

Motorflug Reise



Da war doch was mit einem Pferd ... In Troja tauchen die Piloten in die Geschichte ein.



Mindestens ebenso beeindruckend sind die Ruinen von Ephesos.



Türkei-Touristen schätzen die malerischen Häfen und leckeres Essen – hier in Kuşadası.

Die Einreise in die Türkei gilt als schwierig, zumindest mit dem eigenen Flugzeug. 24 UL-Crews haben sich mit logistischer Verstärkung aus dem Land auf das Abenteuer eingelassen. Der Lohn: unvergessliche Eindrücke, die so kein All-Inclusive-Urlaub bieten kann.

Gemeinsam die Türkei entdecken

 Text Lisa Zosel

 Fotos JMB Aircraft und Teilnehmer



Mit Unterstützung der AOPA und einheimischen Piloten gelingt den deutschen UL-Fliegern die Einreise in die Türkei.



Havacılık hat zwar keine Kennung, aber eine umso beeindruckendere Betonpiste.

Fast jeder kennt das Land – der eine mehr, der andere weniger: All-inclusive-Hotels, die sich an kilometerlangen Stränden aneinanderreihen; die neuesten Kollektionen der großen exklusiven Modehäuser findet man hier an fast jeder Straßenecke zu minimalen Preisen – „alles original“, versteht sich; Kebab ist hier kein Fast Food, sondern eine Lebenseinstellung. Fast ganzjährig warme Temperaturen und Sonne im Überfluss ziehen Touristen magisch an. Das Land ist nicht nur ein Mekka für Erholungssuchende, es hat außer landschaftlichen auch kulturell-geschichtliche Attraktionen zu bieten, die den berühmtesten historisch bedeutsamen Sehenswürdigkeiten beispielsweise Italiens oder Griechenlands mindestens ebenbürtig sind. Tausende Jahre vor Christus brachte das Land Zivilisationen hervor, die architektonisch und infrastrukturell faszinierende Städte errichteten – da lebte man in Mitteleuropa noch in einfachsten Verhältnissen. Das Osmanische Reich war über viele hundert Jahre eine Großmacht und ist die Wiege vieler einflussreicher Persönlichkeiten, deren Erbe wir mitunter bis heute nutzen.

Als wir Ende Mai 2024, kurz nach Pfingsten, in Kamenz unsere Motoren anlassen, um die Türkei auf die beste Art und Weise, nämlich mit dem eigenen Flugzeug, zu entdecken, gehöre ich zu den Menschen der Kategorie, die das Land durchaus unterschätzen und



Pamukkale ist für seine Thermalquellen bekannt. Der Anblick von oben ist unvergesslich.

bislang nur aus dem All-inclusive-Urlaub kennen. Zehn Tage später bin ich eines Besseren belehrt, und das, obwohl wir nur einen Bruchteil der Schönheiten der Türkei zu sehen bekommen.

Unsere Reise beginnt eigentlich weitaus früher, genauer gesagt vor einigen Jahren, als Murat, ein Fliegerkollege mit türkischen Wurzeln, der seit seinen Kindertagen in Deutschland lebt, die Idee hatte, sein Herkunftsland mit einer Gruppe von Ultraleichtpiloten zu bereisen. Erst im Jahr 2023 wird die Idee in die Tat umgesetzt: „Lasst es uns wagen, wir fliegen in die Türkei!“ Einen Aufruf später werden Nägel mit Köpfen gemacht: 24 UL-Crews stellen sich der Herausforderung, von Deutschland in die Türkei zu fliegen. So viel sei zur Transparenz gesagt: Mehr als die Hälfte unserer Gruppe besteht aus VL3, also jenem Tiefdecker von JMB Aircraft, mit dessen Vertrieb ich meinen Lebensunterhalt bestreite.

