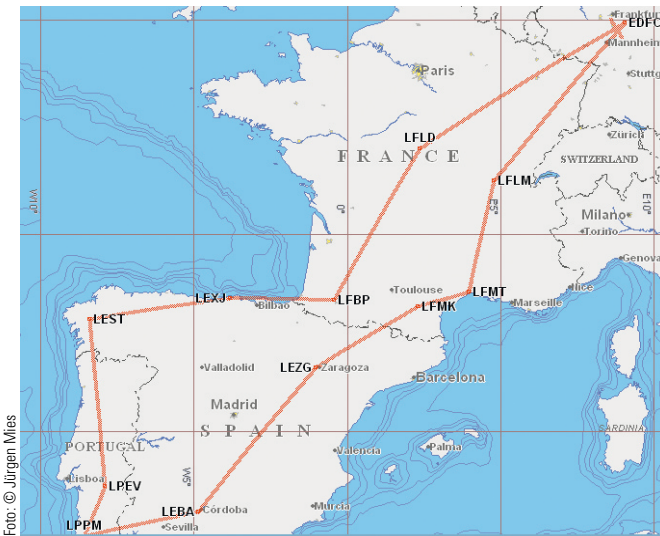


FLUG IN DIE SONNE – NACH SPANIEN UND PORTUGAL



Aschaffenburg, Bourges, Pau, Santander, Santiago de Compostela

Es ist Ende Mai. Von unserem Heimatflugplatz Aschaffenburg aus fliegen Rainer und ich mit der DEDUM, einer Piper 28, erst einmal IFR nach Bourges (LFLD), einem kleinen Flugplatz mitten in Frankreich. Das Wetter hätte auch einen VFR-Flug zugelassen, aber mit IFR muss man sich nicht um die vielen LF-Rs, die französischen Beschränkungsgebiete, und die vielen D-Lufträume kümmern. Nach Bourges geht es VFR weiter, Richtung Pyrenäen, zum Flughafen Pau (LFBP). Wir sind ständig am Funk und können trotz zahlreicher Beschränkungsgebiete und Lufträume Klasse D ohne Probleme auf direktem Weg zum großen Flughafen Pau fliegen. Pau dient uns nur als Übernachtungsstation, um am nächsten Morgen unser eigentliches Ziel, die Stadt Santiago de Compostela zu erreichen.

Von Pau aus fliegen wir in Richtung Westen bis zum Atlantik und von dort in nur 1.000 ft entlang der Küste bis Santander, immer in Sprechfunkverbindung mit ATC. Damit kommen wir ohne Probleme durch Kontrollzonen und andere Lufträume, müssen unseren Standort allerdings immer wieder über den entsprechenden VFR-Meldepunkten angeben. Am Flughafen von Santander (LEXJ), direkt an der Küste gelegen, machen wir einen kurzen Zwischenstopp, und müssen von dort einen weiteren Flugplan für den nächsten Streckenabschnitt aufgeben. In Spanien wie auch in Portugal gilt Flugplanpflicht, auch für VFR-Flüge.

Es geht weiter entlang der Küste in Richtung Westen. Wir nähern uns dem ausgedehnten Luftraum D von Santiago. In 1.000 ft bekommen wir mit Santiago Approach keinen Kontakt, und so steigen wir auf 5.000 ft, sind nun im Sprechfunkkontakt und erhalten eine Freigabe direkt zum Meldepunkt E2 im Osten von Santiago.

Am Flughafen von Santiago (LEST) ist nicht viel los, Easyjet und Air Lingus sind da. Der Follow Me geleitet uns zu einem abgelegenen Vorfeld, direkt vor dem neuen Tower, und der gelbe Wagen dreht gleich ab und ist verschwunden. Da stehen wir nun mit unserem Gepäck und kein Auto kommt, wie sonst üblich. Also trotten wir am Seitenstreifen des großen Vorfeldes in Richtung Terminal, ohne zu wissen, wo es hier genau hingehet. Irgendwann pickt uns der Follow Me wieder auf und lädt uns vor einem Gebäude ab, wo wir dann erst sehr viel später von einem Wachmann durch das Terminal zum Ausgang geleitet werden.

