorbei an der neu eröffneten Brücke über die Meerenge von Patras geht es zum Kanal von Korinth (NDB Korithos), und ab hier in max.

2000 ft_GND weiter südlich von Athen vorbei nach Poros, Ydra und Syros. Wir müssen uns exakt an die vorgegeben VFR Meldepunkte halten, auch wenn dies Umwege bedeutet. Angeforderte Abkürzungen werden nicht genehmigt. Nach 3:30h landen wir in Mykonos, bei den hier üblichen Windverhältnissen von bis zu 35 kt aus Nord, direkt auf die Nase. Wenigstens gibt es hier schon mal AVGAS, da tanken wir voll.



Der Weiterflug hingegen gestaltet sich äußerst schwierig: Santorin, so erfahren wir, hat nur wenige Parkplätze für General Aviation und diese muss man mindestens 10 Tage vor Ankunft per Fax reservieren. Die Nachbarinseln Paros und Naxos erlauben nur vormittags Flugbetrieb, dafür ist es heute auch zu spät. AVGAS gibt es nirgendwo sonst.

Da fällt der Entschluss hier zu bleiben recht leicht. Der freundliche Tankwart besorgt uns ein Zimmer im Städtchen mit Abholung vom Flugplatz. Am Nachmittag mieten wir uns einen Roller um die Insel zu besichtigen. Der Rest des Tages vergeht mit Baden, Sightseeing, und einem angemessenen Abendessen am touristischen Hafen.





Tag 5 Mykonos – Korfu – Ioannina



Wir machen uns auf den Rückweg. Die Erkundigungen am Tower nach alternativen zu Korfu für einen Tankstopp bringen an den Tag, dass es eigentlich nur an 5-6 großen Verkehrsflughäfen an der Peripherie Griechenlands AVGAS gibt: Korfu im Westen, Kreta im Süden, irgendwo im Südosten, Thessaloniki im Norden und Alexandrupolis im Nord-Osten. Athen International ist für General Aviation nicht anfliegbar, auch der General Aviation Platz Marathon ist mittlerweile geschlossen. Also bleibt uns keine andere Wahl wieder Korfu anzufliegen – das gibt ein ‚Rückspiel‘ bei Olympic. Zum Thema Handlinggebühr in Mykonos: „Your plane is registered on an aeroclub? Yes, then there is no handling fee. It’s the law.“ (Landegebühr bei < 1to ist € 1.59)

Das Tagesziel legen wir nach Ioannina, ca. 30 Flugminuten östlich von Korfu am Pamvotis See. Der Rückflug nach Korfu verläuft ohne Zwischenfälle, und heute ist auch wesentlich weniger los. Nach der Landung bleibt Peter wieder bei der Maschine und wartet erst mal ewig auf den Tankklaster.



Hans versucht einen zweiten Anlauf zur ‚Erlassung‘ der Handlinggebühren. Doch diesmal gibt sich die gute Dame unerbittlich: das erste Mal ‚hätte sie eine Ausnahmen gemacht‘, diesmal sei nichts zu machen. Auch der Support der Flugleitung bewirkt heute nichts. Da hilft nur noch ein Sitzstreik: Hans verkündet er werde die Handling Fee nicht zahlen, setzt sich auf ein Sofa und schweigt. Nach 45 min und weiteren Telefonaten wird er von einer sichtlich angenervten Olympic Mitarbeiterin zur Maschine gefahren.

Auf der Route nach Ioannina müssen wir tüchtig steigen, um über die umgebenden Gebirge zu kommen. In Ioannina selbst treffen wir den ersten griechischen Privatflieger, der mit seiner Piper Platzrunden übt. Sprit gibt es auch hier nicht, wie er uns gleich erzählt, weshalb er zum Tanken ebenfalls regelmäßig nach Korfu fliegt – Tanken ist kostspielig in Griechenland. Ein Taxi bringt uns zum idyllisch gelegenen Campingplatz am See. Dieser Karstsee ist eine geologische Besonderheit, da er keinen Abfluss besitzt. Die Stadt wurde schon 600 v.Chr. gegründet und stand lange unter türkischem Einfluss, wovon auch das Minarett auf der Festung zeugt.

Nach einem Rundgang nehmen wir das Abendessen in einem typischen Fischrestaurant an der Seepromenade ein. Heute ist das Halbfinalspiel der Fußball EM, und das Land ist im Ausnahmezustand. Als die Griechen dann tatsächlich gewinnen steht alles Kopf. Im Lokal wird gefeiert, wir mit „Otto“ angesprochen und der Autokorso inklusive Hupkonzert kommt erst um fünf Uhr morgens zum erliegen.

