

---

# MIT DER CESSNA ÜBER'S GELOBTE LAND ....



## *PRE-FLIGHT ....*

Die Clubreisen des Rietberger Motorflugvereins sind schon fast Legende. Hatten mich meine ersten Ausflüge als neues LSVR-Clubmitglied noch innerhalb Europa verschlagen, so folgten mit dem Senegal (2004) , Libyen (2006) und Algerien (2007) meine ersten Afrika-Erfahrungen. Auch die Reise ans Nordkap (2008) war gefüllt von neuen Eindrücken und gaben meiner Hobbyfliegerei ganz neue Perspektiven. Ich hatte vor knapp 30 Jahren das Fliegen gelernt, damals als 15-jähriger Segelflugschüler beim Aero-Club Pirmasens. Aber dass ich dieses Jahr sogar nach Israel starten sollte, konnte ich immer noch nicht fassen. Israel kannte ich bisher überwiegend aus den Nachrichten und die versprochen nicht immer Gutes. Wochenlang vor dem Abflug war mein persönliches Umfeld schon deutlich besorgt um unsere Sicherheit. Heute schreibe ich diesen Bericht und kann feststellen, dass wir wohlbehalten und ohne eine Gefahr gespürt zu haben, diese sagenhafte Reise am 11. September 2010 auf dem Flughafen Paderborn-Lippstadt (EDLP) beendeten. Es gibt so viel zu erzählen! Mit diesem Bericht möchten wir darauf aufmerksam machen, dass Fliegerreisen nach Israel heut sehr gut möglich sind. Wir möchten alle Flieger ermutigen, sich auch einmal außerhalb der Platzrunde zu bewegen und Länder mit dem Flugzeug selbst zu erkunden. Wir waren mit fünf Crews ein gemischtes Team was Alter und Erfahrung betraf. Es ist dabei aber absolut wichtig, einen „Leitwolf“ zu haben, der alles koordiniert und dem sich alle unterordnen. Wir hatten mit Winfried Berthold einen Glücksfall. Ohne eine wirklich gute, vorausschauende und durchdachte Planung ist der Flug sicherlich schwierig und nicht zu empfehlen. Wichtig ist auch die ständige Synchronisierung aller Piloten und aller Ansprechpartner in den Zielländern, was für Winfried einer der entscheidenden Erfolgsfaktoren war. Eine seiner absoluten Stärken ist die Kommunikation. Über Internet wurde eine gemeinsame Ablage von Dokumenten eingerichtet und alle Informationen wurden über einen E-Mail-Verteiler ständig aktualisiert. Informationen zu Anflugblättern, benötigtem Kartenmaterial, Zoll-Formularen und die komplette Flugvorbereitung waren somit für alle stets aktuell zugänglich.

## *TURBULENZEN VOR ABFLUG*

Die Nachricht kam aus heiterem Himmel: unsere Cessna 182 TR war noch immer in der Werft und wird nicht rechtzeitig zu Beginn unseres Israel-Trips fertig. Sollte für uns jetzt die Planung des letzten halben Jahres umsonst gewesen sein? Dietmar Gieffers, Geschäftsführer des LSV Rietberg, versuchte ein anderes Flugzeug bereitzustellen. Trotz einer perfekten Club-Ausstattung mit acht Piper Archer III, drei Cessna C-182 (2xTR, 1xRG) und zwei Cessna 172 (M, P) sollte es in der Hochsaison nicht einfach werden einen Ersatz zu finden. Drei Piper und zwei Cessnas waren für den Flug nach Haifa eingeplant. Insgesamt 16 Besatzungsmitglieder sollten am 1. September 2010 von Paderborn ins Abenteuer starten. Und jetzt diese

Nachricht! Da wir als einzige Crew mit vier Personen besetzt waren, schieden die Piper Archer aus, die mit Gepäck nur mit maximal drei Personen vorgesehen waren. Schließlich gelang es, statt der vorgesehenen Turbo-Cessna die nicht aufgeladene C-182 RG II zu erhalten. Die Avionik der nun für uns „neuen“ D-EJNG war zwar nicht unser Favorit, aber mit einem GNS-430, zwei VORs, DME, ADF und Drei-Achs-Autopilot absolut ausreichend. Fraglich war jedoch die Einreise mit der neuen Kennung!

Winfried, unser Organisator, bat mich direkt bei der ASOC (Aviation Security Operation Center) in Israel anzurufen. Alle Flugzeuge und Crews müssen mit einem relativ aufwändigen Verfahren im Vorfeld angemeldet werden. Dazu gibt es eine spezielle Internetseite (<http://asoc.mot.gov.il/>), auf der ein Code vereinbart wird, der pro Maschine und somit auch für eine feste Kennung, einen Einflug in den Luftraum von Israel gestattet. Da sich unser Flugzeug änderte, rief ich direkt am Abend in Israel an, um nicht in Griechenland zu stranden. Die Ummeldung per Telefon ging problemlos, jedoch immer flankiert mit Fragen zu Umständen und Motiven. Gut, dass ASOC 24/7 erreichbar ist!

### DER START IN ETAPPEN

Bereits am Vortag des Starttermins war zu erahnen, dass eine Warmfront von Norden her morgens Ostwestfalen erreichen würde. Deshalb waren zwei Teams schon am Vorabend Richtung Süden aufgebrochen, um das Risiko des Verzugs bei Reiseantritt zu minimieren. Winfried und seine Frau Ina Plassmann waren mit Ihrer Piper bereits nach Oberschleißheim aufgebrochen. Roland Damann, der 1. Vorsitzende und auch Crew-Mitglied der D-ELJC, war am Morgen kurz nach 6 Uhr mit dem ICE Richtung München unterwegs, um dort an Bord zu steigen. Die zweite Piper mit Dietmar Gieffers und unserem jüngsten „PIC“ (= Pilot In Command) Joan-Wilhelm Schwarze, waren nach Würzburg-Schenkenturm geflogen um deren Pax (Passagier) Marianne Möller abzuholen. Beide Maschinen würden somit der Warmfront sicher entkommen und am nächsten Tag über den Zwischenstopp Lubljana (ICAO-Kennung LJLJ) mit vollen Tanks nach dem Etappenziel Dubrovnik (LDDU) weiterfliegen.

Um 8 Uhr lokaler Zeit standen somit drei Crews in Paderborn buchstäblich im Regen: der Platz war gerade eben für Sichtflug geschlossen worden. Wolkenuntergrenzen um 300 Fuß verhiessen nichts Gutes! Alle drei Crews hatten jedoch einen Instrumentenflug-berechtigten Piloten an Bord. Aber wir entschieden uns abzuwarten. In Bremen wurden schon fliegbare Untergrenzen gemeldet. Die C-182 TR mit Christoph Hartmann, dessen Frau Elvira Weidemann und Stefan Schink traf es dann doppelt hart. Nicht nur das Wetter machte Sorgen, auch die Batterie. Vollgetankt und schließlich fertig zur IFR-Departure sprang die Maschine nicht an. Kein Mucks. Mit einer externen Starthilfe gelang es schließlich und gegen 11 Uhr lokaler Zeit nahm die D-ELIC Kurs auf Pula (LDPL) in Kroatien, wo ein Zwischenstopp zum Tanken eingeplant war. Somit waren nur noch zwei Maschinen von fünf am Boden in Paderborn.

Die Zeit spielte gegen uns. Wir mussten mit unserer 140 Knoten schnellen Cessna spätestens um 13 Uhr starten, damit wir noch eine Chance auf Dubrovnik hatten. Werner Höing, Hans-Leo Sonnet und Mahalia Paris in der etwas langsameren Piper hatten jetzt kaum eine Chance, das Tagesziel vor Sonnenuntergang zu erreichen. Der Blick auf das Wetter zeigte uns, dass eine Alpenüberquerung im Westen über die Brenner-Route am einfachsten wäre. Die D-ELPA mit Werner am Steuer entschied sich für die Strecke weiter östlich, welche auch am Morgen die beiden vorausfliegenden Piper geplant hatten. Es musste bis 13 Uhr eine Entscheidung her! Gerd Janke, der eine IFR-Lizenz besitzt, gab einen Y-Flugplan auf. Dieser erlaubte einen Start unter Instrumentenflugbedingungen, der in einen VFR-Flug (Sichtflug) überging. Wichtig war für uns her wegzukommen, da im Süden das Wetter deutlich besser war. Kaum waren wir startklar und rollten zur Runway 24, hob sich die Wolkendecke auf 500 Fuß mit vielen „Löchern“ und Werner konnte sogar mit Special-VFR zeitgleich starten.



Abbildung 1: Warten auf besseres Wetter ....