In der Stadt finden wir dank der deutschsprachigen Taxifahrerin gleich ein sehr gemütliches Hotel direkt am Zentrum. Santiago ist an diesem Nachmittag voll von Menschen, Pilger mit Rucksack und Wanderstock sowie viele spanische und ausländische Touristen. Natürlich gehen wir zuerst zur Kathedrale von Santiago de Compostela, Endpunkt des berühmten Jakobweges, aber sie ist wegen Bauarbeiten geschlossen. Santiago ist wirklich eine sehenswerte, historische Stadt, und die vielen Tapas-Bars geben einem das Gefühl, in Spanien angekommen zu sein.

Evora, Portimao

Am nächsten Morgen zurück am Flughafen von Santiago. Das Betriebsbüro mit OPS, MET und AIS ist schnell gefunden. Die Lande- und Parkgebühren sind überschaubar. Auch unser Flugplan, den wir schon vom Hotel aus aufgegeben hatten, liegt bereits vor. Bleibt nur noch das Tanken. Und das wird unsere erste Herausforderung auf diesem Flug.

An unserem Flugzeug angekommen müssen wir erst Mal lange auf den Tankwagen warten. Der kommt dann schließlich mit einem nur Spanisch sprechenden Tankwart. Er hat einen Apparat dabei, in den er verschiedene Daten eingeben muss, bevor er tanken kann. Offensichtlich ist das eine bestimmte Nummer, die er nun auf meinem Personalausweis sucht. Er tippt verschiedene Nummern von meinem Ausweis ab, aber keine zeigt die entsprechende Wirkung, nämlich die Freigabe des Tankvorgangs. Er macht uns klar, dass er die NIF braucht, sonst kann er unser Flugzeug nicht betanken. Wir werden nervös. Was ist die NIF? Rainer nimmt sein tragbares Funkgerät zur Hand und spricht mit dem Tower, die sollen zwischen uns und dem Tankwart vermitteln. Aber auch die Towerlotsen wissen nicht, worum es geht. Der Tankwart telefoniert zigmal mit seinem Handy, und schließlich, nach etwa einer Stunde, kann das Flugzeug endlich betankt werden. Der Sprit muss bar bezahlt werden, und Wechselgeld hat der Tankwart (natürlich) nicht dabei.

Ziemlich frustriert, aber immerhin mit Sprit für fünf Stunden, rollen wir zum Start, fliegen Richtung Süden, mitten durch Portugal, zu einer kleinen Stadt namens Evora, etwa 100 NM nördlich von Faro gelegen. Das historische Zentrum ist in die Liste des UNESCO Weltkulturerbes aufgenommen, und deshalb wollen wir dahin. Am Flugplatz von Evora (LPEV) ist man sehr hilfsbereit und ruft ein Taxi. Die Stadt ist klein, aber voll von historischen Gebäuden und deshalb auch voll von Touristen.

Nach einigen Stunden sind wir zurück am Flugplatz, geben per Internet den Flugplan auf und wollen die Landgebühr bezahlen, 11,75 EUR. Dafür wird ein umfangreiches Formular ausgefüllt, natürlich mit der NIF. Zum Glück kann der Mann bei der Luftaufsichtsstelle Englisch und löst das Geheimnis um die NIF für uns auf. NIF, das ist die Número de Identificación Fiscal, also die persönliche Steuernummer, die, wie er uns nun auf seinem Personalausweis zeigt, auf dem Ausweis eingetragen ist. Aber nicht bei uns Deutschen. Er kann nicht verstehen, dass wir unsere Steuernummer nicht dabei haben, ohne die geht es hier nicht weiter. Wir sind bereit, ihm anstelle der 11,75 EUR auch 20,00 EUR zu geben, nur damit wir endlich losfliegen können. Nein, das geht nicht. Schließlich verspreche ich ihm, dass ich meine Steuernummer per Email nachreichen werde.

