

Inseltour im Mittelmeer

So viel Wasser!

Mit drei Flugzeugen macht sich eine Gruppe Piloten auf die große Mittelmeerrunde. Fünf Inseln werden angefliegen. Dabei unvermeidlich: lange Strecken übers Meer, deren Risiko sorgfältig abgewogen wird

TEXT FRANK MUCKE FOTOS FRANK MUCKE, SASCHA MÄMECKE, KLAUS RIMBACH

Wolkentürme
Die Überwasserstrecke zwischen Menorca und Sardinien ist die längste der Inseltour



Gemeinsam einsam Die beiden Cessna 172 fliegen über dem Wasser nebeneinander



Gruppenfoto Bis ins spanische Castellón geht die Reise über Land, nach einer Pause sollen die Überwasserstrecken folgen

Am unbesetzten Platz Positionen melden – so einfach ist Frankreich



Flugplanung In Chambéry an den französischen Alpen wird das Wetter für den Flug nach Perpignan diskutiert. Links im Bild Autor Frank Mucke



Immer online iPad und Internet-Zugang ermöglichen in Perpignan die Flugplanaufgabe vom Vorfeld aus

Wie es so oft läuft: Fliegerfreunde sitzen zusammen, alte Hase berichten, junge Piloten lauschen; umso später der Abend, desto verrückter die Ideen. Am Ende hat jeder von uns eine Route im Kopf, die es in sich hat: Wir wollen das Mittelmeer umrunden. Vielleicht nicht ganz, aber einen beträchtlichen Teil.

Schnell kristallisieren sich die großen Fragen heraus: Lange Strecken über das Meer – geht das überhaupt, was benötigen wir dafür und wo bekommen wir das Equipment her? Schließlich sind wir sechs Piloten in drei Flugzeugen: Dirk, André, Sascha, Klaus, Tobias und ich kennen uns alle aus dem Frankfurter Verein für Luftfahrt in Egelsbach. Dirk und Klaus sind als Fluglehrer die erfahrensten. Eine Cessna 172 kommt aus dem Verein, eine weitere gehört Dirk, ich fliege meine Piper Arrow IV.

Aufgaben werden verteilt: Wir organisieren Schwimmwesten, Rettungsinseln (siehe Randnotiz rechts), PLB-Notsender (siehe Randnotiz Seite 43), Karten und Werkzeug. Dann nimmt auch die Route Gestalt an: Wir wollen erst nach Südfrankreich und Spanien, dann von dort nach Mallorca. In einem Tag soll es weiter via Sardinien nach Palermo gehen. Der Heimweg führt über Kroatien.

Da wir von unterschiedlichen Flugplätzen starten, einigen wir uns auf Freiburg als Treffpunkt. Für viele von uns ist es das erste große Flugabenteuer, umso größer sind Vorfreude und Anspannung. Gleich steht eine Entscheidung an: Wollen wir am Mont Blanc vor-

bei oder direkt über den Genfer See nach Chambéry (LFLB)? Das Wetter ist nicht eindeutig, aber wir probieren es mit dem Bergriesen. Letztlich drehte eine Crew über dem Willisau-VOR Richtung Chambéry, die zweite erreicht die Höhe nicht, und die dritte landet mit tollen Fotos vom Mont Blanc, allerdings ohne Gipfel, der sich in den Wolken versteckt.

Im Aeroclub Chambéry erzählen wir uns bei Kaffee und Kuchen aufgeregt von unserer ersten größeren Erlebnissen. Und wir studieren Wetter, Strecken und Chancen, heute noch Perpignan zu erreichen. Doch es klappt nicht: zu viele Wolken, zu schlechtes Wetter. Über unsere zuvor verabredete Air-to-air-Frequenz vereinbaren wir, nach Aurillac (LFLW) auszuweichen. Der Flugplatz ist unbesetzt, aber in Frankreich bedeutet das nur, dass man die Position im Anflug sauber an den übrigen Verkehr meldet. So einfach kann es sein!

Avgas für vier Euro pro Liter

Am nächsten Tag müssen wir erstmal Avgas besorgen. Dieses Thema begleitet Piloten auf einer solchen Tour dauerhaft und belastet bei bis zu vier Euro pro Liter auch das Budget deutlich. Nach vielen Telefonaten wird der Tankwart des Aeroclubs gefunden, und verkauft uns auch die nötige Menge.

Zwei Stunden später landen wir in Perpignan (LFMP) erneut zum Tanken. Dann fliegen wir bei teils diesigem, aber freundlichem Wetter über die Ausläufer der Pyrenäen und am sehr komplexen →



RETTUNGSINSELN
Die Gruppe mietet drei Rettungsinseln bei Klemann & Kreutzfeldt (www.sostech.com) für 9,90 pro Tag oder 69,30 Euro pro Woche plus Versand.



