

Hellas 2019 - Eine griechische Odyssee.

Die Fliegergruppe Leutkirch ist für seine schönen Vereinsausflüge bekannt. Nach dem Jakobsweg in 2016 und dem Donautrip bis zum Schwarzen Meer in 2017 war es für eine echte fliegerische Herausforderung wieder einmal Zeit, wir haben uns deshalb für einen Flug nach Griechenland entschieden.

VFR Fliegen in Griechenland hat drei Herausforderungen die es zu beachten gilt:

1. Öffnungszeiten der Flughäfen
2. Treibstoffverfügbarkeit – kritisch bei AVGAS
3. Flughafengebühren (Landung und Handling)

Voraussetzung für stressfreies Fliegen ist eine gute Flugvorbereitung, insbesondere durch

1. Beachten der NOTAMs
2. Zusatzinfos: z.B. „www.aopa.gr“
3. Flugnavigation z.B. Skydemon (Gute Erfahrungen wegen ETs)
4. Vermeidung von teuren Flugplätzen (z.B. 14 FRAPORT Flugplätze)

In der Regel gibt es bei unseren Ausflügen einen Flugtag, der anschließende Tag wird als Kultur- bzw. Sightseeing-Tag genutzt. Da Athen reichlich Kultur bietet, hatten wir uns für zwei aneinander folgende Flugtage bis Megara entschieden um als Ausgleich dann in Athen einen zusätzlichen Kulturtag genießen zu können.

Etappenziele Hin- Rückflug

Auf dem Weg nach und von Griechenland gibt es mehrere Flughäfen die als Etappenziel infrage kommen. Sie alle haben Zoll, Treibstoff und vernünftige Öffnungszeiten.

1. Portoroz (Slowenien - Zoll wegen Ausflug aus Schengengebiet)
2. Pula (Kroatien – ggf. Zoll wegen Einflug in Schengengebiet)
Split (Achtung wenig Parkplätze, vorab schriftliche Anfluggenehmigung einholen)
3. Dubrovnik (Übernachtung in der schönen kleinen Hafenstadt Cavtat, nur ein Steinwurf vom Flughafen entfernt)

Die Lande- und Handlinggebühren für eine Cessna 172 betragen bei diesen Flughäfen zwischen ca. 50 und 70€.

Achtung! Für Flüge nach Kroatien, Montenegro oder Albanien sind spätestens in Slowenien die Zollformalitäten zu erledigen. Wir sind von Leutkirch nach LJPZ - Portoroz (Slowenien) geflogen, in Portoroz kann dann zu den Öffnungszeiten des Flugplatzes problemlos die Zollabfertigung erledigt werden.

Als Schlechtwetterroute hatten wir einen Flug über Italien geplant. Aber auch hier muss man wissen, dass im Süden Italiens AVGAS Mangelware ist, eine Ausnahme bildet da z.B. LINB - Corte.

Planung für Griechenland

Trotz Schengen muss der Ein- und Ausflug nach und von Griechenland immer über einen internationalen Flughafen erfolgen. AOPA Hellas empfiehlt im Norden **Ioannina** und Süden **Sitia**.

Tip: Für ein **Athen-Besuch** ist **LGMG - Megara** ideal. Allerdings muss für das Parken > 1 Tag vorab eine schriftliche Genehmigung eingeholt werden, da es sich um einen Militärplatz handelt - ein Verstoß kann richtig teuer werden. Einzelheiten wie Mail- oder Fax-Adressen entnimmt man den NOTAMs des Flugplatzes von Megara. Auch zu beachten ist, dass es sich bei dem Flugplatz Megara um keinen internationalen Flughafen handelt, er kann demzufolge nicht als „Airport of entry/departure“ verwendet werden. Für das Taxi ins Hotel, im Zentrum von Athen gelegen, bezahlten wir 50 €.

Bei diesen von der AOPA empfohlenen Flugplätzen handelt es sich um keine „FRAPORT Flugplätze“ und sind relativ günstig anzufliegen, auch verfügen sie (meistens) über AVGAS.

Flughafengebühren.