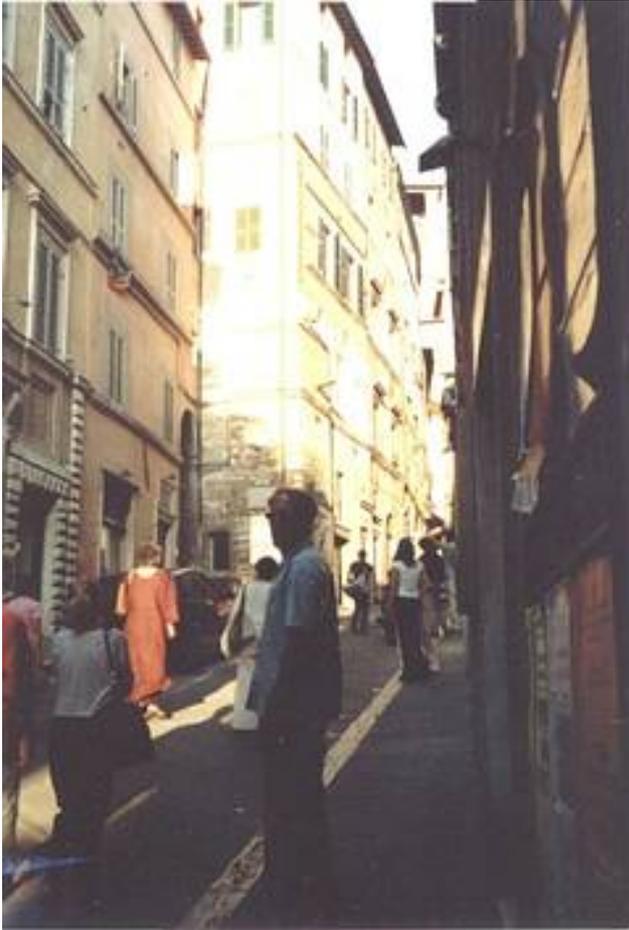
Tag 6 Ioannina – Lecce Fondone – L'Aquila - Perugia



Vor einigen Tagen haben wir schon Luigi in Lecce angerufen, um sicherzustellen dort wieder auftanken zu können. Der Rückweg führt uns über Kerkira VOR vorbei über die Adriaroute zum Meldepunkt TIGRA an der FIR-Grenze. Ursprünglich hatten wir dann als letzten Etappenstop Siena im Sinn, doch leider ist dies die Woche des Palio-Ritts. Am Flugplatz sind schon seit Wochen alle Stellplätze für General Aviation ausgebucht. Wir planen um nach Perugia.

Auch heute ist in Lecce Luigi zur Stelle und versorgt uns mit Green Fuel. Zum Abschied schenkt er uns sogar noch ein Verzeichnis aller UL Plätze in Italien, wir sind sprachlos. Dieser Führer wird uns in Zukunft gute Dienste tun.

Die Distanz bis Perugia ist fast an der Grenze unserer Reichweite, trotzdem wollen wir es versuchen. Doch schon im Abschnitt bei Foggia/Amendolo verweigert uns der Napoli Controller die im mündlich aufgegebenen Flugplan angegebene Strecke, angeblich sei ein Gefahrengebiet aktiviert. Spitze! Wir müssen weit nach Westen ausholen, damit wird eine weitere Zwischenlandung in L'Aquila unvermeidlich.



Die folgende Episode spricht für sich: nach der Landung kann uns der Aeroclub wie erwartet kein AVGAS überlassen. Nachdem wir erklären dass es auch bleifreier Tankstellensprit tun würde, wie bei ihren P92 Echo (UL), gibt uns der Präsident kurzerhand die Schlüssel zu seinem Wagen, beschafft zwei 20L Kanister samt Trichter, und erklärt uns den Weg zur nächsten Tankstelle. Wie oft würde einem so etwas in Deutschland passieren? 90 Minuten später sind wir wieder in der Luft und fliegen die restlichen 45min nach Perugia.

Dort tanken wir wieder auf, bekommen einen Stellplatz für die Nacht und telefonieren einige Hotels ab. Letztlich beschließen wir doch lieber ein Auto zu mieten, und auf einem zwischen Perugia und Assisi gelegenen Campingplatz zu bleiben. Nach einem ausgiebigen Stadtrundgang folgt ein exzellentes Abendessen. Wir sind von Perugia recht angetan – eine tolle Kulisse, nicht so überlaufen wie Florenz oder Siena, und eine hervorragende Gastronomie.

