

UNTERWEGS DURCH SÜDEUROPA

Wege zum Nil

Am 5. Fliegertreffen am Nil nehmen drei deutsche Crews teil. Anne-Marie Ring schildert ihren Flug mit der Einmot, während Werner Dupp die Route der ULs beschreibt. Ihre Wege kreuzen sich beinahe im Mittelmeer. Und noch weitere Crews sind unterwegs nach Borg el Arab.

Ultraleicht das Flugzeug, mega-schwer die Flugvorbereitung – vor allem, weil die Strecke über den Balkan führen soll. Vier Monate brauchen Werner und Ernst, bis alle Genehmigungen vorliegen. So gesehen haben wir, Konrad und ich, die einfachere und landschaftlich nicht minder reizvolle Variante entlang der italienischen Küste gewählt.

Die beiden ULs, eine Zodiac Z 602 mit Werner als Pilot und eine CTSW, geflogen von Ernst, sollten eine Route über Sarajewo (Bosnien-Herzegowina), Skopje (Mazedonien), Thessaloniki (Griechenland) und von

Heraklion (Kreta) übers Mittelmeer zur afrikanischen Küste fliegen. „Doch unser Balkanflug, so wie wir ihn geplant hatten“, sagt Werner, „war nicht möglich. Zwar bekamen wir ohne Weiteres die Slots für Sarajewo und Skopje und auch die Überfluggenehmigungen für Bosnien und Mazedonien, jedoch keine Überfluggenehmigung für das Kosovo. Hier hat die NATO die Luftaufsicht und den Luftraum von GND bis unlimited gesperrt.“

► **1. UL-Tag:** Der Stress beginnt gleich nach dem Start in Koblenz. Ernst muss wieder landen, weil der Motor spuckt und

rumpelt. Der Schreck ist groß. Ist die ganze Tour schon vorbei? Zunächst sieht es nach einem Kolbenfresser aus. Dann aufatmen! Eine Zündkerze hat sich verabschiedet, sie ist einfach auseinandergebrochen, das Gewinde steckt noch im Zylinderkopf. Nach zwei Stunden sind wir wieder in der Luft und landen kurze Zeit später schon in Worms. Da das Wetter entgegen den Vorhersagen auf der Strecke immer besser wird, fliegen wir gleich bis ins österreichische Punitz. Dies ist der am entferntesten gelegene Platz, den wir ohne Flugplan anfliegen können. Wir landen bei starkem Seitenwind. Der

kroatische Wirt empfängt uns wie erwartet, alles ist bestens organisiert, Unterkunft und Verpflegung sind gesichert.

► **2. UL-Tag:** Der Tag beginnt mit einem hausgemachten Frühstück, dann werden wir zum Platz gebracht, wo der Wetterbericht schon für uns bereit liegt: Sarajewo hat eine Untergrenze von 8000 Fuß, unterwegs ist mit starken Schauern zu rechnen. Wir tanken und fliegen wie im Flugplan vorgesehen: Einflug nach Ungarn über GOTAR, Ausflug über KOPRY. Doch aus dem geplanten Sightseeing wird nichts, schon der erste starke Schauer zwingt uns, direkt nach

BEEINDRUCKEND: Die Neretva-Schlucht, südlich von Sarajewo, erstreckt sich bis Mostar; sie gilt als eine der tiefsten Schluchten Europas.



ZWEI ROUTEN, EIN ZIEL: Die Cessna-Crew wählte die Strecke über Italien, Korfu, Santorin und Kreta nach Ägypten, während sich die ULs für den Flug über den Balkan entschieden.



LANDGANG: Werner Dupp (rechts) und Ernst Paul bei der Erkundung Kretas, obgleich der Name des Hotels im Hintergrund eher einen spanischen Ort vermuten lässt.



HEISSE WÜSTENPISTE: Anne-Marie Ring und Konrad Heede vor der Cessna 172 in Borg el Arab, Startplatz der Nil-Rallye.