Wie so oft gilt: Erst die Arbeit dann das Vergnügen. Denn auch wenn die Türkei sehr offen und europäisch wirkt und täglich unzählige Airliner dort landen, ist die Allgemeine Luftfahrt dort immer noch eine Rarität. Bevor es losgehen kann, muss für alle Flugzeuge eine Einfluggenehmigung organisiert werden – nichts, was man mal eben online beantragt. Hier zählen gute Kontakte und eine extra Portion Geduld. Zu unserem großen Glück gibt es international agierende Organisationen, deren Bestreben es ist, die bürokratischen Hürden abzubauen und die Allgemeine Luftfahrt

in ihrem Land zu stärken. So lag die Abenteuerlust nicht nur auf unserer Seite, sondern auch auf Seiten der AOPA Türkei, die unsere Gruppe als Vorreiter nutzen wollte, um das Land für die Kleinfliegerei ein Stück weit zu öffnen. Etlche Dokumentationen, Teams-Sitzungen und ein paar graue Haare später halten wir die Einfluggenehmigung in unseren Händen. Die Route steht fest, die Koffer sind gepackt, und der Tour steht nichts mehr im Wege. Eigentlich ...

Man benötigt sowieso schon ein Quäntchen Glück, um im Mai ein Wetterfenster zu finden, das einen derart langen Flug ohne große Umwege zulässt. Das gilt vor allem 2024, als der Frühling wochenlang auf Herbstmodus eingestellt zu sein scheint: Die Temperaturen sind alles andere als mild. Es gibt einen Wintereinbruch in dem Moment, in dem die Daunensjacke im Keller verschwunden ist, ausgiebige Niederschläge führen zu Überschwemmungen.

Toller Zwischenstopp in Rumänien

Ausgerechnet am Abreisetag entwickelt sich eine stabile Nord-Süd-Front, aber jetzt kommt das besagte Glück ins Spiel: Wir liegen an der östlichen Kante der Front, die uns um Punkt zehn Uhr Ortszeit ein kurzes Wetterfenster schenkt, um nach Osten abzufliegen. Nach nicht einmal zehn Minuten Flugzeit reißt die Wolkendecke auf und erlaubt uns den Steigflug auf Reisehöhe. Von da an gibt es für dreieinhalb Stunden und über fast 1000 Kilometer strahlend blauen Himmel bis zu unserem ers-

ten Zwischenstopp, Drobeta in Rumänien. Der Flug verläuft ereignislos und unkompliziert durch den tschechischen, slowakischen und ungarischen Luftraum.

Eine gepflegte, 1500 Meter lange Grasbahn erwartet uns in Drobeta, nordwestlich von Craiova, unweit der Grenze zu Serbien gelegen. Die Gastfreundschaft, mit der uns Betreiber Andi begegnet, ist herausragend. Wir tanken, werden mit Getränken und Snacks versorgt, und wer mag, fährt mit dem Auto von dem auf einer Hochebene gelegenen Flugplatz in die Stadt. Außerdem haben wir die Möglichkeit, in Andis Hotel unterzukommen. Der Preis für das Rundum-Sorglos-Paket: Kraftstoff circa zwei Euro pro Liter, 50 Euro Lande- und 20 Euro Servicegebühr pro Flugzeug, Übernachtung im Doppelzimmer inklusive Abendessen und Frühstück für 90 Euro. Da der Nachmittag noch jung ist, entscheiden wir uns, das nahe gelegene Weltkulturerbe, das Eiserne Tor, zu besichtigen. Das Durchbruchstal der Donau ist ein Naturschauspiel, das uns begeistert und die Vorfreude auf die Türkei steigen lässt.

Frisch gestärkt und motiviert geben wir für vier VL3 am darauffolgenden Morgen unseren Flugplan auf. Das Ziel: Çanakkale, Türkei. Allerdings durchkreuzt der Controller von Plovdiv unseren Plan eines eineinhalbstündigen Flugs. Aufgrund aktiver militärischer Sperrgebiete gibt er uns keine Durchflugfreigabe. Der Umweg um den Luftraum stellt zwar keine große Verzögerung dar, jedoch haben sich

