

Thomas Böhme Flug nach Tiflis



Vom 17.10. bis 24.10.1999 war eine Gruppe von 6 Berlinern mit 2 Flugzeugen (Beech33 und Wassmer Gephard) unterwegs von Berlin über Budapest und Istanbul nach Batumi / Tblissi in Georgien und zurück.

Man muß schon ein bißchen verrückt sein, um einen Ausflug mit Einmots nach Tiflis, der Hauptstadt Georgiens (die Russen sagen Grusinien) zu planen. Man muß auch sehr leichtgläubig sein, wenn man den Einladenden jedes „No Problem“ glaubt. So ein Mensch ist Holger, mit angeblich besten Beziehungen nach Georgien, einer Freundin von dort und den Erfahrungen von zwei Besuchen mit der Linie.

Man muß auch ein bißchen verrückt sein, um mitzufiegen. Und das sind wir. Peter mit allen nötigen Lizenzen, ich mit einer geliehenen Videokamera, deren Sucher nach drei Tagen seinen Dienst versagte mit Holger in der Beech 33 des HFC und Achim mit Frau Güde und Freund Gerhard in einer Wassmer Gephard.

Nachdem alle, die bei dem eigentlich für August angesetzten Trip noch mitkommen wollten gekniffen hatten, waren wir sechs Aufrechten übriggeblieben und machten uns am Sonntag, dem 17.10 auf den Weg. Bis auf eine waren alle Überfluggenehmigungen eingeholt, Visa waren ausgestellt, das Wetter war sehr gut fliegbar und unsere D-EVBA hatte eine frische 50h - Kontrolle hinter sich. Die Wassmer war auch wieder perfect flugfähig, nur kurz vor Abflug fehlte Achim noch eine Überflugenehmigung über Rumänien, so daß diese Hälfte der Truppe schon androhte, ihre Reisepläne in Richtung Teneriffa zu ändern.

Um 07:26 UTC hob die Beech ab nach Budapest. Der Flug war IFR gefiled und fliegerisch problemlos, wie übrigens alle Legs danach auch, welcher Ärger uns hingegen am Boden erwarten würde, war hier noch nicht abzusehen.

Budapest war die erste geplante Zwischenstation zum Tanken, wir erreichten LHBP nach 02:48 h Flugzeit. Weiter ging es nach genau einer Stunde und zwei Minuten Aufenthalt - Achim war genau eine Stunde nach uns in Berlin gestartet und hatte aufgrund der Unmenge Sprit, die in seinen Flieger paßt keinen Tankstop in Budapest nötig.

So kam es dann, daß wir nach dem Start in LHBP uns auf der gleichen Frequenz wiederfanden und bis Istanbul fast in Sichtweite hintereinander flogen. Beinahe hätte Achim uns noch überholt, aber

er war schneller an der Rumänischen Grenze als das Fax mit seiner Überfluggenehmigung, so daß man ihn in eine Warteschleife schickte - der Controller hat sich danach mehrfach entschuldigt. Der Wind war mit uns und nach 4:07 Stunden Flugzeit hatten wir türkischen Boden unter den Füßen. Im Anflug auf Istanbul war der Funkkontakt miserabel - man hatte den Eindruck, die hervorragend englisch sprechende Radar - Lotsin sitzt mit einem ICOM auf einem Minarett. Achim hatte schon über dem Marmarameer Höhe abgebaut und bekam natürlich keinen Funkkontakt wie wir auch. Dadurch verspätet sich unser Decent, so daß wir über Istanbul in Vollkreisen Höhe abbauen müssen - kein schönes Gefühl über diesem eindrucksvollen Moloch von einer Großstadt.

Das Groundhandling in LTBA ist perfekt und freundlich, aber man sollte nach Möglichkeit darauf verzichten. Am nächsten Tag nach einer Übernachtung in einem Mittelklasse - Hotel im Zentrum Istanbul und einem wunderbaren Adana-Kebab am Abend wurde uns die gepfefferte Rechnung präsentiert: rd. 500 \$ pro Flugzeug.

Was soll's, wir waren erst am Anfang unserer Reise und ahnten nicht, wie schlimm es noch kommen würde.

Montag 07:18 dann unser Abflug nach Batumi, der ersten erreichbaren georgischen Stadt 12 km hinter der türkischen Grenze. Landung in UGSB nach einem weiten Leg über offenes Wasser da landseitig niedrige Wolken hingen um 11:32 UTC.