Fotos: Dupp (3), Ring



VORFELD-POSITION: Die Zodiac Z 602 in Sarajewo. Für die Hauptstadt Bosnien-Herzegowinas gab's problemlos Slots.



VERZOGEN: Die Regenwolken des Vorabends sind weg; beim Start in Kerkira hatte die Cessna-Crew wieder ordentliches Flugwetter.

ORIENTALISCH GEPRÄGT: die Altstadt von Sarajewo (r.). Die Belagerung durch serbische Truppen im Bosnienkrieg (1992 bis 96) dauerte 1425 Tage. Große Teile der Stadt waren damals zerstört worden.



STRANDPANORAMA an Korfu schönen Küsten. Die „grüne“ Insel im Ionischen Meer ist ein beliebtes Reiseziel.

BESUCH: Anne-Marie Ring trifft vor dem Start in Kerkira den Lotsen, der sie am Vorabend sicher durch die Regenschichten geleitet hatte.

KOPRY zu fliegen. Zagreb Info lotst uns auf die Panonia-Route, eine der vorgeschriebenen VFR-Routen in den Balkanstaaten. Wir haben in 2000 Fuß gerade noch Bodensicht. In den Bergen steigen wir auf 5000 Fuß und vor Sarajewo auf 6000. Der Anflug könnte besser nicht sein: zuerst 60 Knoten auf der Nase, dann 25 Knoten Crosswind im Final. Wir landen unter dem Applaus der Zuschauer im Nieselregen. Unsere beiden ULs werden auf dem Vorfeld mit Betonklötzen gesichert. Wir sind da, doch wo ist das dritte UL aus Luxemburg? In Banja-Luka, erfahren wir später; unser Freund Georges hat es nicht über die Berge geschafft. Er kommt später.

Beim abendlichen Besuch der Altstadt müssen wir einen Spritkanister auftreiben, denn in Sarajewo International gibt es weder Avgas noch Mogas, und mit Jet Fuel können wir nichts anfangen. Der Sprit an der Tankstelle kostet zwei Konvertible Mark (KM). Wertmäßig entspricht die Währung in etwa der alten D-Mark.

► **3. UL-Tag:** Sonntag ist Ruhetag, nur Georges (mit Co Claude) fliegt mit der VL-3, um uns einzuholen. Am Montag wollen wir gemeinsam weiter nach Korfu, wo wir vielleicht Anne-Marie und Konrad treffen. Mit den beiden haben wir im Vorjahr an der

Tunesienrallye teilgenommen (siehe *aerokurier* 8/2007).

► **4. UL-Tag:** Der Tag beginnt mit viel Sonne, der Benzintransport (Mogas von der preiswerteren Autotankstelle) durch die Sicherheitskontrolle dauert nur eine halbe Stunde. Wir haben zwei Stunden für die Vorbereitungen eingeplant: Wetterberatung, Briefing, Flugplanaufgabe und Bezahlung. Und die brauchen wir auch. Erst um zwölf Uhr heben wir ab. Durch das Tal der Neretva, die tiefste Schlucht Europas, fliegen wir nach Mostar und weiter durchs Gebirge bis nach Dubrovnik, wo wir den Flugplatz in 6000 Fuß überfliegen dürfen. Unsere Route wird leicht geändert, dabei sind die Controller jedoch nett und hilfsbereit. In Albanien können wir an der Küste entlang fliegen. Doch das Wetter verschlechtert sich, und wir müssen nach und nach bis auf 1000 Fuß sinken. Deshalb verlassen wir die vorgegebene Route und fliegen in Küstennähe über Wasser. Die Verbindung mit Tirana reißt ab, Kerkira Approach empfangen wir noch nicht. Nach kurzer Diskussion beschließen wir, über die normale Einflugroute weiterzufliegen. Endlich können wir Funkkontakt zum Turm herstellen, die Landefreigabe erfolgt sofort. Wir landen im strömenden Regen.