Die Flughafengebühren setzen sich aus den Lande- und Handlinggebühren zusammen. Handling ist in Griechenland obligatorisch und nach unseren Erfahrungen auch notwendig. Die reinen **Landegebühren** an sich sind in Griechenland günstig, nur für die erste Landung werden pro Tag ca. 5 € fällig, weitere Landegebühren entstehen an diesem Tag und Flugplatz nicht. Ausnahme sind die 14 FRAPORT Flugplätze, sie verlangen deutlich höhere Landegebühren. Diese sind zwischenzeitlich mit der AOPA Hellas verhandelt und liegen für eine Cessna 172 jedoch zwischen ca. 25 und 50 €.

Tip. Piloten, die einen Griechenlandflug durchführen, sollten vorab **AOPA Mitglied** werden. Nicht-AOPA Mitglieder können mit bis zu doppelten Kosten konfrontiert werden – Lande- und Handlinggebühren von 300 € oder mehr sollen anscheinend keine Ausnahme sein. Vorteile gibt es auch beim Handling, mit Ausnahme von Megara, ansonsten war es auf allen von uns angeflogenen Flugplätzen obligatorisch. Es kann auf drei Handlinggesellschaften zurückgegriffen werden - Skyserv, Goldair, und Swissport. Handling ist in Griechenland sinnvoll, da die Unterstützung Vorort auch notwendig ist. Eigene Verhandlungen mit den griechischen Flughafenbehörden sind nicht zu empfehlen. Um in den Genuß der AOPA-Vorteile zu kommen, muss pro Flugzeug nur ein AOPA-Mitglied an Bord sein. Unabhängig bei welcher AOPA-Organisation die Mitgliedschaft besteht, wird diese von den Flughafenbehörden anerkannt, also eine günstige USA-Mitgliedschaft ist auch möglich.

Tip. Erstellen sie eine Übersichtsliste mit den wichtigsten Daten, wie Datum, ETA, MTOW, Eigentümer, und Ausweisnummer. Diese Liste schicken Sie einige Tage vorab an die Handlinggesellschaft und bitten um Überlassung einer Kostenschätzung. Achten Sie darauf dass für Passagiere (also alle Insassen mit Flugschein als Pilot eintragen) zusätzliche Gebühren fällig werden.

Treibstoffverfügbarkeit,

insbesondere AVGAS ist in Griechenland eingeschränkt verfügbar. Nützlich sind die informativen Seiten der AOPA Hellas. Wir empfehlen vorab den anzufliegenden Flugplatz zu kontaktieren um die Treibstoffverfügbarkeit zu prüfen. Die Benzinpreise für AVGAS lagen in Juni 2019 bei zirka 3€/Ltr. Benzinpreise für AVGAS können auf kleineren Inseln stark schwanken, die hohen Preise sind durch geringen Bedarf und durch kostenintensive Anlieferungen begründet, 5€/Ltr. und mehr sind keine Ausnahme. Für JET-A1 bzw. Dieselflieger sieht die Lage deutlich besser aus, JET-A1 ist gut verfügbar, die Preise sind akzeptabel, sie lagen bei uns immer bei ca. 2€/Ltr., inkl. Steuer. Für JET-A1 und Dieselflieger ist Kroatien ein Paradies, wir tankten teilweise unter 1,10€ /Ltr. (LDDU - Dubrovnik).

Überflug Genehmigung

Albanien und Montenegro können problemlos und ohne vorherige Genehmigung überflogen werden. Lediglich wenn in Albanien oder Montenegro ein Flugplatz angefliegen wird, wird vorab eine schriftliche Genehmigung benötigt. Für einen Überflug ist nur ein einfacher VFR-Flugplan erforderlich. Kursabweichungen vom Flugplan und Höhenänderungen in den Bergen konnten problemlos geflogen werden. Der Flugfunk war relaxed, freundlich und gut verständlich. Es gab kein VFR-Streckenzwang, wir konnten also fliegen wie wir wollten. Trotzdem macht es Sinn die Adria-Gaforstrecken zu fliegen, das vereinfacht das Funken und Fliegen. Die Adria-Gaforstrecke endet bei Dubrovnik, für Montenegro und Albanien ist keine veröffentlicht.