Wir stellen die Maschinen ab und werden sofort von einer Menschenmenge, die sich übrigens ohne Kontrollen auf dem Flugfeld bewegt, umringt und bestaunt.

Das Fotografieren und das Filmen sind verboten, auch sonst stellt sich der Georgier als sehr Kerascheu heraus - wir werden später langsam begreifen warum.

Nachdem das Gepäck ausgeladen ist werden die Flugzeuge mit Knete und einer Petschaft versiegelt, wir erhalten einen Einreisestempel in die Pässe auf unsere 80.- DM - Visa und werden von unserem Gastgeber, dem Vater eines in Berlin lebenden Aupair - Mädchens in das Quartier, eine extra für uns „entmietete“ Wohnung im Zentrum der Stadt gefahren. Niemand vom Flugplatz fragte uns nach unseren Plänen und Wünschen, es gibt keine Landemeldung und selbstverständlich keine Informationen über die zu zahlenden Gebühren in Batumi.

Am Abend ist Party - wie jeden Abend egal wo wir zu Gast sind in diesem Lande. Die Tische biegen sich unter wirklich sehr leckeren lokalen Spezialitäten, der Wodka ist selbstgebrannt und so brennt er

auch uns selbst im Hals, obwohl er teilweise da aus Trester hergestellt einem Grappa ähnelt - da muß man durch denn nichts ist schlimmer als einen gastfreundlichen Georgier durch Ablehnung zu beleidigen.

Batumi selbst liegt am Mittelmeer und ist durch und durch marode. Es regnet den ganzen Tag, so daß nicht mal die Sonne alles in etwas freundlicheres Licht rücken kann, meine Badehose hab ich verschrottet.

Die Menschen sind sehr freundlich, in dem Kaffee gegenüber dem Haus in dem wir untergebracht waren hatten wir Schwierigkeiten, unsere Zwischenmahlzeit zu bezahlen - wir waren stets eingeladen.

Am nächsten Tag steht fest, daß wir kein Flugbenzin erhalten werden. Keine der uns gemachten Zusagen wurde eingehalten, weder in Batumi noch in Tblissi ist AVGAS 100LL zu bekommen, statt dessen wartet ein Navigator, dessen Dienste wir zuvor ausdrücklich abgelehnt hatten auf uns. Den Navigator begründete man damit, daß Piloten, die, obwohl sie von Berlin über Ungarn, Rumänien, Bulgarien und die Türkei bis nach Batumi gefunden haben, nicht fähig sind, ohne Navigator in Georgien zu fliegen - außerdem sind die Controller in Tiflis angeblich nicht der englischen Sprache mächtig. Wir hätten natürlich auch für den Navigator all unser Gepäck in Batumi lassen müssen, da wir sonst überladen gewesen wären. Er versucht noch, uns mit dem Versprechen, in Tiflis Benzin zu besorgen (nie in meinem Leben habe ich so oft in kurzer Zeit Menschen „NO PROBLEM“ sagen hören), uns zum Weiterflug zu überreden - wir lehnen natürlich ab.

Seine Rechnung von 300 \$ können wir reduzieren auf 100 \$ und die Einladung zur kostenlosen Mitfahrt im Minibus nach Tblissi - dazu hatten wir uns inzwischen entschlossen.

Leider war es schon dunkel, als wir uns auf den Weg nach Tiflis machten. So konnten wir von der Schönheit des Kaukasus auf dem Hinweg nichts sehen, die miserable Qualität der Straßen spürten wir dafür um so intensiver. Regelmäßig wurden wir durch Polizeisperrn a fgehalten, erfuhren aber nie, wie die Fahrer unsere Weiterfahrt regelten, mit Geld oder ohne?!

Angekommen in Tiflis bei Nino's Eltern war schon der Tisch gedeckt. Bis in die frühen Morgenstunden wurde die Deutsch - Georgische Freundschaft gefeiert, dann ging es zum Schlafen in die Berge. Andros Datscha, über den Status eines Rohbaus erst im Erdgeschoß herausgekommen, diente uns für zwei Nächte als Quartier. Geschlafen wurde in Krankenhausbetten, die Andro aus einer humanitären Spende vor der Verschwendung in einem Krankenhaus gerettet hatte.