Der Start gelang problemlos und wir hatten nach den rasch durchstiegenen Wolkenfetzen, die über dem Platz lagen, direkt gute Sichten. Über Warburg VOR ging es weiter nach Fulda. Die weitere Strecke führte über Dinkelsbühl und Lech Richtung Innsbruck. Die Alpen waren sehr gut erkennbar und eine Überquerung in Flugfläche 115 (ca. 3000 Meter über Meer) war sehr entspannt. Die Täler waren frei passierbar und eine Überquerung via Brenner-Route war bei einer Wolkenuntergrenze von mindestens 8.000 Fuß ebenfalls gut machbar. Unsere mit vier Personen besetzte Maschine lag ruhig in der Luft und unsere Mitflieger Marco Gieffers und Katharina Slusarczyk genossen den tollen Ausblick auf die Alpen. Innsbruck Radar gab uns noch vor dem Meldepunkt BRENO an die Italiener weiter. Links vor uns erkannten wir klar und eindrucksvoll die Dolomiten. Die uns bisher begleitende Wolkendecke unter uns riss über dem Brenner ab. Der wolkenklare Himmel gab uns Blick auf eine malerische Bergkulisse frei. Schroffe Felswände, flache Hänge mit Almhütten, schneebedeckte Gipfel im Westen und eine wunderschöne Farbenwelt breiteten sich unter uns aus. Gerd und ich hatten schon die ganze Zeit bemerkt, dass der Rückenwind enorm stark war und unsere Planung in Pula zwischenzulanden überdacht werden konnte. Wir hatten die Cessna gut geleant und rechneten mit einem Verbrauch von maximal 50 Liter pro Stunde. Bei knapp 300 ausfliegbaren Litern AVGAS hätten wir ca. 6 Stunden Reichweite. Mit dem Rückenwind berechneten wir nun nur noch 5 Stunden Flugzeit bis Dubrovnik. Der Plan war nun möglichst viel Strecke abzukürzen und beim Einflug nach Kroatien zu klären, ob wir bis zum Tagesziel durchfliegen können. Auch die VOR-„Funkfeuer“ BZO und VIC wollten wir nicht mehr anfliegen. Es galt zu koordinieren, ob wir direkt über den Flugplatz von Venedig in FL 115 fliegen durften und somit TES als nächstes Ziel hatten. Dieser Wegpunkt war direkt am Flugplatz der Lagunenstadt. Nach kurzen Anfragen bekamen wir fast immer Freigaben zu unseren „Shortcuts“! Der Rückenwind hielt in der Stärke an und wir überflogen Venedig Richtung Pula, die Stadt am Süzipfel von Istrien. Hier in Kroatien gibt es wunderschöne Flugplätze und eine Reise zu den Inseln lohnt sich immer. Wir waren schön häufig hier. Pula Approach übernahm uns von Padova Information. Jetzt galt es die neue Destination zu klären. Nach wenigen Minuten hatten wir die Clearance zum direkten Weiterflug nach Dubrovnik. Welch ein Glücksfall! Damit würden wir sogar das Hotel bis 19 Uhr erreichen, die vereinbarte Zeit zum Treffen aller Crews. Die Flugfläche 115 konnten wir bis Split halten, bekamen wir die Freigabe zum Sinkflug, der uns mit noch mehr Zeitgewinn zum Tagesziel führte. Mit deutlich über 170 Knoten Groundspeed waren wir für unsere Verhältnisse eine echte Rakete. Die Landung in Dubrovnik war problemlos. Wir stellen unsere Maschine bei den vor uns gelandeten zwei Piper und der Cessna ab. Damit waren vier von fünf Flugzeuge am Tagesziel. Wir hatten zwar mit unserer Bord-Bord-Frequenz 123,45 MHz mehrfach versucht die D-ELPA zu rufen, aber die waren wohl zu weit östlich und auch deutlich hinter uns. Sicherlich gab es später per Telefon Kontakt. Tanken wollten wir gleich, damit wir am nächsten Morgen direkt starten können. 408 EUR bezahlten wir für 215 Liter, was ca. 1,90 EUR entspricht. Also hatten wir bei der Landung noch über eine Stunde Flugzeit im Tank! Welch eine Reichweite, sogar ohne Longrange-Tanks! Langsam mochte ich die D-EJNG.

Mit einem Taxi für 35 EUR ging es dann in das 5-Sterne Hotel Rixos Libertas. Winfried wartete schon auf uns, da wir die Hotel-Voucher für die ganze Gruppe an Bord hatten. Den Abend verbrachten wir bei einem wunderschönen Dinner in der Altstadt mit Blick auf die Adria. Kaum vorstellbar, dass hier in den 90er Jahren ein grausamer Krieg stattfand, der alles in Schutt und Asche legte. Die Stadt ist mittlerweile im alten Stil komplett wiederaufgebaut. Viele Touristen saßen in den Restaurants und Cafes des UNESCO Weltkulturerbes. Während des Abendessens gab es neue Infos von der Crew der D-ELPA. Der Flug durch die östlichen Alpen war wohl etwas anspruchsvoller und nach der Landung in Slowenien hatte sich Mahalia entschieden, per Bahn zurück zu reisen und somit die Reise abzubrechen. Damit waren Werner und Leo auf der weiteren Strecke zu zweit im Flieger. Da die Sonne bald unterging, schafften sie noch etwas aufzuholen, aber übernachteten dann doch in Split.



#### DIE ROUTE ZUM „NACHFLIEGEN“:

EDLP – FUL – DKB – LCH –  
INN – BRENO – TEZ  
(ALTERNATIV BZO – VIC –  
CHI) – LABIN – LOS – SAL –  
SPL – LDDU.

Abbildung 2: die Altstadt von Dubrovnik

## DIE WUNDERSCHÖNE INSELWELT VON GRIECHENLAND

Der nächste Tag musste zeitlich genau passen. Die Planung sah vor, dass wir in Araxos (LGRX) zum Tanken zwischenlandeten. Danach mussten wir bis 13:30 Uhr UTC (16:30 Uhr lokale Zeit) auf der Insel Astypalaia (LGPL) gelandet sein. Zu dieser Zeit schloss der Flugplatz und eine Landung war danach nicht mehr möglich. Ursprünglich war Rhodos (LGRP) als Tagesziel geplant, aber dort konnten wir nicht über Nacht abstellen. Die Insel Astypalaia mit gut ausgebautem Flugplatz, jedoch ohne Tankmöglichkeit, war somit auf dem Weg und sollte uns für die nächste Nacht beherbergen. Früh am Morgen starten wir mit vier Flugzeugen nach Griechenland. Werner und Leo sollten später in Araxos auf uns stoßen, damit wir gemeinsam auf der kleinen Insel südöstlich der Kykladen übernachten könnten. So der Plan bisher.

Sonnenschein und blauer Himmel waren die Wegbegleiter gen Süden. Da fast die gesamte Strecke über Wasser führte, waren Berge heute erst einmal kein Thema. Die Grenze zu Albanien überflogen wir bei Intersektion LASTI direkt nach RODON. Tirana war sehr gut verständlich und klar in den Anweisungen. Bei PITAS wurden wir den Griechen übergeben mit Heading KRK (Kerkyra). Beim Anflug auf Araxos (LGRX) sollten wir auf militärischen Verkehr achten. Warum das so war, sahen wir bei der Landung nach ca. 2,5 Stunden Flugzeit. Es war ein Tummelplatz für F-16, die sich gegenseitig fast spielerisch verfolgen und Landungen übten. Wenn es nicht ein Kriegsgerät wäre, könnte man als Pilot doch glatt ins Schwärmen geraten! Kurz nach dem Aufsetzen mussten wir auf der Runway halten. Vor uns kreuzte langsam von links nach rechts eine Boeing 737. Da wir genau dorthin rollen mussten, erhielt der Passagierjet Vorfahrt. Am Ende des Taxiways, direkt gegenüber des Terminals, winkten schon unsere Crew, die in Kroatien als erste los geflogen und jetzt bereits am Tanken war. Dies war wieder eine planerische Meisterleistung von Winfried. Der Platz hat offiziell kein AVGAS. Das gilt für viele auch große Plätze in Griechenland. Konstantinos Paximadis Konstantinos, der Chef des lokalen Aeroclubs von Araxos/Patras hatte uns vier Fässer mit insgesamt 430 Liter AVGAS bereitgestellt. Es standen viele Piloten des heimischen Aeroclubs bereit, welche die kostbare Flüssigkeit in unsere Flugzeuge pumpten. Wirklich eine tolle Kooperation und

Gastfreundschaft. Er hatte auch die für uns extra erweiterten Öffnungszeiten des Flugplatzes von Astypalaia organisiert, da er den dortigen Flughafenchef Vasilios Sgouras gut kennt. Wichtig waren in Griechenland unsere vorab ausgefüllten Papiere (General Declaration Form). Pro Flugzeug war die Besatzung mit Paxen dort zu vermerken. Wir bezahlten dank der Gastfreundschaft des Aero-Clubs und unserer AOPA-Ausweise keine Landegebühren, lediglich die Passagiere zahlten pro Kopf 12 EUR. Mit vollen Tanks rollten wir dann zur Piste 36L. Der Militärverkehr hatte mittlerweile deutlich zugenommen, ein ADAC-Ambulanzjet gesellte sich ebenfalls unter den abfliegenden Verkehr, also waren wir zum Warten verdammt. Nach einer halben Stunde Motorlaufzeit am Rollhalt waren bei der brütenden Hitze auch die Motoren sehr heiß geworden. Eine Freigabe zum Start war noch nicht in Sicht. Der Blick auf die Uhr zeigte, dass es mal wieder knapp mit der Zeit wird. Die beiden relativ schnellen Cessnas würden noch die Öffnungszeit einhalten können, aber für die beiden Pipers war es schon recht spät. Dazu kam, dass die D-ELPA mit Werner und Leo noch immer nicht da war. Nach nun fast einer Stunde am Rollhalt bekamen wir die Startfreigabe. Endlich! Auch hatten wir im Funk die D-ELPA gehört, die im Landanflug war und jetzt noch tanken musste. Damit war für die D-ELPA das Landefenster Astypalaia wohl geschlossen. Konstantinos hatte den verspäteten Start der vier Maschinen mitbekommen und erreichte eine verlängerte Öffnungszeit um eine halbe Stunde. Damit wären zumindest die gerade startenden Flugzeuge „safe“.