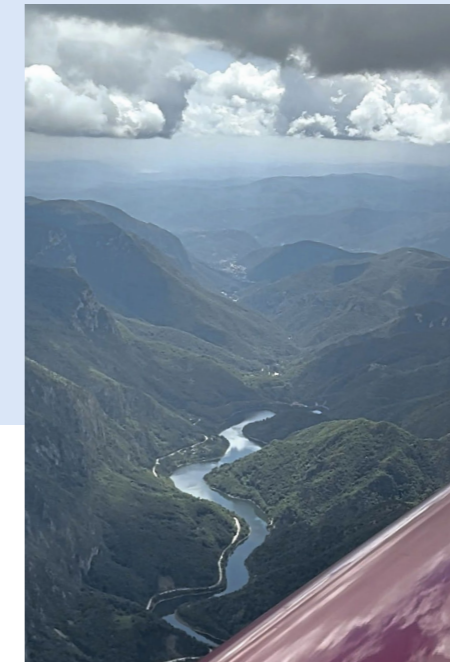


Die VL3 stellen die stärkste Fraktion, aber auch andere Muster sind dabei.

entlang des Gebirgszugs vor der griechischen Grenze mehrere nicht zu unterschätzende Gewitter ausgebildet, die uns weiter nach Westen ausweichen lassen. Der Anblick der griechischen Küste mit CAVOK-Konditionen erfreut unsere Herzen, nachdem es kurz vorher doch recht holprig im Cockpit war. Schließlich landen wir mit einer Stunde Verzögerung auf dem Flughafen Çanakkale, der direkt an den Dardanellen liegt. Hier erwartet uns bereits Murat, der gemeinsam mit Michael die Tour bis ins kleinste Detail geplant hat. Auch die restlichen 20 Flugzeuge sind eingetroffen.

Die Einreise gestaltet sich unspektakulär. Passkontrolle und das Aushändigen der vorab vorausgefüllten Einreisedokumente, die uns bereits einige Wochen vorher zur Verfügung gestellt wurden, genügen. Da wir spät dran sind, bleibt keine Zeit für den Check-in im Hotel. Mit dem Bus fahren wir direkt zum ersten Sightseeing. Wenngleich wir ein bisschen erschöpft sind, hebt der Besuch von Troja unsere Laune ungemein.

Jeder kennt die Geschichte von der Eroberung Trojas mit dem hölzernen Pferd. (Wer war



Spektakulär: Blick auf die Donau, hier das Eiserne Tor in Rumänien.

schuld? Die Liebe zu einer Frau natürlich!) Doch nicht unbedingt allseits bekannt ist, dass diese Legende auf Troja sechs beziehungsweise Troja sieben beruht. Insgesamt neunmal wurde Troja errichtet, zum ersten Mal 3500 Jahre vor Christus. Egal von wem geführt, war Troja von Anbeginn durch seine Lage ein mächtiges und reiches Handelszentrum, das Einfluss in aller Welt hatte – bis zu seinem endgültigen Fall. Danach wurde der Ort Geschichte und zur Legende, vor allem wegen des Homer-Epos. Ähnlich wie beim sagenumwobenen Atlantis, zog es immer wieder Pilger in die Gegend, wo man Troja vermutete. Erst 1871 wurde die Stadt vom deutschen Kaufmann Heinrich Schliemann wiederentdeckt. Heute




Sonne, Strand und Kultur: Anstoßen auf einen fliegerischen Traumurlaub.

sie eine faszinierende Kulturstätte, die man unbedingt gesehen haben sollte.

Der darauffolgende Tag markiert den offiziellen Start unserer gemeinsamen Tour mit dem Tagesziel Selçuk/Efes. Ab jetzt sind die Ohren gespitzt. Weder unsere Flugrouten ermitteln wir selbst, noch geben wir unsere Flugpläne eigenständig auf. Hatice, eine türkische Airline-Pilotin mit Erfahrung in der Allgemeinen Luftfahrt, übernimmt die Regie für uns. Sie koordiniert die Abstimmung mit ATC, während wir in Çanakkale auf dem Vorfeld auf Freigabe warten. Als wir die finale Route erhalten, bereiten wir uns als Formationen auf den Abflug vor. Easy – bis die erste Formation zurückgewiesen wird aufgrund fehlender Transpondercodes und mit der Ansage, dass Formationsflüge nicht gestattet seien. Jedes Flugzeug würde einen eigenständigen Squawk erhalten und müsse sich den gesamten Flug über auf allen Frequenzen einzeln melden. Ob das mehr Aufwand und Stress für die Controller bedeuten würde? Ja, ganz sicher. Da wir sonst keine Information bekommen, wann welches Flugzeug einen



FRIEBE
LUFTFAHRT-BEDARF



BOSE A30
AVIATION HEADSET

FRIEBE Luftfahrt-Bedarf
City Airport
68163 Mannheim
+49 621 - 7001890
www.friebe.aero
info@friebe.aero





Tanken in Antalya/Karain, anschließend gibt es ein vom Aeroclub organisiertes Barbecue.



