

Die Meteora-Klöster Auf rundgewaschenen Felszinnen haben Mönche und Nonnen Klöster gebaut, die man teils nur über lange Treppenaufstiege erreicht – eine Touristenattraktion

Leserreise Griechenland

Durch die Hintertür

Griechenland ist ein Traumziel vieler Piloten, gilt aber als fliegerisch schwierig. Auf der Leserreise von *fliegermagazin* und Eisen Schmidt haben wir erlebt, wie es geht – und dass es sich lohnt

TEXT THOMAS BORCHERT FOTOS CHRISTINA SCHEUNEMANN



UNSER PARTNER

Die R. Eisenschmidt GmbH mit Sitz am Flugplatz in Egelsbach ist Pilot Shop und Ansprechpartner für die Allgemeine Luftfahrt. Zum Portfolio gehören Luftfahrtskarten und -publikationen, Aus- und Weiterbildungsmaterial sowie Zubehör für Flugvorbereitung und Flugdurchführung. www.eisenschmidt.aero



1

1 Papierkrieg Den in Griechenland für alle VFR-Flüge vorgeschriebenen Flugplan möchten die Handling-Agenten des Startplatzes am liebsten im Formularvordruck erhalten
2 Beeindruckend komplett Die Altstadt von Dubrovnik mit ihrer fast vollständig erhaltenen Stadtmauer strahlt eine besondere Stimmung aus
3 Kroatische Inseln Die Adria-VFR-Route führt über eine bezaubernde und variantenreiche Inselwelt. Im Nordwesten sind die Kornaten fast baumlos, weiter südlich zeigt sich die Insel Hvar (im Bild links) bewaldet



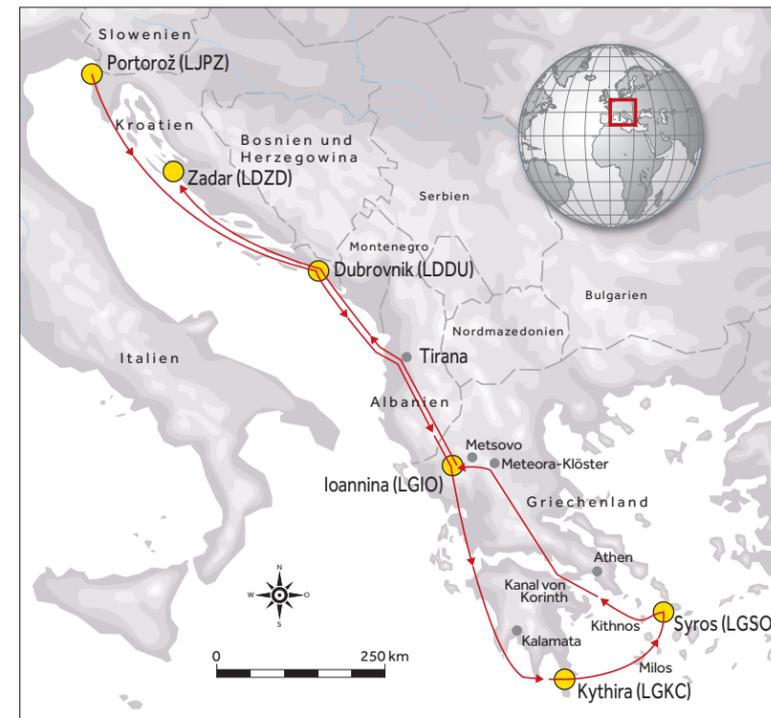
2



3

Alles ist auf die Minute durchgetaktet – und jetzt das! Von Dubrovnik kommend landen fünf Flugzeuge unserer Gruppe am späten Vormittag auf dem griechischen Grenzflugplatz Ioannina (LGIO). Nur zur Einreise und zum Tanken, denn an unserem Tagesziel Kythira (LGKC) gibt es keinen Sprit. Wir haben es eilig, auf dem Weg von Kroatien haben wir durch den Zeitzonwechsel eine Stunde verloren – und Ioannina macht schon um 13 Uhr wieder dicht. Doch jetzt ist die Förderpumpe am Tankwagen kaputt! Keiner weiß, ob es eine Chance auf Reparatur gibt – und in welcher Zeit. Vor uns wartet schon eine Gruppe französischer Tragschrauber-Piloten.

Erstmal geht's mit Hilfe des fast überall in Griechenland vorgeschriebenen Handling-Agenten ins Terminal. Zu Fuß? Streng verboten! Der »Ramp Crew Bus« steht mit 18,60 Euro auf der Rechnung – es ist ein Fiat Panda, in den nicht einmal drei Personen samt Gepäck passen. Immerhin sind sieben weitere Maschinen der Gruppe direkt nach Kythira unterwegs, wo wir extra eine Grenzabfertigung bestellt haben. Ihre Tankkapazität reicht bis zum übernächsten Ziel. *Die liegen längst am Pool, während wir hier auf dem Vorfeld rösten!* Die Ungewissheit nervt. Bis 13 Uhr wird das nie was. Um 18 Uhr macht der Platz wieder auf – aber dann schließt das Ziel bereits. Wir überlegen, wägen ab und drängeln. Ohne Erfolg.