**DIE ROUTE ZUM „NACHFLIEGEN“:  
LGRX – TRL – MIL – ASTIS – LGPL.**



Abbildung 3: Tanken in Araxos mit Fässern durch den lokalen Aero-Club

### EINE PERLE IM MITTELMEER

Nachdem der Flug nach Araxos von Flughöhen in der Nähe des Meeresspiegels geprägt war, mussten wir direkt nach Start von Araxos auf FL 95 steigen. Die Peleponnes hat Gebirge bis 2400 Meter Höhe. Wolken hatten sich bereits um einige Gipfel gebildet. Richtung Osten wurde die Bewölkung dünner und über dem Meer entschieden wir uns, wieder zu sinken. Schließlich wollten wir die Inselwelt auf kurzer Distanz bewundern. Mit 3500 Fuß ging es auch vorbei an Santorini, dem wunderschönen Archipel südlich unseres Kurses mit dessen Flugplatz im flachen Ostteil. Auf Astypalaia stand der Wind „Meltemi“ direkt auf der Bahn 33. Die Insel hat keine offiziellen VFR-Anflugverfahren, aber der Flugplatz ist sehr einfach zu finden. Zwischen den zwei Halbinseln befindet sich eine ca. 5 km breite Landbrücke. Dort ist der Flugplatz wirklich gut zu erkennen. Nach der Landung stellen wir auf dem kleinen Vorfeld die Cessna ab und luden aus. Unser Hotel „Maltezana Beach“ ist von hier oben schon gut zu erkennen. Es liegt direkt am Strand einer kleinen Bucht und ist mit 70 EUR im Einzelzimmer inkl. Frühstück absolut zu empfehlen! Die Abendsonne verwöhnte uns mit einem warmen Licht und einem leichten Wind.



Abbildung 4: Der Anflug auf Astypalaia

Auf der Terrasse aßen wir landestypisch selbstgemachtes Moussaka und griechischen Salat. Außer uns sahen wir kaum Touristen. Die Stille und die Schönheit der Landschaft und der Blick auf das weite Meer ließen den Abend als ersten wirklichen Urlaubstag ausklingen. Leider wieder ohne die Crew der D-ELPA. Der Flugplatz hatte um 17 Uhr geschlossen, nachdem die 30 Minuten Verlängerung verstrichen waren. Werner und Leo flogen Santorini an. Unser Plan war es jetzt, am kommenden Tag auf Rhodos alle Crews zu vereinen. Der Einflug nach Israel war im Verbund geplant mit nur geringem zeitlichem Versatz der Landungen. Auch hier waren die Zeiten klar vorgeschrieben und da es Freitag war, schloss der Platz auch pünktlich. Der Samstag entspricht als Sabbath unserem Sonntag, somit war der Freitagabend der Beginn des Wochenendes.

### TAGESZIEL HAIFA

Heute begann der entscheidende Teil. Wir mussten die Crews auf Rhodos vereinigen, tanken, die Passkontrolle durchlaufen und vor dem Start mit der israelischen ASOC die Entry-Codes verifizieren. Zwar wurde beim Anflug auf Israel der sechstellige Code über Funk abgefragt, aber bereits auf Rhodos telefonierten alle Piloten bereits mit der ASOC, die neben dem vereinbarten Code noch drei Sicherheitsfragen checkten, die bei der Internet-Anmeldung vereinbart wurden. So musste jeder im Vorfeld Antworten zum Lieblingsessen, der Lieblingsfarbe und dem Lieblingsnamen notieren. Alles wurde im persönlichen Telefonat freundlich, aber bestimmt, überprüft. Nach kurzer Flugzeit von der kleinen Insel mit dem wunderschönen Hotel nach Rhodos landeten wir, geführt über die nördlich des Platzes geführte VFR-Route, auf der bekannten Urlaubsziel. Es war viel los auf dem Ferienparadies und der Tower wünscht einen raschen Anflug direkt quer zur Landebahn mit kurzem Endteil. Kein Problem! Als wir wenig später die D-ELPA mit Werner und Leo einschweben sahen, fiel uns ein Stein vom Herzen. Alles konnte jetzt wie geplant weitergeführt werden und wir warfen unserer Motoren an zum letzten Ziel des Tages: Haifa!



Abbildung 5: Endlich zusammen! Werner und Leo trafen in Rhodos rechtzeitig ein.

Na ja, nicht alle konnten direkt „anwerfen“. Die D-ELIC hatte ja bereits beim Start in Paderborn Batterieprobleme. Es stellte sich heraus, dass die Batterie nicht mehr den Motor starten konnte, auch nach dem Aufladen durch den Flug. So mussten auf allen Flugplätzen von Christoph und Stefan eine GPU (Ground Power Unit) bestellt werden, was weitere Kosten verursachte. Einige Flugplätze verlangten kein Geld, andere wollten bis zu 150 EUR Zusatzgebühr. Mittlerweile hatte Dietmar eine Ersatzbatterie aus Deutschland bestellt. Später stellte sich heraus, dass die Idee leider nicht gut war.

Über Zypern ging es weiter Kurs Südost auf die Küste von Israel zu. Zwar mussten wie laut Vereinbarung Tel Aviv Identification 180 Nautische Meilen vor der Küste rufen, aber das klappte auf unserer Flugfläche 85 nicht. Kurz nach Larnaca hatten wir dann Kontakt und übermittelten den vereinbarten Code. Dieser wurde bestätigt und wir konnten einfliegen. Über die Punkte VELOX, DAVAR und GALIM ging es auf Haifa zu. 430 nautische Meilen lagen hinter uns, als der Flugplatz direkt hinter dem Hafen unter uns lag. Im Endteil sind zwei große Kühltürme zu sehen, die entweder mittels einer ausgedehnten Platzrunde etwas links versetzt umflogen werden mussten, oder es war möglich einen sehr kurzen Endanflug zu wählen. Wir entschieden uns für den kurzen Weg. Der Funkverkehr in Israel fragt vor der Landung immer nach „three greens“, welche das Fahrwerk meinen. Dies muss dann bestätigt werden, auch wenn die Piper mit Festfahrwerk gar keine andere Möglichkeit haben. Touchdown!

### תויעב ניא (DEUTSCH: „KEIN PROBLEM“)

Nicht nur Winfried war als Organisator ein Glückfall. Es wäre die Reise nach Israel nicht möglich gewesen, wenn uns nicht hier vor Ort Yigal Merav alle Wege geebnet hätte. Unser Ansprechpartner der AOPA Israel hatte seit Januar zusammen mit Winfried an der Flugplanung mitgearbeitet. Alle Fragen konnte Yigal beantworten und es gab keine Hürden, die nicht zu überspringen waren. Sein Motto war „kein Problem“. Dass er das erstmal beweisen musste, wussten er und wir bei der Landung noch nicht. Direkt nach dem Abstellen kamen mehrere israelische Flughafenmitarbeiter der Security auf uns zu. Die Flugzeuge mussten komplett entladen werden und schon am Flugzeug waren die Pässe zu zeigen. Fast alle hatten einen zweiten Reisepass besorgt, da wir von den Trips nach Afrika Stempel aus arabischen Ländern hatten. Stefan hatte einen Stempel aus Tunesien, aber nach ein paar kurzen Fragen war auch dies kein Problem. Gerd Janke, der zweite Pilot unserer Maschine, hatte den Reisepass unterwegs wohl verloren. Er war nicht mehr zu finden! Er hatte nur eine Kopie und den Personalausweis dabei. Hier nahm die Geschichte der Einreise ihren Lauf. Er durfte mit dieser Art Ausweis nicht einreisen und da unser Flugzeug mit Crew als Einheit gesehen wurde, war eine sofortige Ausreise nach Zypern oder Griechenland im Gespräch. Gerd hing vor der roten Linie im internationalen Bereich des Flughafens fest. Drei Stunden vergingen mit Gesprächen, Telefonaten und Diskussionen. Da er die Kopie des Reisepasses dabei hatte, wurde eine Sondervereinbarung getroffen. Gerd bekam ein „one-day-permit“ und musste am folgenden Tag in Tel Aviv über die deutsche Botschaft einen auf den Aufenthalt befristeten hilfsweisen Reisepass besorgen. Unter dieser Auflage war die Einreise möglich. Wir atmeten alle auf.



Abbildung 6: Winfried, Yigal und Izik sorgten für eine optimale Organisation

Der Bus wartete mittlerweile einige Stunden, als er uns dann zum Nof Hotel auf den Berg Carmel fuhr. Von dort aus hatte man einen wunderschönen Blick über Haifa. Der Berg selbst ist ein Wohnbezirk mit vielen Hochhäusern. Der knappe Platz im Tal war meist der Landwirtschaft vorbehalten und es wurde vorzugsweise am Hang oder auf den Berggipfeln gebaut. Insgesamt bemerkten wir, dass israelische Stadtteil meist über den arabischen Stadtteilen angesiedelt waren. Hier in Haifa leben Israelis und Araber in friedlicher Koexistenz, aber im Tal bei den Häfen und Raffinerien leben eher Araber und der Berg Carmel schien den vor allem eher wohlhabenden Israelis vorbehalten zu sein. Haifa selbst war bis zum britischen Mandat eher bedeutungslos. In der Bibel wurde Haifa beispielweise nicht erwähnt. Durch den Bau des Hafens erhielt Haifa das heutige Gesicht. Hier legten viele Schiffe mit Auswanderern an, unter anderem auch die legendäre Exodus im Jahr 1947, die mit über 5.000 Menschen unter menschenunwürdigen Bedingungen ein Spielball der damaligen Politik war. Heute leben in Haifa knapp 300.000 Menschen. Vor der Küste sahen wir viele Frachtschiffe auf Reede.