Auf dem Vorfeld parkt die Mooney von Eveline und Sven, die, wie wir, auf dem Weg nach Borg El Arab sind. Die beiden scheinen den Platz aber schon verlassen zu haben, und es gibt auch noch keine Spur von Konrad und Anne-Marie, die eigentlich heute Abend in Korfu eintreffen wollen. Wer weiß, vielleicht haben sie es auch nicht über die Alpen geschafft?

Die Crews verpassen sich nur knapp

Später zum Abendessen landen wir in der nächsten Kneipe. Sieht etwas nach Pommesebude aus, hat aber einen sehr netten Wirt. Das Essen ist prima, der Wein auch. Unsere griechischen Tischnachbarn, sie sprechen deutsch, sind sehr gesprächig. Eigentlich wollten wir früh ins Bett, aber es wird dann doch Mitternacht. Wir ahnen nicht, dass nur wenige Meter entfernt Anne-Marie und Konrad ihren ersten Reisetag ausklingen lassen.

► **1. Cessna-172-Tag:** Mit seiner Wettervermutung liegt Werner nicht ganz falsch. Sonntag regnet es in München noch in Strömen. Doch am Montag ist der Himmel wolkenlos, die Sicht beträgt rund 100 Kilometer bei schwachem Wind. Konrad startet um sieben Uhr

in Friedrichshafen und landet kurz vor acht Uhr in Oberschleißheim, wo ich zusteige. Kaum eine halbe Stunde, und wir sind in der Luft. Unter uns verabschiedet sich das bayerische Voralpenland und zeigt sich von seiner schönsten Seite: eisblaue Seen, weiß verschneite Berge und strahlend blauer Himmel. Wir steigen auf FL 95. Über dem Brenner werden die Wolken dichter, wir steigen weitere 1000 Fuß und fliegen etwa 30 Minuten on top Richtung Vicenza VOR, wo die Wolken wieder aufreißen. Ab dem Chioggia VOR folgen wir in 1500 Fuß der Küste. Ravenna, Rimini, Riccione – rechter Hand die grüne Landschaft, links das Meer und dazwischen ein menschenleerer Strand. Nach 3:45 Stunden setzt Konrad zum Tankstopp auf Pescara an.

Pilotenwechsel. Nun sitze ich am Steuer. Wir bleiben in 1500 Fuß. Die Landschaft wird hügelig mit zum Meer hin sanft abfallenden Hängen und kleinen Burgen obenauf, im Hintergrund der schneebedeckte Apennin. Wir folgen der Küste und verlassen bei Lecce das Festland mit Kurs auf Korfu. Bewölkung kommt auf. Nachdem wir mit Kerkira Approach Funkverbindung hergestellt haben, meldet der Controller das Platzwetter mit einer Sicht von 6000 Me-

Fotos: Duppp (?), Ring

AUSFLUG: Chania liegt im Westen Kretas und beheimatet die größte Mittelmeerbasis der US-Streitkräfte. Unten: Nach ihrer Landung in Ägypten werden die Flugzeuge für die Nil-Rallye registriert.



HERAKLION, Kretas Hauptstadt liegt an der Nordküste der Insel. Auf dem Flughafen ist die Allgemeinen Luftfahrt willkommen, sie muss sich nur auf längere Abfertigungszeiten einstellen.

Tipps für Ägypten-Flieger

UL-Navigation: Die Navigationsvorbereitungen erfolgten komplett in digitaler Form des Flight-Planner-Flugprogramms. So konnten wir alle Routen nach Bedarf ausdrucken. Dank des mit GPS gekoppelten Lifebook ist die präzise Positionsbestimmung zu jeder Zeit möglich. Die Navigationssicherheit ist dank der Professional-Moving-Map-Version des Flight Planner hervorragend, wir konnten auf dem Bildschirm jederzeit von VFR- zu Low-Altitude-Karten wechseln. Da es keine VFR-Karten von Ägypten gibt, hatten wir eine Straßenkarte eingescannt.