Am nächsten Morgen ging es nach Tiflis. Güde, Gerhard und Nino sahen sich die Stadt an, Achim, Peter, Holger und ich besuchten einen Architekten, der evtl. für Holger einen Auftrag hat und führen dann in eine Fabrik, die sich mit der Herstellung von Suchoi-Jets befaßt. Nebenher werden noch MIGs repariert und der Direktor des Ganzen will in Georgien die AL aufbauen. Zwei Stunden haben wir Zeit, Herrn Dr. Tordia zu erklären, daß es zum Betrieb einer Flugschule und einer Flugzeugvercharterung einige Regeln zu beachten gibt, die bei uns in gedruckter Form mehrere Meter Aktenordner füllen. No Problem. Welche Flugzeugmuster er denn in der Schulung einsetzen wolle? Er zeigt uns einen Prospekt der YAK 58, jenes Flugzeug, das vor Jahren vor der ILA in SXF abgestürzt ist und das jetzt wieder mit stärkerem Motor produziert werden soll. Was dann die Flugstunde kostet? No Problem.

Dann wird die Zeit knapp, wir dürfen dennoch die Produktionshallen besichtigen - der Vergleich mit den Airbuswerken, die wir vor wenigen Monaten besuchten, fällt knapp zugunsten der Hamburger aus... Gespenstisch dunkel die Hallen (es war schon feierabend) und keiner mag daran denken, daß diese Bedrohung noch vor wenigen Jahren gerade uns Berliner direkt im Visier hatte.

Auf dem werkseigenen Flugfeld stehen fertige Maschinen zur Auslieferung. Kunden sind Nordkorea, Tschechien, Bulgarien und sehr viele ehemalige UdSSR-Staaten.

Wir werden zu einem Rundflug in einem MI 8 Heli eingeladen, ersatzweise auch in einer Suchoi, müssen aber aus Zeitmangel ablehnen - unsere Bitte, stattdessen uns im Heli nach Batumi zurückzufliegen wird dann auch abgelehnt, denn es gibt wohl auch unter Fliegern regionale Feindschaften.

Am Abend, na was wohl: Party auf der Datscha. Da der Strom zu schwach war, um das normale Radio zu betreiben, wurde ein Kleinwagen reingetragen, so gab es Musik aus der Kofferklappe.

Am nächsten Morgen geht es wieder per Mini-Bus nach Batumi. Zu den Stops in Polizeikontrollen kommen noch Zwangspausen, die ich in hockender Stellung im Gebüsch verbringen mußte - der letzte Schluck am Vorabend war wohl schlecht.

Die Fahrt durch die Berge und am Schwarzmeerstrand entlang zeigte uns die beeindruckende Schönheit der Landschaft und den erschreckend verfallenen Zustand der Gebäude und Betriebe am Rande der Straße.

Zurück aus Tblissi, wo wir übrigens am Internationalen Flughafen vergeblich versucht hatten, eine Wetterberatung zu erhalten, planen wir für Freitag, den 22.10. den Rückflug. Am Abend noch versuchen wir, unsere Maschinen zu betanken, scheitern jedoch an den

Siegeln, die wir selbst erst brechen dürfen, nachdem der Versiegler sie auf Unversehrtheit geprüft hat - und der ist nicht zu finden.

Wir stehen am Freitag morgens um 6:00 Uhr auf, warten bis es hell wird, denn es gibt wieder keinen Strom. Unsere Gastfamilie drückt uns noch ein Freßpaket für Anna in Berlin in die Hand, ungeheuer schwer und nach einer Weile auch noch tropfend. Am Flughafen saugen wir dann aus der D-EERL alles verfügbare AVGAS in die D-EVBA und betanken die Wassmer mit Autobenzin 95 Octan, relativ teuer aber dafür garantiert aus türkischer Produktion. Die Polizei stempelt unsere Visa ab, die Siegel werden geöffnet und wir checken unsere Maschinen. Da in der Wetterberatungsstelle nur die Höhenwindkarten in FL 400 zur Verfügung standen und die Damen mangels englischer Sprache auch nicht in der Lage waren, uns eine mündliche Beratung anzubieten, lassen wir uns das Wetter telefonisch per Handy aus Berlin durchgeben.