### MASSADA – FLUG ZUM FUßPUNKT DER ERDE

Yigal hatte das Unmögliche ermöglicht! Schon im Vorfeld hat er uns gefragt, wer mit dem Flugzeug den tiefstgelegenen Flugplatz der Erde anfliegen möchte: Massada - LLMZ! Direkt an den Ufern des toten Meeres auf ca. 1.200 Fuß unter dem Meeresspiegel gelegen. Die zwei Cessnas waren eingeplant, die Piper-Besatzungen blieben am Boden. So erfolgte das Briefing am Samstagmorgen auf dem Flughafen durch Yigal. Zwar wollte Gerd mitfliegen, aber der war mit dem Bus wegen seines Passes Richtung deutscher Botschaft in Tel Aviv unterwegs. Somit war bei uns Platz im Cockpit frei geworden. Werner ließ sich nicht zweimal fragen und er flog zusammen mit Joan in der D-EJNG mit. Die D-ELIC hatte mit dem Umbau der Batterie aus der D-ETIV auch wieder „Saft“ und konnte mit Christoph und Stefan wie geplant starten. Pro Flugzeug sollte ein israelischer Pilot mitfliegen. Die Routen waren ganz klar in Kurs, Meldepunkte und Flughöhe festgeschrieben. Der Flug selbst war zwar Sichtflug, aber stets kontrolliert (CVFR). Yigal überraschte uns mal wieder: wir konnten ohne Sicherheitspilot fliegen! Erst als zweite Reisegruppe durften wir ohne eine solche „Absicherung“ auf eigene Faust das Land erkunden. Werner gab die ca. 30 Wegpunkte in sein GPS ein. Er flog den ersten Teil bis zu Landung in Massada. Der Weg führte vorbei über den See Genezareth mit Heading auf die Golan Höhen. Über dem See, auf dem sehr viel Wassersport beobachtet werden konnte, ging des westlich des Jordans zwischen Jerusalem und Jericho nach Süden. Rechts von uns lag die Westbank, links von uns die jordanische Grenze. Der vorgeschriebene Korridor zum Fliegen hatte eine Toleranzbreite

von 1 Nautische Meile. Ständig wurden uns Höhenänderungen und neue Meldepunkte über Funk durchgegeben. Alles sehr professionell und ohne Probleme in der Handhabung, ganz anderes als wir uns das vorgestellt hatten! Vorbei an Jericho konnten wir die schroffen Wände des Felsens erkennen, auf welchem die Festung von Massada gebaut wurde. Direkt am Fuße dieses Felsens liegt der am tiefsten gelegene Flugplatz der Welt, den wir jetzt tatsächlich anfliegen. Das Wasser des Jordans und ein parallel gebauter, künstlicher Kanal boten ein farbenprächtiges Pendant zum endlosen Braun der Wüste. Unterhalb der Festung flogen wir die Piste 01 des Wüstenflugplatzes an. Der Höhenmesser unterschritt immer weiter die



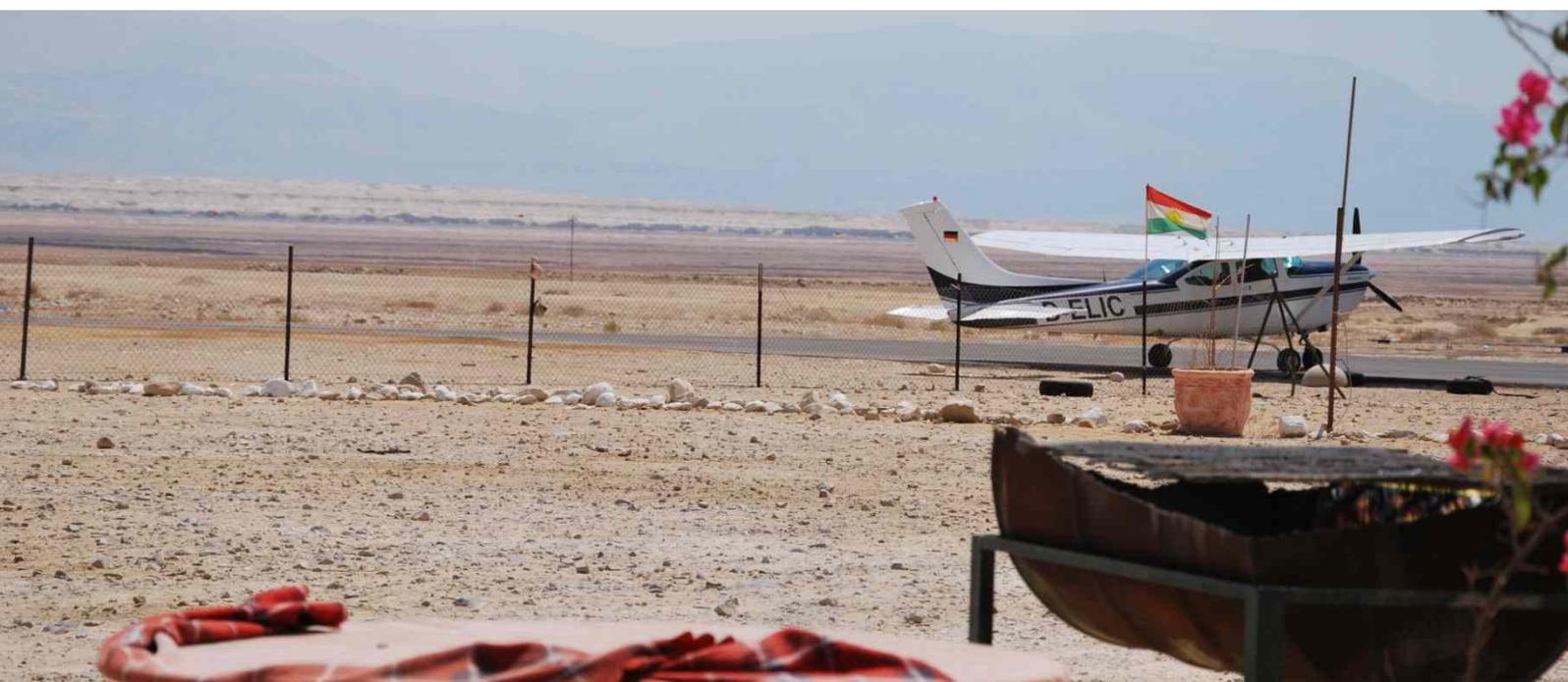
Abbildung 7: Anflug auf Massada

Null-Fuß Grenze. Der Transponder zeigte kurz vor der Landung eine Flugfläche über 300 an! Mit 1.200 Meter Länge ist die Asphaltbahn sehr gut sichtbar problemlos anzufliegen. Beim Ausrollen zeigte der Höhenmesser 8.760 Fuß an, 1244 Fuß unter Null. An allen Orten der Welt wäre das „CFIT“ (Controlled Flight into Terrain) - Gespenstisch! Bereits wenige Meilen nördlich des Platzes wurden wir zu Massada übergeben, wo der Funkverkehr mit einem Handfunkgerät durchgeführt wurde. Die Betreiber saßen unter einem Zelt und aßen. Wir wurden sehr freundlich empfangen und es wurden uns gleich kühlende Getränke und Kaffee bzw. Tee angeboten. Joan, der mit in der D-EJNG mitflog, hatte sogar gleich einen Teller bekommen, als er sich für die lecker aussehenden Speisen interessierte. Statt

Antworten zu geben, welche Gerichte auf den verschiedenen Tellern waren, sollte er direkt probieren. Es waren nur wenige Flugzeuge da. Eine Zwei-Mot stand mit ausgebautem Propeller auf dem kleinen Vorfeld. Sonst nur unsere zwei Cessnas und eine lokale Maschine, mit welcher einige einsame Platzrunden unterhalb des Höhenzuges der Berge geflogen wurden. Wir warten auf den Bus, der uns über die Straßenroute hier abholen sollte. Joan war so verzaubert von dieser Welt, das er wohl am liebsten hier geblieben wäre. Der Bus sollte uns eine halbe Stunde später aber dann doch abholen.

aussehenden Speisen interessierte. Statt

Antworten zu geben, welche Gerichte auf den verschiedenen Tellern waren, sollte er direkt probieren. Es waren nur wenige Flugzeuge da. Eine Zwei-Mot stand mit ausgebautem Propeller auf dem kleinen Vorfeld. Sonst nur unsere zwei Cessnas und eine lokale Maschine, mit welcher einige einsame Platzrunden unterhalb des Höhenzuges der Berge geflogen wurden. Wir warten auf den Bus, der uns über die Straßenroute hier abholen sollte. Joan war so verzaubert von dieser Welt, das er wohl am liebsten hier geblieben wäre. Der Bus sollte uns eine halbe Stunde später aber dann doch abholen.





### **DIE FESTUNG VON MASSADA UND DAS TOTE MEER**

Wir hatten die Festung von Massada im Gegenanflug schon über uns gesehen. Jetzt fuhr der Bus die Straße hinauf zur Seilbahn, die zur Festung führt. Werner erzählte, dass er vor Jahren den Weg bis zur Festung per Fuß hinaufgestiegen war. Ich konnte mir das in der Gluthitze aber heute nicht vorstellen! Wir fuhren nur ca. 5 Minuten zur Gipfelstation. Die Festung wurde von König Herodes I. etwa 40 – 30 vor Christus gebaut. Damals galt sie als uneinnehmbar. Erst die Römer hatten im Jahr 73 nach Christus nach langer Belagerung durch über 15.000 Legionäre mittels einer Rampe die Festung einnehmen können. Die knapp 1.000 Sikarier beschlossen lieber durch eigene Hände zu sterben, als den Römern lebend in die Hände zu fallen. Sie verbrannten und vernichteten die Festung, ließen jedoch genügend Lebensmittel zurück. Dies sollte ein Zeichen für deren Freitod sein. Bis heute gilt diese Tat als Symbol des jüdischen Freiheitswillens. Heute ist die Festung ein Teil eines Nationalparks und absolut sehenswert. Vom Ostteil kann man hinab auf das Flugfeld sehen, wo unsere beiden Cessnas schemenhaft zu erkennen waren.