Fliegen in Griechenland

Der englischsprachige Sprechfunk ist gut verständlich und freundlich. Wir konnten nahezu durch jede Kontrollzone fliegen, auch die militärisch genutzten sowie die CTR Athen waren kein Problem. Die Freigaben waren allerdings ein wenig gewöhnungsbedürftig. „You are cleared to..“ hört man eher wenig, sondern „Report xxxxx“. Intuitiv muss man erkennen dass dadurch auch die „crossing clearance“ erteilt wurde. Auch sollte man sich mit „**Estimates**“ auskennen, diese werden in Griechenland und der ganzen Adria zelebriert. Egal wohin Du fliegst, Hauptsache Du hast ein Estimate.

Tip. Estimates sind mit Skydemon kinderleicht zu ermitteln. Bei der Streckenplanung versuchten wir grundsätzlich eine Strecke mit VFR Reporting Points zu planen. Sollten VRPs fehlen, wird einfach IFR Reporting Points geplant. Im Skydemon-Flugmodus werden diese Punkte inklusive der benötigten Estimates in **real time** im „Pilot-Log“ dargestellt (Dazu klickt man auf das blaue Kreissymbol und dann auf Pilot-Log).

—> Bei jedem Frequenzwechsel kann der besagte Pilot-Log aufgerufen und die Estimates abgelesen werden. Noch effizienter geht es bei einem Frequenzwechsel wenn für den nächsten Reportingpoint als „Inbound xxxxx“ sofort ein „Estimate xx.xx“ geliefert wird, dann gibt es meist keine weiteren Fragen. Gelegentlich wird

noch ein Estimate für die Destination angefordert.

Die **Luftraumstruktur** in Griechenland ist von viel Echo-Gebiete geprägt und diese werden auch als Military TMA genutzt, trotzdem können sie problemlos durchfliegen werden. Grundsätzlich hatten wir immer stabilen Funkkontakt, auch waren die Controller meist gut über unsere Flugpläne informiert. Die Handovers zwischen den Controllern erfolgte flüssig und aus unserer Sicht auch stressfrei.

Einige von uns gelesener Reiseberichte wiesen darauf hin, dass **Flugpläne** in der Adria und Griechenland zwingend per Fax übermittelt werden müssen. Unsere Erfahrungen waren andere, die Übermittlung der Flugpläne aus Skydemon heraus waren ausreichend, alle Instanzen waren stets gut informiert.

Navigation

Ohne, dass wir für Skydemon Werbung machen wollen hat uns der Einsatz dieser Navigationssoftware begeistert. Insbesondere die aktuellen europaweiten und durchgängigen Flugkarten erhöhen die Sicherheit, dazu kommt, dass sämtliche IFR Anflugblätter Teil des Lieferumfangs sind.

Tip. Unterwegs waren wir mit drei Flugzeugen und unser **Workflow** sah wie folgt aus: Am Vorabend eines Flugtags wurde die Planung für den nächsten Flug gemeinsam auf ein Laptop erstellt. Die Planungsdaten wurden anschließend auf eine SD Karte gespeichert um in das Garmin Panel Avionik wie G1000 überspielt zu werden (siehe auch unsere u-Tube Tutorial der Fliegergruppe). Auf unsere iPads (mini) wurden die gemeinsam erstellten Flugplanungen per AirDrop auf die anderen iPads aller anderen Piloten überspielt, so war sichergestellt, dass wir alle dieselben Flugstreckenplanungen hatten.

Die **Wetterdaten** (TAF, METAR, Radar) konnten in Griechenland auch während des Flugs meist gut per Handy empfangen werden. Dies ist vor allem bei Gewitterneigung ein gutes Hilfsmittel.

Griechenland hat sehr **hohe** Berge, dem entsprechend genau sollten die Wettermeldungen angeschaut werden, da sich in den Bergen die Wetterverhältnisse schnell verändern können. Ein weiteres tolles Feature für die Planung mit Skydemon ist „Terrain“ - hochliegendes Gelände wird eingefärbt. Diese Feature war früher nur in Flugmodus verfügbar, jetzt kann es auch im Planungsmodus aktiviert werden. Sie stellen die geplante Flughöhe ein, die Berggipfel werden, sofern sie in der geplanten Höhe nicht überflogen werden können sehr kontrastreich in Rot dargestellt, auch werden dadurch die Täler sehr gut sichtbar.

Viel Spaß in Hellas!

info@fliegergruppe.de
www.fliegergruppe.de