Nachdem wir widerspruchslos und ohne zu wissen wofür, natürlich auch ohne Quittung 58 \$ Gebühr bezahlt hatten und gerade im Begriff waren einzusteigen, kommt eine der Wetterberaterinnen mit der Forderung, für ihren Service pro Flugzeug 120 \$ zu bezahlen. Wir gehen erobst mit ihr zurück in das Meteo-Office und sind noch dabei, den Preis für eine nicht erbrachte Dienstleistung zu verhandeln, als die Buchhalterin des Flughafens das Büro betritt.

Und diese Dame präsentiert uns eine Rechnung, die uns die Sprache verschlägt: wir sollen pro Flugzeug für Landung, Handling und Parken 4.995 Lari, umgerechnet ca. 5.000.- DM bezahlen - was wir weder konnten noch wollten.

Und damit begann einer der aufregendsten Tage unseres Ausfluges. Glücklicherweise funktionierte Holgers Handy (die Rechnung belief sich am Ende auf 1.200 DM), so daß wir in der Lage waren, telefonisch um Hilfe zu bitten. Aber keiner konnte oder wollte uns helfen, denn wir waren durchaus gewillt, normale Gebühren wie in z.B. Deutschland 4.50 DM / Tonne / pro 24h oder in der Türkei 2 \$ / Tonne / 24h zu bezahlen, nicht aber die Preise, die in Batumi für Flugzeuge bis 50 To. gelten sollten.

Also weiter telefonieren, aus Schoenefeld eine Preisliste als Beispiel per Fax anfordern, Quittungen von Budapest und Istanbul vorzeigen - es half nichts, der Direktor des Flughafens, ein Herr Ruslan bleibt stur.

Als gegen Mittag die Situation immer aussichtsloser wird und Achim so aussah, als ob er gleich den Rambo geben würde, bitte ich Ruslan, wenigstens ein Flugzeug starten zu lassen - die Wassmer darf fliegen. Zurück bleiben mit einem mulmigen Gefühl im Bauch die 3 Insassen

der Beech und uns wird langsam klar, daß wir an diesem Tage nicht mehr aus Batumi abfliegen werden.

Wir erwägen Alternativen. Nachts einfach abhauen geht nicht, da rund um die Uhr ein Jeep mit zwei schwerbewaffneten Polizisten neben dem Flugzeug steht. Bis Montag warten und dann in Tiflis Geld besorgen geht uns gegen den Strich, also bleibt nur, Holger als Geisel zurücklassen und mit der Linie zurückfliegen, wenn sich am Samstag die Situation nicht ändert. Den Gedanken, die Maschine zu spenden und für Holger ein fröhliches Reiseleiter - Hängen anzusetzen verwerfen wir, da die Beech ja nicht uns allein gehört.

Achim kommt leider wegen miserablen Wetters nur bis Trabszon, dort übernachten die drei und fliegen am nächsten Tag in einem Tankstop in Budapest bis Berlin durch. Die Wassmer hat schon eine beeindruckende Endurance - aber ich kann mir nicht vorstellen, mit meiner beginnenden Altersblasenschwäche zehn Stunden non Stop im Flieger zu hocken.

Trotz endloser Telefonate mit allen Bekannten und Freunden Holgers in Tiflis, mit mehreren Botschaften, dem Transportminister B. Mischeradse und der Handelsministerin T. Berutschadswili bleibt Herr Ruslan hart. Er behauptet, daß diese Gebühren gesetzlich vorgeschrieben seien und er sich nur an seine Vorschriften halte: rd. 9 \$ / Stunde Parkgebühren plus einige Pauschalen für Landung und Handling. Wir zeigen ihm unseren Vorrat an Dollar - insgesamt 500 waren uns verblieben. Ruslan wird weich und reduziert seine Forderungen auf pauschal 4.500.- \$.

Fast der letzte Anruf war dann der beim Direktor der Suchoi - Werke in Tblissi, Herrn Dr. Pantiko Tordia. Da Herr Tordia kein Englisch spricht, gab ich unserem Gastgeber das Handy mit der Bitte, ihm unsere Lage zu schildern. Das Gespräch war kurz und am Ende sagte unser Papa: „Morgen um 11:00 Uhr könnt Ihr fliegen - Herr Tordia bezahlt für Euch!“ - was wir zwar nicht wollten, aber wohl als letzte Chance vorerst akzeptieren mußten. Später hat Holger erfahren, daß der Transportminister wohl an Ruslan eine Anweisung gab, uns ziehen zu lassen, aber die Region Batumi liegt im Clinch mit der Zentralregierung in Tiflis und was da gesagt wird bewirkt in Batumi wohl immer das Gegenteil.