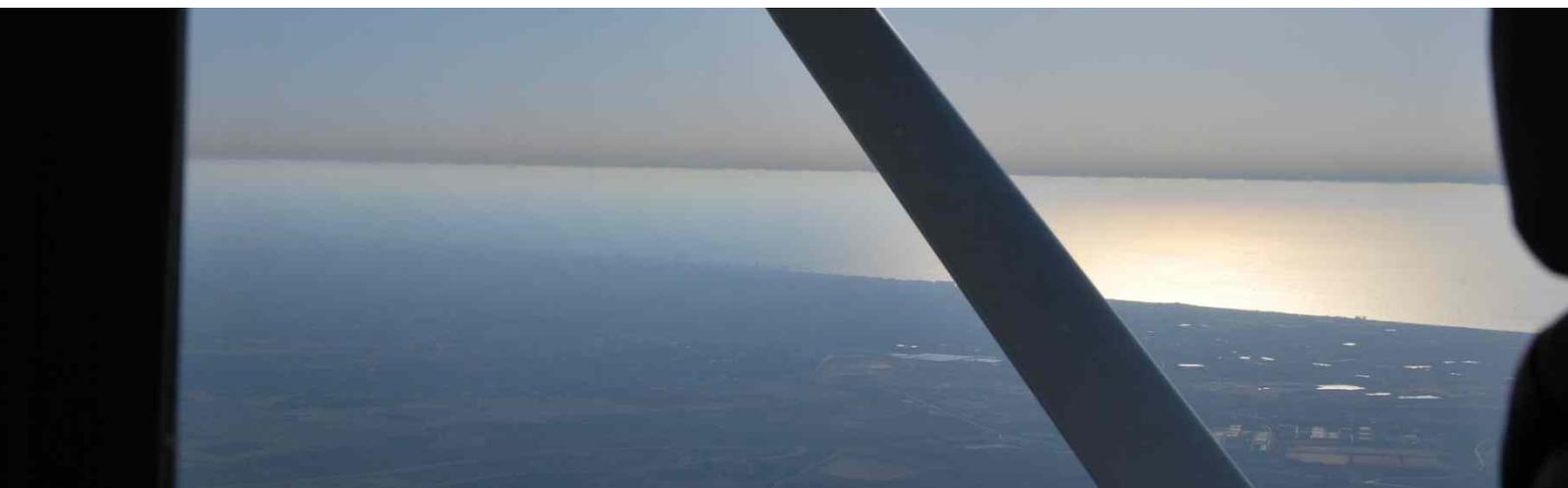


Nach der Besichtigung der Festung ging es mit dem Bus weiter Richtung Süden zu einem Hotel, welches am Strand des toten Meeres liegt. Dort war ein Bad in der salzhaltigen und abflusslosen See geplant. Nur wenige Schritte ins über 40 Grad warme Wasser genügten um die Sinne zu verwirren. Ich schritt immer tiefer in das Wasser, welches sich wie heißes Öl anfühlte. Irgendwann konnte ich nicht mehr laufen, denn

meine Beine wurden nach oben gezogen! Jetzt galt es in Sekundenbruchteilen zu entscheiden, ob die Beine nach vorne oder nach hinten in die Höhe schießen sollen. Da das Wasser mit ca. 33% Salzgehalt in den Augen brennt, so war die Warnung, hatte ich mich schnell für eine Rückenlage entschlossen. Zack! Ich lag wie auf einem Sofa im Wasser. Ich musste laut lachen! Wenn man hier eine Schwimmschule eröffnen würde .... !



Nachdem wir geduscht hatten, ging es nach kurzer Ruhepause bei tropischen Temperaturen zurück zum Flugplatz. Gerd hatte ja jetzt offizielle Papiere und flog als vierter Mann mit. Elvira stieg jetzt auch zu und die D-ELIC war nun mit drei Personen besetzt. Ich startete den Motor der D-EJNG, der ohne Klagen bisher gute Dienste geleistet hatte. Nur der Ölverbrauch machte uns Sorgen. Wir mussten bei jedem Stopp Öl prüfen und meist auffüllen. Langsam hob unsere Cessna gegen 17 Uhr lokaler Zeit ab und wir flogen in eine Linksplatzrunde, direkt an der Hangkante von Massada entlang. Joan saß rechts hinten und schoss beeindruckende Bilder. Ca. 5 Meilen nach Süden ging es via Arad Richtung Küste. Wir müssten von - 1.200 Fuß in kurzer Zeit auf 3.500 Fuß steigen, um aus dem Tal heraus zu kommen. Die vor uns gestartete D-ELIC hatten wir überstiegen und überholt. Vor uns der Gaza-Streifen! Die Küste zeichnete sich am Horizont ab. Aber Richtung tief stehender Sonne waren nur Schemen der Stadt S`derot zu erkennen. Rechts vor uns lag Ashkelon als Meldepunkt. Wir mussten bis zur Küste auf 1200 Fuß sinken, um im Tiefflug den Strand bis Haifa zu erkunden. Unter uns erschienen die Strände von Ashdod und Tel Aviv, die am heutigen Wochenende, dem Sabbath, voll Menschen gefüllt waren. Hinter den Hochhäusern der Metropole sah man den Hauptflughafen Ben Gurion. Nach etwas mehr als einer Stunde erreichten wir wieder Haifa und landeten. Mit Taxen ging es zurück zum Hotel. Der Bus sollte erst fast zwei Stunden später eintreffen. Dieser Flug war das absolute Highlight des gesamten Trips. VFR über Israel. Unvorstellbar! Aber wie sagt Yigal immer: „kein Problem“.



### *ICH STAND IN DEN BILDERN DER GESCHICHTEN MEINER KINDHEIT*

Die nächsten drei Tage waren alle mit dem Bus unterwegs. Yigal hatte uns im Vorfeld eine Reiseagentur vermittelt. Izik (entspricht im Deutschen dem Namen Isaac) hatte uns bereits bei der Ankunft begrüßt, sorgte in den kommenden Tagen für ein abwechslungsreiches Programm. Als Reiseleiter wurde uns Tobias vorgestellt, der mit sehr gutem Deutsch uns alles Wissenswerte vermittelte. Hatten wir noch am Vortag den See Genezareth überflogen, standen wir jetzt am Fuße des Wassers, welches vom Jordan gespeist wird. Der See liegt über 200 Meter unter Null und ist eines der wichtigsten Trinkwasserreservoirs des Landes. Im Westen des Sees besuchten wir den Berg der Seligpreisungen und die erste Kirche der Christenheit des Petrus. Als Heranwachsender lernte ich die Geschichten des neuen Testaments in Schule und Kirche. Ich malte mir damals Bilder aus, die auf den Erzählungen von meinem Vater, Lehrern oder Geistlichen basierten. Vieles war für mich schon immer mystisch und kaum vorstellbar. Es war für mich eine Zeit mit Wundern und einer besonderen Weisheit in allem, was passierte. Nichts geschah ohne Grund. Die surrealen Bilder meiner Kindheit trafen ohne Vorwarnung auf die steingewordene Realität, auf der ich nun mit eigenen Füßen stand. Auf einmal war alles so greifbar und sogar für alle lesbar beschriftet. Man konnte den Weg Christi genau nachverfolgen, wurde auf dessen Pfaden geführt und konnte sogar im Restaurant den Petrusfisch als Delikatesse essen. Das Lokal war gefüllt mit asiatischen Reisegruppen. Überall, wo Christus wirkte, winkt heute das Geschäft mit dem Fremdenverkehr, so meine Gedanken. Auch die Abgrenzung der Religionen untereinander war für mich in diesem Land greifbarer, als ich es je zuvor erlebte. Im jüdischen Glauben spielt diese Gegend um den See eher eine untergeordnete Rolle. Das wusste ich auch noch nicht.

Am südlichen Ende des Sees fließt der Jordan bis zum toten Meer, in dem das Wasser schließlich verdunstet. Direkt hinter dem Abfluss aus dem Süßwassersee wirkte in der Zeit 29 nach Christus Johannes der Täufer. Der heutige Ort gleicht eher einer „Massenfabrik zum Taufen“. Wir beobachteten einige Reisegruppen bei der Taufe, bevor es für diesen Tag nach Hause ging. Wir freuten uns schon auf morgen: Jerusalem! Tobias hatte auf unseren Wunsch hin einen Ausflug nach Bethlehem organisiert. Diese Stadt der Geburt Jesu ist Teil der Westbank und für Israelis verboten. So wurde eine dortige Agentur beauftragt, die uns hinter der Grenze weiter betreuen sollte.

Bevor wir mit dem Bus zur Stadtgrenze gelangten, stiegen wir auf dem Ölberg aus, der gegenüber dem Tempelberg liegt. Hier liegt ein riesiger jüdischer Friedhof, dessen oberes Ende von einer Aussichtsplattform geprägt wird. Alle Grabmale leuchten in der gleißenden Sonne als helle Quader, streng nach Jerusalem ausgerichtet. Am Fuße des Ölbergs liegt der Garten Ghedzemani, in dem laut der Überlieferung Jesus in der Nacht vor der Kreuzigung betete, bevor er von Judas Ischariot verraten wurde. Den Kreuzweg, der unter anderem über die Via Dolorosa führte, erkundeten wir kurze Zeit später zu Fuß bis hin zur Grabeskirche. Die Souks erinnerten an Straßenzüge, die wir bei unseren Ausflügen im arabischen Raum kannten. Noch heute wird täglich um 15 Uhr in einer Prozession der Franziskaner dem Leidensweg Christi gedacht.