Von Evora aus fliegen wir unter „Aufsicht“ von Beja Approach direkt an den Atlantik, um uns von dort entlang der Küste, unserem Tagesziel, Portimao, nicht weit von Faro gelegen, zu nähern. Es macht einfach Spaß, in 1.000 ft die Küstenregionen zu erkunden, in diesem Abschnitt allerdings nicht besonders abwechslungsreich und immer wieder unterbrochen von, zumindest von oben aus betrachtet, hässlichen Siedlungen mit Einheitshäusern, weit entfernt von dem nächsten Ort. Wir können uns so recht keinen Reim darauf machen, wer da wohl wohnen wird.

Nach gut einer Stunde sind wir im Anflug auf den kleinen Flugplatz Portimao (LPPM), unmittelbar an der Stadt gelegen. Wir rollen gleich zur Tankstelle und bei unserer Frage nach der Steuernummer



Foto: © Jürgen Mies

Südspitze Portugals



Foto: © Jürgen Mies

Portugiesische Küste

wird abgewunken. Aha, es geht offenbar auch ohne NIF. Man empfiehlt uns ein Hotel außerhalb der Stadt, direkt am Strand. Im Nu sind wir dort, genießen den Abend bei blauem Himmel und Badetemperaturen, finden ein ausgezeichnetes Restaurant, und wissen, dass wir mit dem nächsten Tag wieder in Richtung Osten, also in Richtung Heimat fliegen werden.

Cordoba

Am Flugplatz in Portimao zahlen wir die Landgebühr. Hier fragt keiner nach der Steuernummer. Um kurz vor 11 sind wir in der Luft und schon nach weniger als zwei Stunden am Flugplatz Cordoba (LEBA) und damit zurück in Spanien. Dank dem Taxifahrer finden wir Unterkunft in einem Hotel direkt an der Moschee mitten im Zentrum. Es ist Samstag und ein Fest in der Stadt. Überall sehen wir hübsche Frauen in der typischen spanischen Tracht.

Cordoba muss man einfach gesehen haben, allein schon wegen der mächtigen Moschee und den vielen gemütlichen Gassen.

Zaragoza

Wir entschließen uns, auf dem Rückweg nicht entlang der Küste, sondern unmittelbar nach Zaragoza, einer Großstadt am Rande der Pyrenäen zu fliegen, auch wenn das nun teuer wird. Denn der Flugplatz von Zaragoza verlangt wie viele andere größere spanische Flughäfen die obligatorische Abfertigung durch einen Handling Agent. So rufen wir morgens vom Hotel aus erst den Flughafen Zaragoza an und erhalten eine Landegenehmigung, dann den Handling Agent. Wir können kommen.

Der Flug dauert beinahe drei Stunden und führt im Süden an Madrid vorbei. Wir sind erstaunt über die vielen Getreidefelder, die Olivenhaine und die offensichtlich neu angelegten Wälder, die wir überfliegen; insgesamt ein wenig bewohnter Landstrich. Die Umgebung von Zaragoza weist eigenartige Felsformationen auf, wie wir sie bislang in Europa noch nicht gesehen haben. Der Flughafen Zaragoza



Foto: © Jürgen Mies

Eigenwillige Landschaft vor Zaragoza

(LEZG) ist riesengroß, mit einer Airbase, aber ohne eine einzige Fluggesellschaft, die dort regulär hinfliegt. Dafür ist der Flugplatz einer der größten Frachtflugplätze Spaniens.

Der Handling Agent steht für uns bereit, organisiert für uns ein Hotel und das Taxi dorthin. Es ist Sonntag und die Stadt Zaragoza zeigt sich von seiner besten Seite. Sonnenschein, Leute, schick angezogen, flanieren auf den Straßen, die Bars und Cafes voll von Menschen, bis auf den letzten Platz. Wir besichtigen im Rahmen einer Stadtrundfahrt das Gelände der Expo 2008 und bewundern die vielen extravaganten Bauten, Brückenbauwerke und Parks.