Letzter Check Vor der ersten langen Überwasserstrecke wird die Cessna gründlich überprüft



Rundum-Blick
Die 360-Grad-Kamera am Heck der Piper Arrow macht eine eigenwillige Aufnahme vor Sizilien

Luftraum der Kontrollzone von Barcelona vorbei nach Castellón (LECN).

Ich könnte jetzt noch viel über Streckenabschnitte, Wetter, Flugplätze und Benzinpreise schreiben, aber eine Reise wird nicht interessant durch organisatorische, fliegerische Details, sondern durch Emotionen, die aufkommen. Bei uns entstehen sie vor allem durch die Herausforderungen, denen wir uns stellen.

Eine davon ist der lange Überwasserflug von Mallorca über Sardinien nach Palermo. Schon die Strecke vom spanischen Festland nach Son Bonet (LESB) auf »Malle« war nicht ohne. Doch nun liegt richtig viel Meer vor uns. Trotz wochenlanger Vorbereitungen: Am Abend in Mallorca, den langen Flug unmittelbar vor uns, gibt es nochmal Diskussionen, viele Berechnungen, große Zweifel, aber auch Abenteuerlust in den Augen der Freunde.

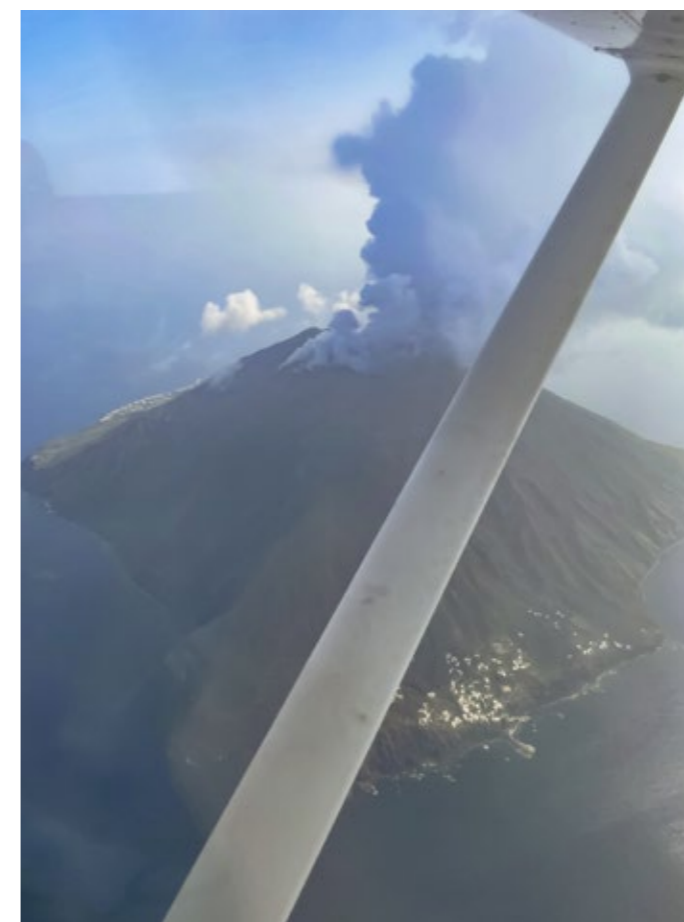
Mentale Herausforderung

Die Herausforderung liegt zum einen in den Fakten: Ganz genau rechnen wir Verbrauch sowie Reichweite aus und kalkulieren den Point of no Return. Wir diskutieren, wie sich die Gruppe verhalten soll, wenn eine Maschine in Schwierigkeiten gerät.

Die andere Herausforderung ist die mentale: Mit nur einem Motor zwei bis drei Stunden übers offene Meer – haben wir uns ausreichend vorbereitet, um dieses Risiko zu »managen«? Bei Motorproblemen ist eine Notwasserung der einzige Ausweg. Wie verhält sich dabei ein Hochdecker, wie ein Tiefdecker? In unseren Köpfen geht ganz Unterschiedliches vor; die Einschätzung der Risiken differiert. Es ist ein anstrengender Abend auf Mallorca, der die Crew in zwei Lager spaltet, aber letztlich dazu führt, dass wir die geplante Route umsetzen wollen. Mit einem Zusatz: Ein Tankstopp auf Menorca soll alle Zweifel beseitigen. Die Nachbarinsel liegt zwar nicht weit weg, aber entlang des Wegs, was die Strecke etwas verkürzt.