Im Süden von Jerusalem liegt Bethlehem. Hier mussten wir ohne Reiseleiter auf die andere Seite eines unvorstellbaren Bauwerks kommen: der Mauer um die Westbank, welche Israel ab 2003 über fast 700 Kilometer Länge errichtete und heute noch im Bau begriffen ist. Zwar ist als Legitimation statistisch gesehen die Zahl der Anschläge in diesem Gebiet seit dieser Zeit dramatisch zurückgegangen, aber als Deutsche können wir nicht glauben, dass dies alles Wirklichkeit ist. Das Volk ist wie in einem riesigen Gefängnis eingeschlossen!

Die Grenzanlage war um die Mittagszeit kaum besucht. Wir kamen relativ schnell auf die andere Seite, wo wir direkt freundlich in deutscher Sprache empfangen wurden. Mit zwei Kleinbussen ging es zu einem Restaurant nach Bethlehem zur Stärkung. Das Essen war ausgezeichnet und bot für meinen Geschmack eine gute Abwechslung zu den Vortagen. Unser neuer Reiseleiter hatte einige Zeit in München gelebt und sprach ein wirklich ausgezeichnetes Deutsch. Ihm war stets anzumerken, dass er kein Öl ins Feuer gießen möchte. Natürlich sind Israelis und Palästinenser keine Freunde, aber man achtet auf ein adäquates Umgehen miteinander. Es sind wirklich dramatische Unterschiede beider Bereiche der Mauer bemerkbar. Wirkt die Israelis sehr strukturiert, hatten eine Schulpflicht für alle, sind vielen Bereichen in Technik und Forschung Weltspitze, so gab es hier noch nicht mal eine Schulpflicht. Auch eine deutliche Strukturierung der Tage war eher weniger wichtig, als das doch sehr strenge und konsequente Wirken auf der anderen Seite. Schon bei Tobias, unserem israelischen Guide war Uhrzeit und Planung das A und O. Wenn wir um 9 Uhr begannen und wir um 19 Uhr im Hotel zurückerwartet wurden, dann war das genau so. Hier war alles etwas ruhiger, Zeit war vorhanden. Das erlebten wir vor allem bei dem abschließenden Besuch im obligatorischen Verkaufsraum kurz vor der Grenze.

Der letzte Tag war nicht mehr so voll gepackt. Die Batterie aus Deutschland war inzwischen angekommen, hing aber im Zoll fest. Auch war diese trocken vorgeladen und wir mussten Säure besorgen. Somit fuhr ein Team nachmittags zum Flugplatz, um den Flieger wieder fit zu bekommen. Leider erfolglos, denn der Zoll gab die Ware nicht frei. Vormittags hatten wir noch ein gemeinsames

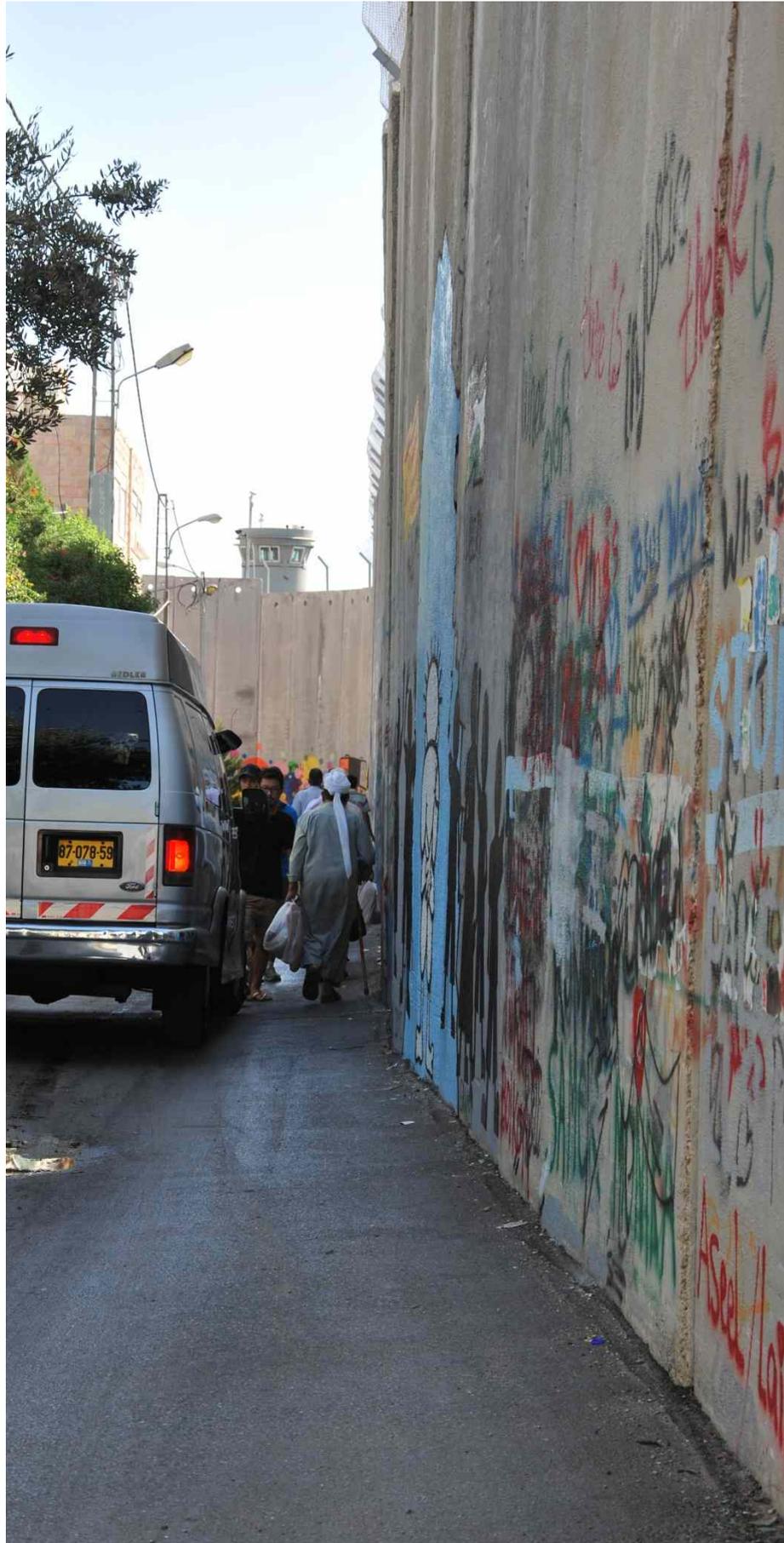


Abbildung 8: Ein Teil der Mauer um die Westbank

Abschiedsessen mit Tobias und Izik an der libanesischen Grenze mit Besuch der Stadt Akko. Die historische Stadt liegt am Nordrand der Bucht von Haifa und grenzt an den Libanon. Zur Zeit der Seidenstraße hatte die Stadt eine Blüte erlebt. Damals war sie einer der wichtigsten Handelsknotenpunkte zwischen Europa, Asien und Afrika. Nach dem Bau des Suezkanals verlor sie jedoch rasch an Bedeutung. Heute leben knapp 50.000 Einwohner, hauptsächlich israelische Araber in der Stadt. Der Hafen der Stadt hatte seinerzeit eine so große Bedeutung, weil aufgrund seiner Lage bei fast jedem Wetter die Waren gelöscht werden konnten. Die Kreuzritter eroberten im Jahre 1104 nach zwanzigtägiger Belagerung die Stadt. Die Festungsanlage mit den vielen unterirdischen Gängen und riesigen Gewölbekeller beeindruckte uns noch heute. Wie Christoph mit über 2 Meter Länge da durch passte, ist mir heute noch ein Rätsel.

Zum Essen hatten wir Trinkgelder für die gute Betreuung vorbereitet, wussten aber nicht, dass wir einen furchtbaren Fauxpas begangen! Mit ca. 60 EUR Trinkgeld hatten wir unseren Reiseleiter beschämt. Es sei die Regel, so lernten wir von ihm, dass pro Tag und Person ca. 3 – 5 EUR angemessen wären. Bei 15 Personen und 4 Tagen sind somit ca. 200 EUR erwartet worden.





### DER WEG ZURÜCK

Nach vier Tagen Israel und einer Menge an neuen Eindrücken sollten am Mittwoch, dem 8. September 2010, die Motoren wieder starten. Das Hotel verschlang 425 EUR im Doppelzimmer für die fünf Nächte mit Frühstück. Übertrendend waren die Zimmer nicht, eher untere Mittelklasse im europäischen Vergleich. Alles war typisch amerikanisch. Das touristische Programm wurde pro Person mit 390 EUR in Barzahlung abgerechnet. Darin waren alle Eintritte und Essen mit enthalten. Besonders der letzte Abend in einem arabischen Restaurant hatte uns sehr gefallen. Mit dabei waren Yigal mit seiner Frau und auch Izik. Es sollte uns an nichts fehlen! Yigal und Izik gilt wirklich ein ganz besonderer Dank für die herzliche Gastfreundschaft und die hervorragende Planung.