Unbekannte Inseln Öffnungszeiten, Vorschriften, Gebühren und Spritverfügbarkeit bestimmen die Ziele: Kythira und Syros entpuppen sich als malerisch und typisch griechisch

Nur eine Handvoll Plätze hat Sprit

Die heikle Balance zwischen knappen Öffnungszeiten, Spritverfügbarkeit, PPR-Anforderungen und hohen Gebühren steht im Mittelpunkt jeder Planung einer Griechenlandreise. Die Bedingungen sind schwierig (siehe auch Kasten Seite 41) und erfordern Flexibilität. Schon der Chef der AOPA-Griechenland, deren ausgezeichnete Ratgeber (siehe Randnotiz) sehr hilfreich ist, hatte uns das gesagt, was bald zum Motto der Reise wird: »Die großen Touristenspots – Santorini, Korfu, Mykonos – könnt Ihr vergessen. Ihr müsst das unbekannte Griechenland ansteuern, sozusagen durch die Hintertür.«

Tatsächlich ergibt die Recherche im Vorfeld: Sprit gibt es nur an einer guten Handvoll griechischer Flug-

plätze. Airports wie Korfu oder Santorini sind in der Hand des Flughafen-Betreibers Fraport, dessen Einstellung zur Allgemeinen Luftfahrt man aus Frankfurt kennt. Sie sind unbezahlbar. Außerdem setzt das Unternehmen die PPR-Pflicht extrem restriktiv um: *ein* Kleinflugzeug, so erklärt man uns, für 45 Minuten zum Absetzen eines Passagiers – vielleicht. Zwölf? Über Nacht? Niemals!

Zwar haben auch die Plätze, die wir am Ende auswählen, eine Handlingpflicht. Doch wir zahlen für Landung, Parken und Handling nirgends mehr als 80 Euro.

In Ioannina fallen uns nun Spritverfügbarkeit und Öffnungszeiten auf die Füße. Vor 13 Uhr mit dem Restsprit noch schnell auf einen anderen Platz mit Avgas flüchten? Keine Chance: Beide, die in Frage kommen, verlan-



AOPA-RATGEBER

Die griechische AOPA hat unter www.aopa.gr/ Info Tipps zusammengestellt. Die Sammlung ist sehr umfangreich, man sollte sich davon aber nicht abschrecken lassen.



Wäre ein Hochdecker doch besser? Gabi und Markus suchen Sonnenschutz unter ihrer Piper PA-28-235

Gefangen auf dem Vorfeld Fünf Flugzeuge der Gruppe müssen in Ioannina auf die Reparatur des Tankanhängers warten

gen PPR eine Woche vor Ankunft. Immerhin erreichen uns gute Nachrichten aus Kythira: Dort ist Flugplatzchef Stavros gerne bereit, seine Piste für uns bis Sonnenuntergang offen zu halten.

In Ioannina dagegen macht der schon im Funk sehr übellaunige Controller ungerührt um 13 Uhr dicht. Dann haben wir also erstmal Zeit. Nach viel Hin und Her wird einer der französischen Piloten zu unserem Retter: Er ist Elektriker und kriegt die Pumpe am Tankanhänger wieder hin. Das Ding fasst aber nur ein paar hundert Liter, sodass immer wieder nachgefüllt werden muss; die Rechnungsstellung ohne AirBP Card dauert ewig – aber irgendwann haben alle Sprit. Wir haben noch mehr Glück: Ein Regierungsflugzeug darf außerhalb der Öffnungszeit starten, unser Handling-Agent sorgt dafür, dass wir uns dranhängen können. So kommen wir um 17 Uhr doch noch los – mehr als vier Stunden verspätet.

Traumhafte Inselwelten

Endlich können wir Griechenland genießen! Und das ist ganz leicht: Im Abendlicht fliegen wir am Westrand der Halbinsel Peloponnes gen Süden. Winzige Eilande, hohe Berge, ausgedehnte Flussmündungen mit Schwemmland – die Ausblicke sind fantastisch.

Schon der Weg hierher war ein fliegerischer Hochgenuss. Zugegeben, das Wetter in Deutschland und im Alpenraum war miserabel. Nur mit Umwegen über Wien und Graz haben es die VFR-Piloten unserer Gruppe von zwölf Flugzeugen gerade so geschafft. Doch ab Kroatien

spielt das Wetter mit – und die Landschaftsowie so. Die vorgegebene VFR-Route mit dem schönen Namen ADRIA 1, die übrigens nicht in jeder Navigations-App zu finden ist, führt an der kroatischen Inselwelt entlang bis nach Dubrovnik, unserem ersten Übernachtungsstopp.