19:30 local wirft uns Ruslan ´raus, wir fahren (illegal, denn wir hatten ja gar kein gültiges Visum mehr) wieder in unser Quartier in Batumi und verbringen eine unruhige sorgenvolle Nacht.

Am Samstagmorgen stehen wir wieder brav im Met-Office, einem Raum von 2 mal 3 Metern, ständig überfüllt mit zwei Diensthabenden und mindestens fünf qualmenden und palavernden Müßiggängern, als ein Fax in georgischer Sprache ankommt, auf dem man die Zahl

4.500 erkennen kann - Herr Dr. Tordia hatte Wort gehalten und bürgte für uns. Wir legen noch unsere baren 500 \$ auf den Tisch Ruslans, der Preis war natürlich über Nacht gestiegen, ignorieren die wiederholte Forderung nach den zweimal 120 \$ für die Wetterberatung und dürfen abfliegen!!!

Und das Signal brauchte man uns nicht zweimal zu geben. Der Tower reagierte nicht auf unsere Anforderung einer Rollfreigabe, also rollten wir ohne zur Startbahn. Dann kam um 07:37 das ok zum Start und wir hoben ab Richtung Samsun in der Türkei, erleichtert, froh und glücklich und bis auf eine Ausnahme festen Willens, nie wieder einen Fuß auf georgischen Boden zu setzen.

In Carcamba, dem nagelneuen perfekten Flugplatz LTFH der Nordtürkischen Stadt Samsun gelandet um 09:16 UTC fühlen wir uns wieder wie in der Zivilisation. Wir werden sehr freundlich empfangen - nur AVGAS gibt's auch nicht. Achim hatte aber kurz zuvor angerufen und von einem kleinen Privatplatz Engiz am anderen Ende der Stadt erzählt, an dem es AVGAS geben soll. Holger quält wieder sein Handy und erfährt vom Petrol Ofisi in Istanbul, der einzigen Firma in der Türkei, die mit höheroctanigem Sprit handelt, daß gerade 6000 Liter dahin geliefert wurden, ebenso erhalten wir die Telefonnummer vom Platz. Dort betreibt Yussuf eine Flugschule, die erste nach JAR zertifizierte in der Türkei. Wir erhalten per Fax eine „Anflugskizze“ und die Zusage für Sprit in jeder Menge.

Das Wetter wurde immer schlechter, als wir von Carsamba nach Engiz fliegen war abzusehen, daß wir in Samsun übernachten müssen. Yussuf und sein Team (im Internet: www.samair.com) empfangen uns mit Tee, wir tanken 291 Liter (nicht Tee, AVGAS) und freuen uns darüber, Yussuf kennengelernt zu haben. Sein Platz liegt direkt am Meer, die Bahn ist 900 Meter lang und sauber asphaltiert, sein Flugzeugpark ist in allerbestem Zustand, er bietet von PPL bis Fallschirmsprung alles an, es ist ein Restaurant im Bau und im nächsten Sommer baut er für Besucher ein Camp auf seine Wiese - alles genug Grund, für nächstes Jahr mal ein Fly-In nach Engiz zu erwägen.

Zurück in Carcamba schieben wir die Maschine an den Rand des Vorfeldes und Peter gibt noch die Flugplan für den Sonntag bis Budapest auf. Im Met-Office lernen wir einen jungen Segelflieger kennen, der uns anbietet, uns im Gästehaus der dortigen Tabakindustrie unterzubringen. Wir lehnen dankend ab, denn nach 5 Tagen ohne Dusche stand uns der Sinn nach dem besten und teuersten Hotel der Stadt - 40 Mark hat es gekostet, incl. Frühstück!

Das Zimmer unter Wasser gesetzt, die letzten sauberen Klamotten angezogen, einen ersten Drink an der Bar genommen - wir fühlten uns wieder als Menschen!

Da in dieser (warum eigentlich) von Tourismus völlig verschonten Gegend auch keine Attraktionen im Nachtleben zu erwarten waren und wir für den nächsten Tag die wohl längste Tages - Flugzeit im Leben der Beech vorhatten, ging es nach einem guten Essen früh ins Bett.