Weil es auf dem Flugplatz Sant Lluís (LESL) auf Menorca kein Avgas gibt, kaufen wir noch vor dem Start dorthin an der Autotankstelle Kanister und füllen sie auch gleich: Die Cessnas sind Mogas-tauglich.

Dann begutachten wir die Flugzeuge nochmal eingehend, und es geht los. Die einen sind voller Abenteuerlust, bei den anderen zuckt es in der Magengegend. In Menorca füllen wir die Tanks der »172« aus den Kanistern, bis kein Fingerhut Luft mehr Platz hat. Noch ein letztes Händeschütteln, ein Lachen und ein »guten Flug!« an die Freunde, und wir rollen auf.



Rauch statt Wolke Der Vorbeiflug am aktiven Vulkan Stromboli nördlich von Sizilien ist ein Höhepunkt der Tour

Wundervoll blau liegt das Meer unter uns; ich genieße den Flug in vollen Zügen. Wir steigen langsam auf 8000 Fuß, um im Notfall mehr Zeit zum Vorbereiten einer Notwasserung zu haben. Mein Copilot hat das Paket mit der Rettungsinsel zwischen den Füßen, die Schwimmwesten tragen wir natürlich. Trinkwasser, Handfunkgerät, Decke, Messer, Taschenlampe und Notfallsender liegen griffbereit in einem wasserdichten Sack auf der Rückbank.

Die anderen Crews verfolgen wir im Funk, was eine gewisse Sicherheit vermittelt. Wer der Meinung ist, das Mittelmeer sei dicht mit Schiffen befahren, wird bei einem solchen Flug eines Besseren belehrt. Wir haben auf der gesamten Route nach Cagliari auf Sardinien vielleicht zwei oder drei Schiffe gesichtet. Soforthilfe ist da nicht zu erwarten.

Der Flug verläuft ruhig und reibungslos. Eine gewisse Zeit sind wir außerhalb der Funkreichweite. Doch mit jeder Meile auf dem Meer werde ich ruhiger. Die Anspannung fällt ab, und ich kann mich gar nicht sattsehen am endlosen Blau des Meers, das am Horizont in den Himmel übergeht. Wir kurven ein wenig um strahlend weiße Wolkenberge. Wie schön das alles ist, wie unendlich groß und erhaben. Wie klein dagegen unser Flugzeug am endlosen Himmel. Solche Mo-

mente kann ich genießen, schließe sie fest in meine Erinnerungen ein und kann lange davon zehren.

Der Tankstopp in Cagliari (LIEE) treibt uns beim Zücken der Kreditkarte die Tränen in die Augen: Handling, Gebühren und Steuern ergeben einen mittleren dreistelligen Betrag. Hinaus aufs Meer geht es Richtung Sizilien. Wir haben wieder Zeit zum Träumen, allerdings immer mit einem Blick auf die Instrumente.

Im Tieflug an die Küste

Erst der Lotse von Palermo FIS holt uns unsanft in die Wirklichkeit: »Bad weather, IMC above 1400 feet near Palermo. Follow the coastline to Bocca di Falco.« Aus 8000 Fuß kommend stürzen wir unsere Maschine auf 900 Fuß hinab. In den Tälern wabern dichte Wolkenfelder, mehr als die Küstenlinie ist oft nicht zu sehen. Wir bekommen die Freigabe, den internationalen Flughafen zu queren, und sind schon direkt am Stadtflugplatz LICP. Kurz bevor alles in Wolken verschwindet, kommen auch die anderen an. Wir steigen aus, ein leichter Nieselregen setzt ein, aber das ist uns egal. Wir sind erschöpft, aber glücklich und fallen uns in die Arme. Der südlichste Punkt unserer Reise ist erreicht, und wir haben das geschafft, was wir uns →



Enge Gassen
Die Altstadt von Palermo bietet italienisches Flair



Idyll in Süditalien Der kleine Flugplatz Bocca di Falco liegt direkt neben Palermo – er erfordert PPR, ist aber für kleine Flugzeuge besser geeignet als der große Verkehrsflughafen



Sicher ist sicher Auf Menorca werden die Tanks vor der Überwasserstrecke aus Kanistern gefüllt