Wir sind beeindruckt von der Altstadt, die mit ihrer dicken Festungsmauer fast komplett erhalten ist. Weil gerade das Finale der TV-Serie »Game of Thrones« ausgestrahlt wurde, ist das natürlich ein Thema: Dubrovnik, unserem ersten Übernachtungsstopp.

Auch an der Küste Montenegros gibt es VFR-Routen, anschließend fliegen wir durch Albanien. Das entpuppt sich als völlig unkompliziert: Wie in den zuvor genannten Ländern und in Griechenland auch stehen VFR-Flüge stets in Kontakt mit einem Fluglotsen. Der gewährt Routings und Höhen nach Wunsch. Korfu, eigentlich ideal gleich hinter der Grenze gelegen, kommt aus den erwähnten Gründen nicht in Frage – aus Richtung Adria ist Ioannina der einzig mögliche Grenzstopp mit Benzin. Also schwenken wir gleich hinter Tirana in die Berge: Ein Tal führt zwischen beeindruckend schroffen Gipfeln, die bis in 8000 Fuß und höher reichen, bis nach LGIO.

Von dort fliegen wir an etlichen Militärplätzen vorbei Richtung Süden. Mit entsprechender Voranmeldung kann man an manchen von ihnen landen – doch wir haben uns die kleine Insel Kythira am Süden des Peloponnes ausgesucht. Eine gute Wahl: Flugplatzchef Stavros, Handling-Agentin Anasthasia und ihre ganze Crew sind überaus freundlich und machen alles möglich, was wir uns wünschen könnten. ➔



ONLINE

Scannen Sie den Code oder geben Sie <http://bit.ly/2KIMBeN> ein, um mehr Bilder und Videos von der Reise zu sehen



Mit Feuerwehr fürs Gruppenfoto kommt die freundliche Crew des Flugplatzes auf Kythira mit aufs Bild

Zum Sonnenuntergang Beim Abendessen am Kini Beach der Insel Syros spielt eine Gruppe Musiker typisch griechische Musik



Das Klischee stimmt Chora, der Hauptort auf der Insel Kythira, bietet weiße Häuser und blaue Türen. Früher hatte hier jede Familie eine eigene Kapelle – was noch zu erkennen ist



Sehenswert Der Ort Chora auf Kythira erstreckt sich auf einem Hügelrücken



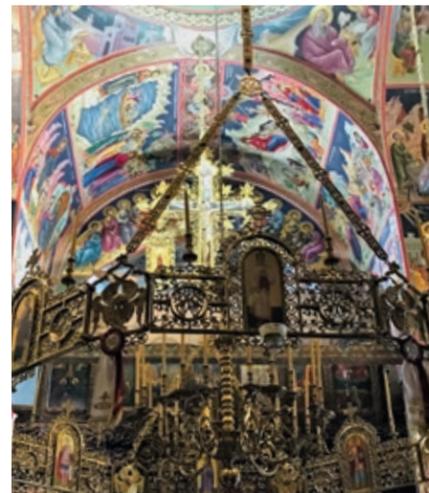
Was für ein Anflug! Hoch über dem Hafenbecken der Hauptstadt thront der Flugplatz der Kykladen-Insel Syros. Sie ist Verwaltungszentrum des Archipels – und im Vergleich zu Santorini, Mykonos oder Naxos völlig unbekannt



Durchtrennt Der Kanal von Korinth beeindruckt aus der Luft. Er teilt die Halbinsel Peloponnes vom Festland

6,75 Euro pro Liter Avgas – das ist mehr als auf Grönland!

Prachtvoll
Das Kloster Agios Stefanos in Meteora steht Besuchern offen. Es ist das einzige, das ohne Klettern über eine Brücke erreicht werden kann



Ein langer Weg Einst bauten Mönche und Nonnen ihre Kloster auf die spitzen Felsen von Meteora, um in Einsamkeit zu leben. Heute ist zumindest in den zur Besichtigung geöffneten Klöstern viel Touristentrubel trotz teils beschwerlicher Treppenwege



Alpines Griechenland Das Hotel Grand Forest in Metsovo hat seine Hauptsaison, wenn im Winter die Skitouristen kommen

Zurück in Kroatien Zadar mit seiner Altstadt-Insel ist das letzte Ziel auf der Leserreise



In unserer Bucht mit Ferienhotel (siehe Randnotiz) und ein paar Strandrestaurants ist von Massentourismus keine Spur – stattdessen gibt es stimmungsvolles Griechenland-Flair.