Tipps für Türkei-Flieger

Allgemeines

Vorbereitung zeitig starten.
Zusammenarbeit mit AOPA Türkei für den Erhalt der Einfluggenehmigungen empfohlen.
Einflugplatz Çanakkale

Unbedingt an die vorgegebenen Routen halten, um Komplikationen zu vermeiden.
Kurzfristige Planänderungen sind jederzeit möglich – flexibel bleiben.

Vorherige Absprache mit den Plätzen empfohlen, um Kraftstoff, Parkmöglichkeiten etc. zu klären.
Es ist aktuell nur möglich, auf kontrollierten Plätzen zu landen. Privatplätze dürfen von ausländischen Flugzeugen und ihren Piloten nicht angefliegen werden.

Sightseeing

Troja, Ephesos, Kappadokien – mindestens drei Nächte einplanen und Ballonfahrt vorher buchen.

Sonstige Empfehlungen

Zusammenarbeit mit Reiseagenturen vor Ort (unkomplizierte Buchung der Attraktionen, Transfers, Restauranttips und Hotelbuchung)



Auch das ist Kappadokien: Die Höhlen waren bis vor wenigen Jahren noch bewohnt.



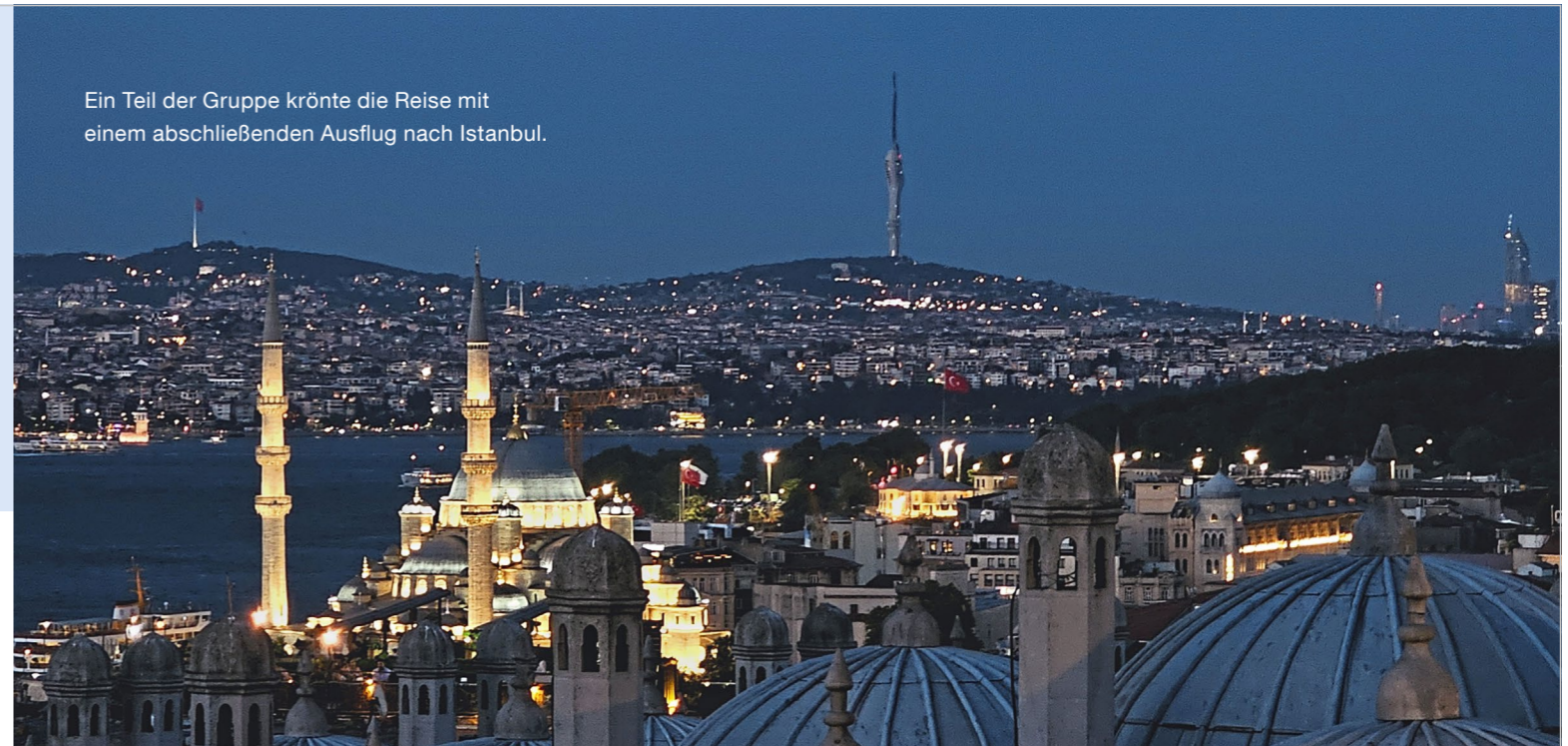
Aus dem Ballonkorb lässt sich die Schönheit Kappadokiens am besten genießen.