Das neue Tagesziel war Istanbul. Da die drei Piper die Reichweite für den direkten Kurs nicht hatten, Zypern einfach zu teuer war, hatte Winfried über die Handling Agentur Gözen Air den Flugplatz Adana (LTAF) als Zwischenstopp geplant. Die Türkei ist im Gegensatz zu Israel dramatisch teurer. Hatte uns Yigal das benötigte AVGAS für 1,20 EUR je Liter bereitgestellt, so mussten wir in der Türkei zwischen 2,90 und 3,15 je Liter zahlen. Immer Cash auf die Hand! Das Handling war mit knapp 300 EUR pro Flugzeug mehr als überteuert, aber gesetzlich so vorgeschrieben. Da wir jedoch als Ziel Rumänien hatten, bot sich der Überflug der Türkei an. Die beiden Cessnas konnten einen fast direkten Kurs über Antalya nach Nordwesten nehmen. Wir flogen den etwas kleinere Flugplatz Sabiha Gökçen (LTFJ) an, der noch auf der asiatischen Seite des Bosphorus liegt. Wir entschieden uns für Flugfläche 85 und waren beeindruckt von den mächtigen Gebirgen der Türkei. Der Funk war problemlos, mussten jedoch nach Nicosia direkt mit Antalya Approach Kontakt aufnehmen, da ein reger Jetverkehr unter uns koordiniert werden musste. So wurden wir westlich des Platzes durch die TMA nach Norden geleitet. Nach über 3 Stunden Flug landeten wir fast zeitgleich mit der vor uns gestarteten D-ELIC auf dem riesigen Gelände. Auf der Nordseite bot man uns eine Abstellfläche für die Nacht an. Auch hier gibt es offiziell kein AVGAS. Jedoch hatte Gözen Air mit dem lokalen Aero-Club eine Vereinbarung getroffen, dass die Clubmitglieder uns auftankten. Das war eine sehr nette Geste! Wegen des enormen Preises von 3,15 EUR pro Liter, beschränkten wir uns auf das Auffüllen von 150 Liter. Für das nächste Leg nach Hermannstadt (Sibiu) sollte das mit dem verbleibenden Rest gut ausreichen. Da wir um 16 Uhr noch sehr gut in der Zeit lagen, bestellten wir uns sofort zwei Taxen in die Stadt. Für ca. 50 EUR „Festpreis“ fuhren wir über die blaue Brücke des Bosphorus nach Europa. Von weitem war die Moschee Hagia Sofia mit den vielen Minaretten zu sehen. Heute war der Tag vor dem Zuckerfest und überall war Trubel in den Straßen und auf den Plätzen. Viele Fernsehsender waren in der Stadt und bereiteten Übertragungen vor. Zelte waren für Konzerte aufgestellt und es herrschte ein buntes Treiben von Händlern die ihre Waren feilboten. Wir entschlossen uns in eines der Lokale in der Nähe des Topkapi-Palast einzukehren, der leider gerade geschlossen wurde. Auf Kissen und Teppichen saßen wir bequem auf dem Boden bei türkischen Spezialitäten. Es war der vorletzte Tag des Fastenmonats Ramadan und entsprechend viel Platz hatten wir. Nach Sonnenuntergang fuhren wir per Taxi zurück ins ca. 60 km entfernt gelegene Luxushotel, welches direkt am Flughafen Gökçen lag. Tipp: Kein Festpreis fürs Taxi, denn der Zähler zeigte weniger als 50 EUR, die wir für den Hinweg bezahlten.

Leider mussten Christoph und Elvira durch Ereignisse in der Familie die Reise hier abbrechen. Beide reisten am nächsten Tag per Linie nach Deutschland, wo sie schon erwartet wurden. Stefan war nun alleine in der D-ELIC. Sein Plan war, dass er am kommenden Tag nach Pula und dann schon einen Tag früher in Paderborn sein wollte.

### DER RÜCKWEG WIRD VERSPERRT

Der Morgen begann mit einem reichhaltigen Frühstück im Airport Hotel am Flughafen. Heute sollte es nach Rumänien gehen. In Sibiu (Hermannstadt) war ein Hotel gebucht und für den kommenden Morgen eine Stadtführung geplant. Leider schickte uns ein ausgeprägtes Tiefdrucksystem tiefliegende Wolken von Westen in die Karpaten. Südlich des Gebirges war alles in Ordnung, aber wir mussten wohl durch ein schmales Tal. Sibiu zog sich langsam mit Wolken zu und die Untergrenzen sanken. Damit war das Risiko zu hoch! Als neues Ziel hatten wir uns Brac vorgenommen, eine Insel vor Split in Kroatien. Die Westküste von Griechenland sah noch gut fliegbar aus, aber von Italien kam auch eine Wolkenfront herangezogen. Bis Kroatien kamen wir nicht ohne nachzutanken. Da es in Griechenland kaum Flugplätze mit AVGAS gibt, war die Auswahl sehr eingeschränkt. Auf dem Weg kam Thessaloniki in Frage. Also los! Nach dem Abflug ging es südlich des Flughafens Atatürk vorbei. Unter uns landeten Passagierjets bei bestem Wetter. Entlang der Küste konnten wir die Berge im Süden gut erkennen. Dann erreichte uns eine Nachricht, mit der wir nicht gerechnet hatten. Kaum über Griechenland, meldete uns Alexandropolous, dass wir in Thessaloniki nicht landen durften, weil VIP-Verkehr erwartet wurde und das Vorfeld nicht verfügbar war. Somit landeten wir außerplanmäßig auf Kavala (LGKV). Bei der Landung mussten wir auf eine Fangseil-Vorrichtung aufpassen, die für das Abbremsen von Jets quer über die Bahn gespannt war. Der Flughafen war groß, ruhig und wirkt mit dem Wrack einer alten Tristar schon fast verlassen. Nur ab und zu war Passagierverkehr merkbar, der Touristen an- und abflog. Eine Maschine kam gerade aus Düsseldorf.

Stefan musste mit der D-ELIC einen neuen Flugplan aufgeben, da er ja direkt weiter wollte. Seine bisherige Crew war gegen 11 Uhr mit der Linie von Istanbul nach Frankfurt gestartet. Da die Turbo-Cessna mit Longrange-Tanks ausgestattet ist, braucht er in Kavala nicht zu tanken. Also trennten sich nun unsere Wege. Wir sahen Stefan kurz nach der Annahme des neuen Zieles starten.

Jetzt war die entscheidende Frage wo wir tanken können. Kaum gelandet waren schon eine drahtige Dame besten Alters zu Stelle. Cathy war die Flughafenmanagerin, die sich um unser Handling kümmerte. Alle standen vor ihr stramm. Sie wusste genau was sie tat! Auch der Charme unseres „Mister Dietmar“ konnte ihr nichts anhaben. Wir flachsten, sie schnitt ihr Brot mit der Handkante! Am Flugplatz war eine Niederlassung von Thielert. Diese Flugmotoren benötigen ja Diesel bzw. JET-A1 und kein AVGAS, aber in deren Hangar war eine Tankstelle mit Super-Plus 98 vorhanden. Mit Cathys Hilfe und sehr hilfsbereiten Mitarbeitern der Motorenfirma konnten wir unsere Maschinen tanken. Welch ein Glück! Dietmar riss die D-ETIV wieder mit der Hand an. Er hatte ja keine funktionierende Batterie. Leider klappt das nur bei relativ kaltem Motor. Bei den vergeblichen Versuchen ist ein Sicherheitsbeamter fast kollabiert. Wenn Dietmar mal anreißt, dann soll der Motor auch laufen! Auch



Abbildung 9: Abendstimmung im Hafen von Keramoti

dass später Werner übernahm, half nichts. Wieder war eine Hilfsstromquelle nötig. Aber auch das war in Kavala problemlos zu erhalten. Die D-ETIV sprang damit direkt an.

Cathy besorgte fix drei Taxen und Hotelzimmer für alle im nahegelegenen Hafen von Keramoti. Für 50 EUR war ein Doppelzimmer, für 40 EUR ein Einzelzimmer zu haben. Beide mit Frühstück. Es war kein Luxushotel, aber für eine Nacht mehr als ausreichend.