Etwa 130 Nautische Meilen mit viel Wasser liegen am nächsten Tag vor uns. In der Ferne ist Kreta gut zu sehen, dann Naxos und auch Santorini. Doch wir wollen nach Syros – denn dort gibt es Avgas. Der Flugplatz liegt beeindruckend auf einem Hügel über der Hafenstadt Ermoupoli. Schrecksekunde gleich nach der Landung: Die Feuerwehr braust mit Blaulicht und Sirene auf die Piste – ist etwa einem der Flugzeuge aus der Gruppe was passiert? Der Tankwart winkt ab: »Die vertreiben nur die Möwen von der Bahn.« Und dann ist er es, der uns erschreckt: 6,75 Euro will er für einen Liter Avgas haben!

Im Trubel an der Hafenterrasse genießen wir das Landebier, dann geht's zum Kini Beach auf die Westseite der Insel. Dort wird gebadet, gefolgt von purem Klischee: Sonnenuntergang im Strandrestaurant mit griechischer Live-Musik und Essen, bis sich die Tische biegen. Super!

Südlich an Athen vorbei wollen wir am Folgetag zurück nach Ioannina. In dieser Gegend gibt es festgelegte ATS-Routen (Air Traffic Service), denen man folgen muss. Auch ist der Kontakt

zu »Athenai Information« Pflicht. FIS hat aber kein Radar und wünscht sich deshalb nicht nur Positionsmeldungen, sondern auch »Estimates«, also die geschätzte Flugzeit bis zu einem der nächsten Wegpunkte oder dem Ziel. Man sollte also eine Minutenzahl parat haben.

Infos & Tipps

Die Kombination etlicher Aspekte, die alle ineinandergreifen, macht das Planen einer Flugreise durch Griechenland etwas kompliziert (mehr bei der AOPA, siehe Randnotiz Seite 37).

Vorschriften Trotz EU und Schengen müssen Ein- und Ausreise über einige wenige Grenzflugplätze erfolgen.

PPR, Handling & Gebühren Die großen und bekannten Flugplätze, meist in der Hand von Fraport, erlauben kaum Landungen oder gar Übernachtungen mit Privatflugzeugen. Sie verlangen sehr hohe Gebühren. Viele Plätze erfordern Voranmeldungen, manchmal mit mehrtägigem Vorlauf. Fast überall herrscht Handlungspflicht.

Treibstoff Nur sehr wenige griechische Plätze bieten Avgas an. Viele haben gar keinen Treibstoff.

Öffnungszeiten Zahlreiche Plätze sind nicht täglich und oft nur für wenige Stunden geöffnet. Die Öffnungszeiten werden Ende März per NOTAM veröffentlicht – können sich aber im Laufe des Jahres wieder ändern, was ebenfalls per NOTAM angekündigt wird.

AOPA Eine Crew Card des deutschen oder des US-Verbands senkt die Gebühren oft erheblich.



UNSERE HOTELS
Dubrovnik bietet eine große Auswahl. Das luxuriöse Excelsior liegt in Sicht- und Laufweite der spektakulären Altstadt. Auf Kythira fühlten wir uns im familiären Kythea Resort wohl. Gleich neben der Hafenterrasse mit vielen Bars und Restaurants, aber doch ruhig und mit eigenem Kieselstrand – so liegt das Hermes Hotel auf Syros. Auf halbem Weg zwischen dem Flugplatz Ioannina und den Meteora-Klöstern bietet das Grand Forest Metsovo ein ganz anderes Griechenland-Erlebnis hoch in den Bergen. In Zadar gibt es in der Altstadt etliche kleinere Hotels, wir blieben wegen der Gruppengröße etwas außerhalb im Falkensteiner Adriana.

Hinterm Kanal von Korinth biegen wir wieder in die Berge ab. An der Ostflanke der Gebirgskette fliegen wir bis zu den berühmten Klöstern von Meteora, dann queren wir den Pass Richtung Westen nach Ioannina.

Diesmal bleiben wir über Nacht und fahren erstmal zwei Stunden lang mit dem Bus zu den Klöstern, die sehenswert auf spitze Zinnen gebaut sind. Auf halbem Weg zurück liegt dann das Berghotel Grand Forest Metsovo, wo wir ein Griechenland ganz ohne Strand, dafür aber mit Skipisten kennenlernen. Übers kroatische Zadar führt dann der Weg zurück nach Deutschland.

Unser Fazit: Griechenland erfordert sorgfältige Planung und Flexibilität. Aber man wird belohnt mit einmaliger, gerade aus dem Flugzeug beeindruckender Landschaft, viel Kultur und stets freundlichen Menschen. Das gilt umso mehr, wenn einem auf einer *fliegermagazin*-Leserreise die Organisation abgenommen wird. Fürs nächste Jahr ist eine Wiederholung geplant. ■