Cessna-Navigation: Jeppesen VFR + GPS ED-6, LI-1, LI-2, LI-3, in Griechenland Jeppesen/Bottlang-Anflugkarten der Plätze, TPC G3 - A, B, C, D; Jeppesen Low Altitude E(LO) 13/14 Griechenland, A (H/L) 1/2 Nordafrika. Die Mitnahme der Low-Altitude-Karten ist zwingend, weil in Griechenland und Ägypten auch VFR-Flüge entlang dieser Routen geführt werden.

PFLICHTÜBUNG für Ägypten-Flieger: die meist unter ockerfarbenem Dunst verborgenen Pyramiden.



EIN EXKURS nach Abu Simbel, zum Tempel von Ramses II, gehört zum Rahmenprogramm der Nil-Rallye.

Hotels: 90 Euro (EZ, inkl. Frühstück) im Hotel „Cavalieri“ auf Korfu, günstige Privatzimmer (30 Euro, inkl. Frühstück) auf Santorin und Kreta, gutes und preiswertes Essen in Restaurants. Allerdings sind außerhalb der Saison (Anfang Mai bis Ende September) nicht sehr viele Häuser geöffnet.

Landegebühren: Cessna: 38,95 Euro in Pescara, 44,53 Euro auf Korfu, 16,95 Euro auf Santorin, 56,76 Euro in Heraklion. UL: 5 Euro in Punitz, 23 Euro in Sarajewo, 17,85 Euro auf Korfu, keine Gebühren in Chania.

Gut zu wissen: Auf der Strecke Santorin - Heraklion machten wir einen Fehler in der Jeppesen-Datenbank fürs GPS ausfindig. Das GPS verzeichnet den Pflichtmeldepunkt Dia Island 30 NM nördlich von Heraklion, doch weit und breit ist dort keine Insel in Sicht! Die Bottlang/Jeppesen-Anflugkarte dagegen verzeichnet Dia 8 NM nördlich von Heraklion, und die markante Insel ist nicht zu verfehlen.

Flugzeiten nach Ägypten: vier Reisetage und 14 Flugstunden für die Cessna 172; sieben Tage und knapp 19 Stunden für die ULs.



Fotos: Dupp (4), Ring

tern bei vereinzelt Wolken in 1000 Fuß, dichter Bewölkung in 2500 Fuß und einer geschlossenen Wolkendecke in 7000 Fuß. Es regnet leicht. So haben wir uns das Wetter auf Korfu zwar nicht vorgestellt, aber es scheint nicht weiter beunruhigend. Wir halten Kurs und sinken auf 2000 Fuß. Inzwischen zeichnet sich am Horizont die Küstenlinie ab. Doch die Bewölkung nimmt zu, je näher wir kommen. Unaufgefordert erteilt Kerkira Approach Special VFR und „dreht“ die Piste, so dass wir uns nun im langen Endteil auf die 17 befinden. „Report field in sight“, lautet der Funkspruch. Danach geht alles ziemlich schnell. Die Bahn liegt direkt unter uns. Ich mache einen Vollkreis, um Höhe abzubauen, und setze im dichten Regenschauer zur Landung an. „Vorsichtig aufsetzen“, warnt Konrad, „und auf gar keinen Fall bremsen!“ Also lasse ich die Maschine ausrollen. Doch auch 3000 Meter Piste sind irgendwann zu Ende, erst recht, wenn man erst im hinteren Drittel aufsetzt.

Ein Follow-me bringt uns zum Parkbereich, wo die ULs von Werner, Ernst und Georges abgestellt sind, doch die Piloten sind schon weg. Kaum eine Stunde später befinden wir uns im Hotel „Cavalieri“, einem fürstlichen Gebäude aus dem vorletzten Jahrhundert, und genießen ein kühles Bier an der Bar.