bekannt ist, die über die weißen Sinterterrassen eines nahe gelegenen Hügels herabfließen. Schon die Darstellung auf Google Maps weckt unsere Neugierde, und wir sind sicher, die weißen Terrassen bereits aus weiter Entfernung aus der Luft erkennen zu können. Beim Anflug auf Pamukkale erschließt sich, warum die weißen Felsen und ihre Quellen zum Naturwunder erklärt wurden. Wie aufgesetzt wirkt der weiße Fleck inmitten von rot-braunem Sand und Stein. Früher durfte man in den Quellen, die als heilend gelten, noch baden – heute ist dies zum Schutz des Naturwunders verboten. Der Anblick aus der Luft ist absolut beeindruckend. Um der Thermik letztlich doch noch zu entkommen und nicht zu knapp über die hohen vorausliegenden Gipfel fliegen zu müssen, erfolgt der Weiterflug auf Flight Level 95 bis zum nächsten Ziel: der Flughafen Karain bei Antalya.

Da der Platz keine Kennung hat, erwartet man eine verhältnismäßig kleine Piste, so wie man es nun mal in Europa gewohnt ist. Doch das Areal mit seiner perfekt gepflegten Betonbahn ist kaum zu übersehen. Unsere 24 ULs wirken auf dem riesigen Vorfeld fast wie Spielzeuge. Außer uns sind kaum andere Flugzeuge da. Hier stationiert sind zwei überdimensionale Löschflugzeuge, die, wie man uns sagt, in dieser Region auch dringend benötigt werden.

Nach der Betankung und gemeinsamem Grillen, das der Aeroclub für uns organisiert hat, fahren wir nach Kemer, unser Ziel für die kommenden Tage. Eine Reise in die Türkei geht eben doch nicht ohne All-inclusive-Reisekatalog-Flair. Nach umfangreicher Erholung aller Beteiligten auf unterschiedlichste Art und Weise, mit viel gutem Essen, ein wenig Shopping, dem ein oder anderen Sonnenbrand und einem Ausflug nach Antalya, begeben wir

Ein Teil der Gruppe krönte die Reise mit einem abschließenden Ausflug nach Istanbul.



uns nach fünf Tagen wieder zurück zu unseren Flugzeugen. Um 4:30 Uhr klingeln die Wecker, um fünf Uhr ist Abfahrt. Der erste Start ist für sieben Uhr geplant. Man könnte meinen, dass der Grund unseres beinahe nächtlichen Aufbruchs die heißen Temperaturen der Mittagssonne sind. Das ist aber nur der durchaus positive Nebeneffekt. Antalya und seine Umgebung sind eine beliebte Ferienregion mit viel Flugbetrieb. Da wir uns im Norden der Kontrollzone von Antalya befinden und diese durchqueren müssen, bleibt uns nichts anders übrig, als den frühen Slot zu nutzen, der uns angeboten wird. Hier am Airport gibt es keine großen Planänderungen. Wir erhalten die Transpondercodes, und als der Türmer seinen Platz einnimmt, geht es auch direkt los. Bislang konnten wir die Küstenkulisse der Türkei bestaunen. Nun führt uns unsere Weiterreise ins Landesinnere zu einem weiteren Highlight, das bei den meisten der Piloten auf der Bucket List stehen dürfte – als Ort der Kategorie „Was ich in meinem Leben unbedingt noch gesehen haben muss“: Kappadokien.