Carcassonne, Montpellier

Am nächsten Morgen zurück am Flughafen läuft dank dem Handling Agent alles wie am Schnürchen. Der Tankwagen kommt, und natürlich fragt er nach der NIF, der Steuernummer. Es braucht vielleicht zehn Minuten, bis dem Tankwart ein Trick einfällt, wie man die Steuernummer umgehen kann. Natürlich dürfen wir den Trick nicht verraten. Die Abfertigung durch den Handling Agent sowie die Lande- und Parkgebühr, das alles kostet zusammen rund 150 EUR. Man fragt sich, warum das sein muss. Der Flugplatz hat wenig Verkehr und könnte jeden zusätzlichen Flieger gebrauchen, aber trotz wirklich gutem Service, dieser Betrag schreckt jeden Privatpiloten ab.



Foto: © Jürgen Mies

Cité de Carcassonne

Wir starten mit vollen Tanks in Richtung Carcassonne, Frankreich. Dafür müssen wir auf 9.500 ft steigen, das ist das Minimum, um sicher über die teilweise schneebedeckten Pyrenäen zu kommen. Der Flugplatz von Carcassonne (LFMK) wird von Ryanair angefliegen, wie übrigens viele Flugplätze auf unserer Route. Carcassonne ist berühmt für seine Cité de Carcassonne, eine riesige mittelalterliche Festungsstadt. Nach der Landung machen wir uns erst auf in die nicht weit entfernte Stadt und dann zur Festung. Ein wirklich beeindruckendes Bauwerk.

Zurück am Flughafen geht alles schnell; 5,75 EUR Landegebühren, Fußmarsch zum Flugzeug und los geht es. Einen Flugplan braucht man in Frankreich nicht. Nach nur 45 Minuten sind wir auf dem Flughafen von Montpellier (LFMT) gelandet, unsere letzte Übernachtungsstation. Montpellier besticht durch die große Altstadt mit vielen Gassen und Plätzen und natürlich Restaurants über Restaurants.

Macon, Aschaffenburg

Unser letzter Tag. Am Flughafen Montpellier tanken wir ein letztes Mal unser Flugzeug auf. Keiner fragt nach einer Steuernummer oder sonstigen Belegen. Und wir können wieder mit der VISA Card bezahlen. Mit einem kurzen Zwischenstopp am kleinen Flugplatz Macon (LFLM) kehren wir am Nachmittag zurück nach Aschaffenburg.

2.500 NM in 22:30 h, 11 Landungen, alles in sieben Tagen, nur bei blauem Himmel und Temperaturen bis zu 30 °C. Wir sind glücklich und zufrieden, dass alles so gut geklappt hat – wie jedes Mal.

Fazit

Spanien und Portugal sind eine (Flug-) Reise wert, allein schon wegen der vielen historischen Städte und wegen der Landschaftsformen, die so ganz anders sind, als man sie aus Deutschland oder Frankreich kennt. Zugegeben, es ist schon ein bisschen weit bis zur Südspitze von Portugal, und eine Woche muss man schon einplanen, zumindest wenn man mit nur 180 PS unterwegs ist.

Die Landegebühren sind moderat und liegen selbst an Verkehrsflughäfen bei unter 20 EUR, aber AVGAS ist teuer und der Liter kostet 3 EUR. Die großen Verkehrsflughäfen verlangen die vorherige Anmeldung (telefonisch oder Email) bei einem Handling Agent. Der kostet inklusive Mehrwertsteuer über 100 EUR.

Auch wenn es in Spanien und Portugal weit weniger VFR-Verkehr gibt als in Deutschland, so ist man von Seiten der Flugsicherung auf diese Verkehrsart eingestellt. Wir mussten auf unserem Flug kein einziges Mal einem Luftraum ausweichen, sondern konnten mit entsprechender Freigabe immer direkt von Flugplatz zu Flugplatz fliegen.

Jürgen Mies