► **2. Cessna-172-Tag:** Der Regen hat aufgehört. Nach einem Bummel durch die Altstadt von Kerkira fragen wir im Internetcafé über pc_met das Wetter ab und fahren zum Flughafen. Zur Flugplanaufgabe muss man auf den Tower, und so lernen wir den hilfreichen Controller vom Vorabend kennen, der uns um Wolken und Regenschauer herum auf die befeuerte Piste gelotst hatte. Unser nächstes Ziel ist Santorin. Weil dieser Platz nur stundenweise (PPR) geöffnet ist, prüft unser Lotse telefonisch die Betriebszeiten und bestätigt, dass wir zur vorgesehenen Zeit landen können. Vorsorglich weist er uns darauf hin, dass es auf Santorin kein Avgas gibt. Darüber hinaus drückt er uns auch noch eine

VFR-Karte des Luftraums südlich von Athen aus, auf der alle Pflichtmeldepunkte mit den jeweils vorgeschriebenen Höhen verzeichnet sind. Besser kann man es sich nicht wünschen – allen Horrorgeschichten zum Trotz, die über das Fliegen in Griechenland kursieren.

Beim Start um 14 Uhr haben wir typisches Rückseitenwetter: klare Sicht, weiße Wolken, es ist etwas bockig. Der Funksprechverkehr über Griechenland ist sehr gut verständlich, und die Infos sind äußerst vorausschauend: So gibt uns Athina Info 20 NM vor Milos unaufgefordert das Landewetter von Santorin durch: Wind aus 270 Grad mit 16 Knoten, in Böen 26 Knoten. In Bezug auf die Ausrichtung der Piste (34/16) werden wir den Wind voll als Querwind haben. Auf Anfrage genehmigt Santorin Approach einen verlängerten Endanflug ohne Einhalten der Platzrunde, so können wir die Maschine stabilisieren. Der Querwind ist zwar stark, aber nicht so böig wie erwartet, und wir haben eine überraschend sanfte Landung.

Später gönnen wir uns eine Inselrundfahrt mit dem Leihwagen. Der Verleiher, ein Libanese, nutzt die Gelegenheit, uns das Restaurant seines Schwagers (sehr gut) und das Hotel seines Bruders (sehr bescheiden) zu empfehlen. Mangels Alternativen – es ist Mitte April und kaum ein Hotel oder Restaurant hat geöffnet – bleiben wir. Das Frühstück auf der Terrasse mit schönem Blick aufs Meer entschädigt für die mehr als einfachen Zimmer.

► **5. UL-Tag:** Die wenigen Meter zum Flugplatz gehen Ernst, Georges und ich zu Fuß. Bald kommt eine nette Dame von Olympic Airways, und wir hoffen, dass wir heute einmal schnell wegkommen. Doch Pechvogel Ernst hat Probleme mit seiner VISA-Karte. Keine Deckung. Da wir uns als Mitglieder eines Aeroclubs ausweisen, zahlen wir keine Landegebuhr. Bei der Wetterberatung treffen wir überraschend Sven und Eveline. Bei der Aufgabe des Flugplans können wir all unsere Planungen über den Haufen werfen. Wir müssen den vorgeschriebenen Routen

folgen. Sei's drum, unser nächster Stopp wird etwas Besonderes sein, denn wir haben eine Landegenehmigung für die US-Airbase Souda Bay bei Chania auf Kreta.

Auf unserem Flug dorthin höre ich am Funk zum ersten Mal Konrad. Er fliegt zirka 100 Kilometer hinter uns. Während er und Anne-Marie auf dem Weg nach Santorin sind, werden wir zu Gast in Souda Bay sein. Die Landung auf der größten Basis der US-Streitkräfte im Mittelmeer haben uns unsere griechischen Freunde Kosmas und Andreas ermöglicht. Sie nehmen uns auch in Empfang und zeigen uns ihre Insel.