Tag 7 Perugia – Trento - UWOE



Vor dem Abflug legen wir früh morgens noch einen Ausflug nach Assisi ein. Nach dem Rundgang machen wir bei einer Tasse Cappuccino noch die restliche Flugplanung, und überlassen Assisi dem anschwellenden Touristenstrom. Das Wetter auf der Alpennordseite könnte schwierig werden. Zurück zum Flugplatz, rasch das Auto abgegeben, Formalitäten erledigt und bezahlt, und die Maschine beladen und gecheckt. Trotz einer ansonsten hilfreichen Flugleitung birgt der Abflug aus Perugia dann doch noch eine Überraschung: der Motor läuft schon, wir haben Abflugbereitschaft gemeldet als uns der Tower mitteilt, der Flugplan sei in Florenz nicht angekommen. Den hatte der freundliche Operator doch selbst auf das Faxgerät gelegt? Also nochmal alles zurück, abstellen und mit dem Flugplan wieder zum Office. Dann dürfen wir endlich starten. Der Rückweg bis Trento gestaltet sich unspektakulär, bis wir in der Poebene bei tiefen Basen durch lokale Schauer fliegen.



Ab Verona klart das Wetter schnell wieder auf und erreichen Trento im Sonnenschein. Nach dem Tankstop steigen wir mit guter Thermik bis Brixen und dann das Pustertal entlang. Den Brennerpass wollen wir diesmal umgehen. Wir fliegen bis kurz vor Lienz um dann über den Felbertauern zu schlüpfen. Nördlich der Felbertauern ist die Basis deutlich niedriger und beim Anflug auf die Scharte bleibt uns auch nur wenig Luft zur Basis, sehen aber dass es auf der Nordseite ganz passabel ist. Wir sinken tüchtig, und fliegen über bekanntem Terrain auf direktem Kurs nach Unterwössen.

An alle „Nachahmer“. Viele schöne Flüge wünschen Euch „Die CWC“.



Statistik

Gesamtstrecke ca. 3800 km

Gesamtflugzeit 23:30 h

Reiseschnitt 170 km/h

Durchschnittsverbrauch Benzin 19,2 l/h oder 11,7 l/100 km

Verbrauch Motor-/Getriebeöl ca. 1,5 l (ca. 0.06 l/h)

Unsere Erfahrungen beim Fliegen in Italien und Griechenland

- In Griechenland ist Englisch die „Zweite“ Landessprache.
- Genehmigung des Zielflugplatzes muß mindestens 24 h vorab, in Einzelfällen bis zu 2 Wochen (Monate) vorab telefonisch oder per Fax eingeholt werden.
- Da es kaum General Aviation in Griechenland selbst gibt – am Wetter kann es wohl nicht liegen – ist auch die Versorgung mit AVGAS (oder Autosuper) eher spärlich und auf wenige Flugplätze beschränkt. AVGAS kostete uns in Italien und Griechenland um die € 1,80. 'UL's

sind uns nicht begegnet, aber westlich von Korinth gibt es wohl einen Platz.

- Landegebühren sind in Griechenland kein Thema, aber die für die General Aviation oft unnötigen Handlinggebühren sind einfach überflüssig. Warum die Handlinggebühren von € 0 (Mykonos, Ioannina) bis € 50 (Korfu) variieren weiß wohl nur Göttervater Zeus allein. Hinweis: In der Landebescheinigung keine Passagiere angeben – nur „Aeroclub“-Piloten Bestätigung der Maschine durch den Aeroclub in englischer Sprache mitnehmen.
- Generell, die standardisierten VFR-Meldepunkte (als GPS-Routenpunkte) nutzen. Man erleichtert sich und den Kontrollern die Arbeit und das Fliegen wird entspannter.
- Um Athen muß man den im AIP veröffentlichten VFR-Routen folgen, max. 2000 ft GND.
- Campo Volo (das AIP der UL-Szene) ist eine Sammlung der UL-Plätze in Italien und für Motorsegler manchmal ein echte Alternative zu den großen Flugplätzen – Dank an Luigi aus Lecce Fondone.
- Griechenland ist für die General Aviation recht interessant. Bleibt nur noch zu wünschen, dass die General Aviation im Land des Dädalus und Ikarus von der Regierung und den Tourismusverbänden entdeckt und unterstützt wird. Italien macht es mit dem „Agriturismo“ in Kombination mit kleineren Flugplätzen ja vor.

Nützliche Links:

www.ulm.it/hangar/campi/default.htm

www.avioportolano.it

www.mparas.com/aviation/airports/index.htm

PiReps, Aerokurier



Compila e invia questo coupon a "Il Volo Club"
 Via F.lli Bandiera, 76 - 30175 Marghera (VI)
 oppure via fax allo 041/922494

Nome _____
 Cognome _____
 Via _____ n° _____
 CAP _____ Città _____ Prov. _____

Sono socio del club il volo Non sono socio del club il volo
 Desidero ricevere le seguenti carte (specificare il titolo)

Il prezzo è L. _____ mil. per complessive L. _____
 Pagherò in controposita al postivo (+ L. 6.000 per spese postali)
 Ho già provveduto ad effettuare il versamento di L. P. n° 1579937
 intestato a Pagina Editori S.p.A. - via F.lli Bandiera, 76 - 30175 Marghera (VI)
 (Formule suddivise e rimborsate)