### ANFLUG AUF BRAC BEI REGEN

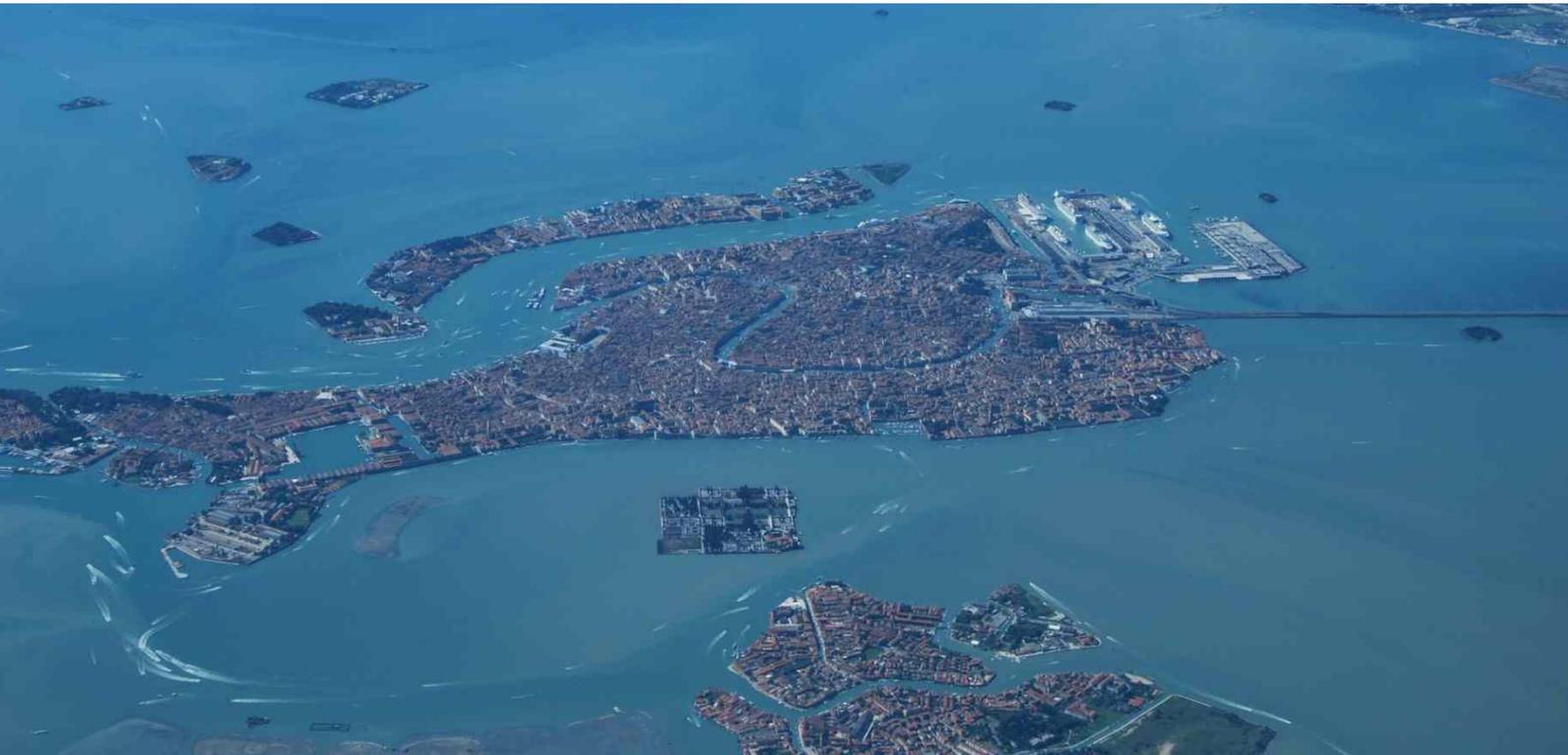
Der Satellitenfilm zeigte über dem Stiefel von Italien ein ausgeprägtes Tiefdrucksystem, das schon weit in den Norden bis nach Istrien reichte. Wir waren noch relativ südlich und die Wolkenlayer sollten uns einen Westkurs mit guten Sichten bis zur Küste Albaniens ermöglichen. Als Wolkenuntergrenze waren Höhen von 8.000 – 10.000 Fuß vorhergesagt, teilweise auch aufliegende Bewölkung. Die METARs (das sind Wetterbeobachtungen von Flugplätzen für Piloten) und TAFs (das sind lokale Vorhersagen) ergaben ein recht deutliches Bild: mit Kurs ca. 300 Grad über Mazedonien bis nach Tirana, Albanien, klappt! Dabei waren aber hohe Berge zu berücksichtigen. Gleich nach dem Start stiegen wir auf Flugfläche 85. Diese Höhe war frei von Wolken und bis zur Küste der Adria hatten wir VMC (Sichtflugbedingungen). Über der Küste fielen nach Norden die Wolken immer weiter ab, so dass wir querab Tirana einen Sinkflug auf 3500 Fuß Richtung PETAK-Point über dem Meer anfragen, der uns genehmigt wurde. Weiter nach Norden wurden die Sichten schlechter und die Untergrenzen sanken, aber nicht dramatisch. Kurz vor dem Ziel staute sich auf der Südseite der Insel Hvar eine Wolkengruppe bis fast auf den Boden, die aber sehr einfach umfliegbar war. Über Funk standen wir stets im Kontakt zu den Maschinen hinter uns, die natürlich sehr neugierig auf unsere Berichte waren. Die Piste von Brac ist 1.440 Meter lang und liegt auf knapp ca. 1.800 Fuß Höhe. Wenn man die ganze Zeit immer als Referenz den Meeresspiegel hatte, muss man in der Platzrunde drauf achten, vor der Landung nochmals auf ca. 2.500 Fuß zu steigen, damit man einen relativ normalen Endanflug hat. Gerd setzte die Cessna auf und rollte ab. Geschafft! Die verbleibenden drei Piper kamen eine halbe Stunde nach uns und tankten ebenfalls. Mit ca. 1,90 EUR ist AVGAS etwas preiswerter als in Deutschland.

Das Flughafentaxi fuhr uns zu einem Reiseveranstalter nach Bol. Dieser Ort liegt direkt am Fuße der Flughafens, nur über 400 Meter tiefer. Bekannt ist Bol für das „Goldene Horn“, einen schönen Sandstrand, der spitz ins Meer ragt. Die Hauptsaison ist hier schon vorbei, kein Wunder bei dem Regenwetter. Es geht ein rauer Wind und für den Abend ist Bora gemeldet. Keine Zeit zum Baden oder Sonnen. Der Vorteil sollte sein, dass am nächsten Morgen alle Wolken „weggeblasen“ waren. Die Flieger hatten wir mit Seilen gut festgezurr.

Es stellte sich heraus, dass wir direkt über der Agentur des Reiseveranstalters sehr einfache, aber auch sehr preiswerte Zimmer bekommen können. 20 EUR pro Person. Frühstück könnten wir auf der Terrasse des Restaurants, welches im gleichen Gebäude lag. Sofort griffen wir zu!

Im Hafen verbrachten wir unseren letzten gemeinsamen Abend. Einige von uns mieteten für zwei Stunden ein Motorboot (35 EUR), die anderen gingen spazieren und aßen Eis. Welch ein toller und gemütlicher Ausklang!





### ÜBER VENDIG ZURÜCK NACH PADERBORN

Der Brieftaubetrieb kam wie immer am letzten Tag. Jetzt nach Hause! Das Wetter war gut und die Alpen überfliegbar. Wir entschieden uns mit der Cessna zum Direktflug via Innsbruck nach Paderborn und landeten nach genau 5 Stunden um 15 Uhr nachmittags. Mit dem Überflug von Venedig hatten wir eine Abkürzung direkt über die Lagunenstadt erhalten. Die Stadt lag glasklar im Sonnenlicht auf der richtigen Seite für tolle Bilder. Die Piper-Crews flogen die „Club-Standardroute“ über Schärding in Österreich. Alle waren am Samstagabend um 19 Uhr im Häuschen. Damit haben wir die Zeiten exakt eingehalten. Den Sonntag als Puffer brauchten wir somit nicht mehr. Das war auch gut, denn ab Samstagabend wurde das Wetter in Deutschland (mal wieder) schlechter.

Gruppenreisen sind nicht jedermanns Sache. Auch kennen sich viele Personen vor dem Ausflug nicht oder nur wenig. Piloten werden zu Teams, Passagiere müssen sich auf die Teams verlassen. Das klingt einfach, aber es kommt sicherlich bei vielen Ausflügen genau hier zu Stressmomenten. Die Crews und die gesamte Truppe dieser Reise war mehr als diszipliniert und jederzeit kooperativ. Trotz vieler Tage, die zum Teil um 6 Uhr morgens begannen und spät abends endeten, war eine Erholung zu spüren. Ein dickes Lob gilt auch Winfried, der die Vorbereitungen und das Briefing der Crews wirklich gut im Griff hatte. Danke auch an Roland, der bei der Sache mit Gerds Reisepass „Gott und die Welt“ in Gang setzte. Im schlimmsten Falle hätte das unsere Maschine getroffen. Auch Dietmar als unser Antreiber darf nicht vergessen werden. Er hatte mit seinem „PIC“ Joan aber einen tollen jungen Piloten, dem die Reise mit uns „alten Säcken“ sichtbar gefiel!

Last but not least ist es uns eine Ehre bei Yigal für die Einladung zu bedanken. Die Kontaktdaten von ihm werden von uns veröffentlicht. Wir sind sicher, dass er sich über alle Piloten, die nach Israel reisen möchten freuen würde.



Abbildung 10: Joan kurz vor dem Start auf Brac: Go!



## CVFR ÜBER ISRAEL – UNSER RUNDFLUG

Die Strecken sind in der Führung in der Höhe klar beschrieben und wird stets kontrolliert. Es gibt in Israel nur wenige Flugplätze, die durch unsere kleinen Maschinen überhaupt anfliegbar sind. Unser Kurs führte uns einmal um das Kernland. Nur den Süden Richtung Eilat hatten wir nicht gesehen. Die gesamte Koordination übernahm Yigal: „Kein Problem!“



## INFORMATIONEN

Kontakte in Israel:

### SERVICE FÜR PILOTEN

YIGAL MERAV  
ISRAELI ASSOCIATION OF GENERAL AVIATION  
MEMBER OF IAOPA & FAI

P.O.B 840 KFAR SHMARYAHO – 46910 ISRAEL  
TEL. +972-9-9516660 – FAX +972-9-9557673 – MOBILE +972-50-8825222

WEBSITES: [WWW.AOPA.ORG.IL](http://WWW.AOPA.ORG.IL) UND [HTTP://WWW.PES-CON.COM/YIGAL/](http://WWW.PES-CON.COM/YIGAL/)  
E-MAIL: [YIGAL@PES-CON.COM](mailto:YIGAL@PES-CON.COM) ODER [WEBMASTER@AOPA.ORG.IL](mailto:WEBMASTER@AOPA.ORG.IL)

### UNTERKUNFT UND TOURISTISCHES PROGRAMM (KANN ÜBER YIGAL ANGEFRAGT WERDEN)

UNIQUE TRAVELS  
HA'AZMAUT ST' 19TH, KIRYAT ATA, ISRAEL

TEL. +972-77-5040730 - FAX: +972-077-5040730 - MOBILE: +972-52-6009620

WEBSITE: [HTTP://ALLTRIPS.CO.IL/E/INDEX.HTML](http://ALLTRIPS.CO.IL/E/INDEX.HTML)  
E-MAIL: [INFO@ALLTRIPS.CO.IL](mailto:INFO@ALLTRIPS.CO.IL)

## DER AUTOR

Dirk Linn fliegt seit 1980. Begonnen hat alles im Segelflugzeug mit knapp 15 Jahren. Heute fliegt er nur noch mit Motorkraft, weil einfach die Zeit für's Segelfliegen fehlt. Er ist Mitglied im Luftsportverein Rietberg e.V. und im Aero-Club Pirmasens e.V.



DIRK LINN – [DIRK.LINN@P-MANENT.DE](mailto:DIRK.LINN@P-MANENT.DE) – [WWW.P-MANENT.DE](http://WWW.P-MANENT.DE)