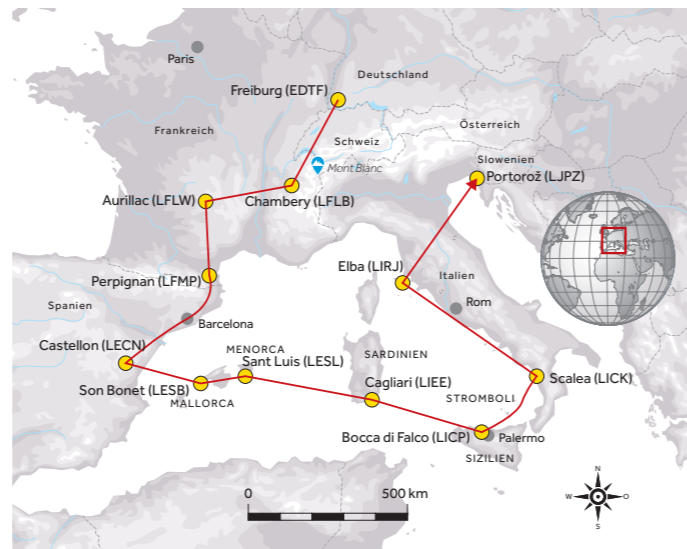
»Technical landing« In Süditalien ist Scalea ein empfehlenswerter und problemloser Tankstopp, auch wenn am Boden nicht viel zu entdecken ist



Abendstimmung am Strand Sechs Piloten in drei Flugzeuge haben sich gemeinsam übers Mittelmeer gewagt



Rettungswesten sind Pflicht Bei den langen Überwasserstrecken machen sich bequeme Kragenwesten bezahlt



vorgenommen haben. Ein ganz kleines bisschen sind wir auch stolz auf uns.

Die Fahrt zum Hotel in der Altstadt ist ausgelassen, wir freuen uns auf ein gutes Abendessen in den engen Gassen Palermos und einen Tag Pause.

Bis Sizilien lief alles so, wie wir es geplant hatten. Der Wettergott war auf unserer Seite. Zwar verweigert er uns nun den Ätna, aber dafür gibt er die rauchende Vulkaninsel Stromboli für kurze Zeit dem Blick preis. Über die Liparischen Inseln fliegen wir nach Scalea (LICK) an der Westküste Italiens. Es ist eine der wenigen Möglichkeiten weit und breit, Avgas zu bekommen. Dann ist Schluss mit dem Wetterglück: Dubrovnik scheidet als nächstes Tagesziel wegen Gewittern und Regen aus.

Kurzerhand umgeplant

Nach kurzem Studium der Karte ist unsere Wahl getroffen: Wir folgen der Küste nach Elba (LIRJ). Eine gute Wahl, denn der Flug führt an Capri und Ischia vorbei. Als hätte ein Riese Steinbrocken ins Meer geworfen, liegen die Inseln im Sonnenschein unter uns. Man kann nur schwer den Blick abwenden, so schön sieht es aus. Auch der Anflug auf Elba über eine herr-

liche Bucht ist grandios. Nach der Landung noch etwas Papierkram und dann ein wohlverdientes kaltes »Birra Moretti«.

Die Strecke über die Toskana nach Portorož (LJPZ) in Slowenien erscheint der inzwischen fest zusammengewachsenen Crew nun fast als Katzensprung.

In Slowenien verbringen wir noch einen schönen Abend zusammen, am nächsten Morgen trennen sich unsere Wege. Die etwas unerfahrenere Crew, zu der ich gehöre, entscheidet sich für die einfachere Alpenquerung über den Brenner. Wenn man das erste Mal die Alpen überfliegt und der Blick auf Wolkentürme im Südstau Ehrfurcht gebietet, dann ist eine gewisse Anspannung nicht zu verleugnen. Aber in 11 000 Fuß läuft alles bestens: Die Arrow fliegt tadellos, der Copilot navigiert sauber, der Pilot fliegt. Ein schönes Zusammenspiel, das mit einem fantastischen Blick auf die Zugspitze belohnt wird.

Eine Reise geht zu Ende, aber eigentlich hat für uns alle die Reise als Piloten erst begonnen. Kaum ist die heimische Landebahn erreicht, gibt es schon neue Ideen. Als jemand, der erst mit 50 Jahren in dieses Hobby eingestiegen ist, hat sich eine neue Welt eröffnet. Ich bin einfach nur begeistert. Und in meinen Gedanken fliege ich schon um die ganze Welt. ■



NOTSENDER
In jedem Flugzeug war ein Personal Locator Beacon (PLB) an Bord. Die an der Person getragenen Notsender mit GPS sind auf den Besitzer registriert, werden manuell ausgelöst und senden die Position auf 406 MHz sowie ein Peilsignal auf 121,5 MHz.



Mit neuen Funktionen für Deutschland!



Ihr SkyDemon Abo läuft jetzt auf PC, iPad und Android.

- Enthält offizielle Daten der DFS Deutsche Flugsicherung
- Jetzt mit Anzeige von Platzrunden in der Karte
- Anflugkarten der Deutschen AIP VFR optional erhältlich

Mit SkyDemon macht VFR-Fliegen einfach mehr Spaß. Starten Sie mit Ihrer kostenlosen Testversion!

www.skydemon.aero