► **3. Cessna-172-Tag:** Nachdem Konrad und ich die Insel mit dem Leihwagen umrundet haben, fahren wir zum Flughafen. Am Abflugterminal erwartet uns der Leihwagenbesitzer mit einer Tüte Pistazien als Reiseproviant. Meteo, Flugplanaufgabe, das Zahlen der Handling- und Landegebuhr (in zwei verschiedenen Büros) beanspruchen etwa eine Stunde. Wir starten bei 15 Knoten Seitenwind auf der 34R mit Kurs auf Heraklion. Kaum in der Luft, gestattet der Tower eine Linkskurve, so dass zum Abschied die einmalige Kraterlandschaft unter uns liegt. Schon über dem Pflichtmeldepunkt DIA erhalten wir die Landefreigabe für die „27“. Der Wind aus 280 Grad mit 18 Knoten, in Böen 28 Knoten, überrascht uns nicht, der Wetterfrosch von Santorin hatte uns gut vorbereitet. Auf der Abstellfläche parkt bereits die Mooney von Eveline und Sven, doch die beiden sind wohl schon weg. Stattdessen treffen wir am nächsten Morgen mit Ellen und Ruud sowie Jacques, Josianne und Claude weitere Rallye-Teilnehmer am Abflugterminal. Sie warten schon seit einer Stunde auf ihren Handling-Agenten. Da haben wir es besser, Swissport schleust uns in weniger als einer Stunde durch, inklusive Tanken und Bezahlen mit einem 500-Euro-Schein, was kurzfristig ein Problem fürs Wechselgeld darstellt. Allerdings hat der gute Service seinen Preis, allein die Handlinggebuhr beträgt 70 Euro.

► **7. UL-Tag:** Fast hätten wir verschlafen! Kosmas hat das Taxi schon organisiert. Er fährt mit uns zum Flugplatz. Wir dürfen in Formation starten, drei ULs gleichzeitig und völlig parallel. Das ist wohl nur auf einem so großen Militärplatz möglich. Und noch eine Überraschung: Die Freigabe führt uns auf 9500 Fuß über die CTR von Heraklion. Weiter geht es Richtung SITA VOR und von dort 550 Kilometer über Wasser nach Borg el Arab. Gleich nach der Landung werden wir von einer Vielzahl von Helfern umringt. „Passport, please“, verlangen die, als ob das Wichtigste wäre. Ein WC wäre mir jetzt lieber!

► **4. Cessna-172-Tag:** Heraklion – Borg El Arab. Für die Cessna ist das eine Wasserstrecke von knapp drei Stunden. Durch den direkten Flug mit Kurs 180 Grad von Küste zu Küste hätte man die Zeit wohl um 20 Minuten verkürzen können, doch sowohl über Griechenland als auch über Ägypten müssen VFR-Flüge den veröffentlichten Luftstraßen folgen. Unter uns ist nichts als Wasser. Da ist es beruhigend, dass wir auf halber Strecke bereits Funkkontakt mit Kairo Info haben, außerdem hören wir Werner im Funk. Die ULs sind schon nahe der Küste. Ich mache ein vorläufig letztes Foto der blau-weißen Serie: weiße Cowling an blauem Himmelsmeer. Nach Erreichen des Pflichtmeldepunktes geht es direkt nach Borg el Arab, und ab jetzt wird die Farbe Ocker die Fotos prägen. Im Endanflug auf die schmutziggelbe Piste inmitten wüsten Ödlands sehen wir, dass einige Teilnehmer schon mit dem Tanken begonnen haben. Das ist nicht ganz einfach. Getankt wird nämlich aus einem Benzinfass, das mittels Gabelstapler zu den Maschinen gebracht wird. Der Preis: Fünf US-Dollar pro Liter! Wir machen Werner und Ernst aus, dann auch Eveline und Sven. Die Sonne knallt erbarmungslos auf den nackten Asphalt – ein heißer Auftakt für die Ägypten-Rallye... 

Anne-Marie Ring/
Werner Duppr/st