Der Sonntag begann mit einem guten Frühstück um 6:30 Uhr loc. Mit dem Taxi ging es zum übriggens nagelneuen Flugplatz, auf dessen Anzeigetafeln gerade mal 3 Flüge nach Istanbul für die nächsten 24h angezeigt waren - welche Verschwendung. Der Zoll spielte Karten mit der Polizei, das Mädlel im Tower häkelte eine Decke und die Besitzer der Kioske aßen gelangweilt ihre eigenen Waren auf.

Auf dem nächsten Leg nach Istanbul (05:46 bis 08:32) zeigte sich leider ein Fehler in meinem persönlichen Blasenmanagement, ich mußte zur vorsorglich mitgeführten leeren Granini - Flasche greifen. Da ich hinten saß ging das völlig unbemerkt für Pilot und Copilot zu machen, Holger hat sich nur nach der Landung gefragt, warum mein Wehklagen, daß nach einer Stunde begann 30 Minuten vor der Landung plötzlich aufgehört hatte.

In Istanbul gelandet, verzichteten wir mit Nachdruck auf jedwedes Handling. Dadurch sparten wir gegenüber dem Hinflug eine Menge Geld, denn nach dem Tanken (die meiste Zeit wurde damit verschwendet, den Preis in DM zu errechnen) sprangen wir sofort wieder in die BA und requesteten StartUp. Denkste. Der Flugplan lag weder in Istanbul noch in Ankara vor, der Tower in Carcamba hatte wohl zu viel zu häkeln gehabt und vergessen ihn nach Ankara weiterzuleiten. Also wieder raus aus der Maschine - und übrigens, haben Sie denn überhaupt Landegebühr bezahlt??? Natürlich nicht, irgendwie hatten wir geglaubt, das geht unter wenn wir das Groundhandling ablehnen. Weit gefehlt, also werden wir von der Handlingfirma abgeholt, Peter geht ins AIS um einen neuen Flugplan aufzugeben und ich lande nach einem ewigen Fußmarsch in der Kasse. 83 \$ nur waren zu löhnen, im Gegensatz zu den über 500 \$ vom Hinflug.

Vor dem Weiterflug nach Budapest gab es wieder einen langen Anruf beim Wetter in Berlin. Das hat sich als die sicherste und trotz der hohen Handykosten effektivste Methode herausgestellt. Natürlich hörten wir on route auch alle verfügbaren VOLMET ab, das von Belgrad zum Beispiel ist reine Stromverschwendung, man versteht kein Wort. Eine Kaltfront lag genau in unserem Flugweg, glücklicherweise nur ein inaktives Fröntchen, denn umfliegen wäre nicht möglich gewesen. Die Außentemperatur war um Null Grad, so daß wir in FL 120 stets ein Auge auf die Fläche haben mußten - kein Eisansatz zwang uns nach unten. Der Wind aber machte uns sorgen, ständig wurde der Spritverbrauch hochgerechnet und es war zu be-

fürchten, daß wir vor Budapest zum Tanken runtermüssen. Glücklicherweise drehte der Wind hinter der Front, so daß wir nach 5:18 Std. Flugzeit noch mit ausreichender Reserve um 16:06 in LHBP aufsetzen konnten.

Dort gibt es inzwischen ein richtiges GAT mit extra für uns wiedereröffnetem Duty Free Shop. Auch die Wetterberatung, das Tanken und die Flugplanaufgabe funktionieren nach westeuropäischem Strickmuster - nur die Slotvergabe durch Prag zwang uns zu einer weiteren Wartestunde.

18:32 UTC durften wir erst in Richtung Heimat starten, der Rest des Tages ging dabei drauf. Der Flugweg war fast überall Cavok, es war ein herrliches Leg mit einem eindrucksvollen Sonnenuntergang, hilfreichem Wind, vielen Directs in FL 100 und einem wunderschönen langen Decent, 21:39, also kurz vor Mitternacht local war der Flug in EDDB zu Ende.

Sicher haben wir auf unserem Trip manchen Rekord gebrochen: Wir waren die ersten Einmots überhaupt, die Georgien besucht haben, keiner aus unserem HFC war jemals so weit östlich wie wir und nie war die BA an einem Tage so lange in der Luft, insgesamt 11 Stunden und 11 Minuten, nie war der Stundenverbrauch so niedrig und nie war aus einem erholsam geplanten Ausflug ein so anstrengendes Erlebnis geworden.

Berlin, im Oktober 1999

Thomas Böhme