Die Bekanntheit Kappadokiens hat zwei Ursachen. Erstens ist es zwei Franzosen mit einem Ballon zu verdanken, dass über dem Himmel dieser über die zentraltürkischen Provinzen die Provinzen Nevşehir, Niğde, Aksaray, Kırşehir, Kayseri, Yozgat, Kahramanmaraş und Malatya reichenden Region heute jeden Morgen bei geeigneten Wetterbedingungen bis zu 150 Ballone aufsteigen. Zweitens bringen die sozialen Medien den Tourismus dorthin

– nicht wegen der unfassbar schönen und spektakulären Landschaft, sondern eben wegen der Ballone. Dabei sind diese quasi nur Dekoration für ein Gebiet vulkanischen Ursprungs, in dem die Natur eine unvergleichliche Landschaft gezeichnet hat. Gesteinsformationen in unterschiedlichen Farben und Formen, von denen keine der anderen gleicht. Der Mensch rundete dieses Spektakel noch ab. In den Tuffstein bauten sich die Einwohner von Kappadokien sowohl über- als auch unterirdische Höhlen. Teilweise waren diese noch bis vor zehn Jahren bewohnt, als Kappadokien zum UNESCO-Weltkulturerbe ernannt und die Höhlen unter Naturschutz gestellt wurden. Wer einzigartige Kultur liebt und den Sonnenaufgang inmitten dieser Landschaft aus einem Ballon betrachten möchte, ist dort genau an der richtigen Stelle.

2400 Kilometer in acht Stunden

Leider bleiben uns nur zwei Nächte in unserem Höhlenhotel, bevor es für einen Teil von uns schon wieder auf die Rückreise nach Deutschland geht. Der Rest der Gruppe verlängert die Tour um einen Abstecher nach Istanbul, das direkt am Bosphorus liegt. Doch weil das normale Leben wieder auf uns wartet und sich das Wetter nach einiger Zeit endlich wieder von seiner besten Seite zeigt, fliegen wir mit zwei VL3 von Kappadokien zurück nach Kamenz. An nur einem Tag legen wir dabei mehr als 2400 Kilometer in weniger als acht Stunden zurück.

Mit dem Blick auf Istanbul und dem Bosphorus aus Flugfläche 80 mit Linienverkehr über, unter und neben uns verabschieden wir uns von der Türkei – ein Erlebnis, das nicht selbstverständlich ist. Nennen wir es einfach Hatices Abschiedsgruß, die natürlich auch für unseren Flugplan bei der Ausreise verantwortlich ist.

Wie auf der Hinreise erledigen wir die Passkontrolle in Craiova, was im Übrigen ein Geheimtipp ist: Handling, Abstellgebühr, Kontrolle und Landegebühr gibt es für nur drei Euro pro Flugzeug, und das ohne lange Wartezeiten. Wir kommen außerdem nicht umhin, einen Tankzwischenstopp in Drobeta einzuplanen – der Service von Andi war einfach zu gut, um ihn nicht noch ein zweites Mal zu genießen. Andi spendiert uns noch ein Mittagessen mit frischem Brot, Gemüse, Ziegenkäse und rumänischer Wurst. Die Zeit ist auf unserer Seite – dank einer Stunde Zeitverschiebung –, aber konfrontiert mit Gewittern, die sich unerwartet gebildet haben. In Flugfläche 160 geht es wieder nach Hause.

Jede Reise hat ihren ganz eignen Charme, weil keine Kultur, keine Landschaft, keine Mentalität der jeweils anderen gleicht. So viele Dinge haben uns auch in der Türkei begeistert, und deshalb hoffen wir, dass wir einen guten ersten Eindruck hinterlassen haben, um kommenden Piloten die Chance zu geben, die Türkei einmal nicht nur wie aus dem Reisekatalog zu erleben, sondern mit dem besten Vehikel der Welt: dem eigenen Flugzeug.