



Von Nagold in den Süden Bulgariens

SCHWARZMEER-SOMMER

Berthold Mast und Norbert Niethammer vom FSV Nagold planen jedes Jahr eine gemeinsame Tour. Sie hatten von Problemen bei Flügen nach Bulgarien gehört. VFR ans Schwarze Meer mit der Katana – würde das überhaupt klappen? Die beiden wollten es wissen.



Berthold Mast (im Cockpit sitzend) und Norbert Niethammer mit ihrer Vereins-Katana vor dem modernen Hangar in Primorsko.

Seit mehr als 20 Jahren komme ich regelmäßig in den Süden Bulgariens ans Schwarze Meer. Vor zehn Jahren sah ich dort das erste Mal eine Einmot, und vor fünf Jahren wurde in der Gegend ein unkontrollierter Platz eröffnet. Jetzt wollte ich es wissen und selbst hinfliegen. Ich dachte mir, dass das auch nicht abenteuerlicher sein kann, als in eine alte, klapprige Tupolew-Chartermaschine einzusteigen.

Gemeinsam mit Norbert Niethammer, meinem Fliegerfreund beim FSV Nagold, nehme ich im Sommer 2012 das Schwarze Meer ins Visier, genauer gesagt Primorsko am südlichsten Zipfel von Bulgarien. Da wir beide keine IR-Berechtigung haben und unsere DV20 Katana auch nur VFR ausgerüstet ist, bedarf es einiger Vorbereitung, insbesondere, da in einigen östlicheren Staaten VFR-Flugbetrieb noch nicht alltäglich ist und Verfahren sowie Platzbeschreibungen oft nur für IFR oder überhaupt nicht erhältlich sind.

Es gibt auch keine aktuellen Flugberichte für Bulgarien. Die wenigen, die wir finden, sind alt. Dort ist viel von Genehmigungsprozeduren bei Ein- und Ausflug und von schwieriger Flugplanung und einer Menge Restriktionen die Rede. Nach Studium aller Informationen und Bestätigung der zuständigen Stellen wissen wir: Es sind keine Genehmigungen mehr notwendig. Bedingung ist jedoch ein akzeptierter Flugplan. Das ist alles!

Gefühlt gut vorbereitet, checken wir unsere Vereinsmaschine, packen

Motoröl, einen Ersatzschlauch und einen Erdanker mit Verzurrseilen ein. So sind wir am 16. Juli startbereit. Das Wetter ist in Bulgarien, Rumänien und Ungarn wunderschön. Um sieben Uhr heben wir in Nagold ab. Wir müssen zwischen Innsbruck und Graz unsere Katana bis auf FL 120 quälen, um hinter Zell am See den Sprung nach Graz on top zu schaffen. Dort geht alles flott: tanken, den vorbereiteten Flugplan aufgeben und dann weiter Richtung Szeged über den Grenzpunkt Gotar. Im Flugplan haben wir bei der Höhe immer nur „VFR“ angegeben. Deshalb werden wir von Budapest Information (und auch später in den folgenden Ländern) nach der gewünschten Flughöhe gefragt. Unsere gewählten Höhen zwischen 2000 und 4000 Fuß sind nie ein Problem.

Die Route über die Ebene von Ungarn ist recht eintönig. Da ist der Plattensee natürlich eine wunderschöne Abwechslung. Im Funk werden uns keine Denksportaufgaben in Form lästiger Estimates bis zum nächsten Punkt gestellt.

Unser Zielplatz, Szeged, hat eine parallele Gras- und Asphaltbahn zur Auswahl. Eine große Flugschule ist hier ansässig, und der Tower wird professionell und in feinstem Englisch gemanagt. Erstaunt hat uns nur die Begrüßungsfloskel „Servus“ im Funk. Benzin, Landegebühr und Zoll können wir bar in Euro oder per Karte bezahlen. Wir haben Glück, dass am Platz gerade ein anderes Flugzeug abgefertigt wird und die Grenzer uns gleich mit abfertigen. Offizi-



Die Donau bildet über eine lange Strecke die Grenze zwischen Bulgarien und Rumänien. Im Bild: die Mündung des Oltz (unten rechts) in die Donau beim Meldepunkt Somov.



Der Plattensee bringt Abwechslung in die Landschaft, die zwischen Österreich und Ungarn noch recht eintönig ist.



Veliko Tarnovo war im Mittelalter Hauptstadt des Bulgarischen Reiches. Ihre Architekturdenkmäler machen sie zu einem beliebten Touristenziel.



Badestrand am Schwarzen Meer. Unmittelbar vor der türkischen Grenze liegt Sinemorets.

Die Reiseroute

Deutschland, Österreich, Ungarn, Rumänien, Bulgarien



Nagold, Graz, Szeged, Gorna, Primorsko, Vilshofen, Nagold

Kartenmaterial: Jeppesen-SE-Karten; Anflugkarten aus AIP, Anflugblatt Szeged aus dem Internet; optional: Karten von Bulgarien bei www.atsa.bg

Lande- und Abstellgebühren/Zoll: 61 Euro für Landung und Zoll in Szeged; 25 Euro in Gorna, zuzüglich 45 Euro fürs Parken (am Wochenende teurer); 10 Euro in Primorsko (10 Euro für den Hangarplatz/Sonderpreis, vorab verhandeln), 5 Euro pro Tag fürs Parken auf dem Vorfeld

Hotels/Unterkünfte: 40 Euro fürs Zimmer in

Gorna/Veliko Tarnovo; alle Preisklassen, je nach Anspruch, in Primorsko und Umgebung

Gut zu wissen: Zoll unbedingt vorher anmelden (zwischen Schengen- und Nicht-Schengen-Staaten), offiziell zwei Tage Vorlaufzeit. Avgas gibt es nur an großen Plätzen (vorher anfragen!) Es ist hilfreich, die Flugpläne vorzubereiten und zu speichern. Wir haben sie vorab bei der DFS eingestellt, damit wir unterwegs nur noch die Uhrzeiten anpassen mussten. In Bulgarien muss man für Inlandsflüge den Flugplan vor Ort beim AIS machen. Es herrscht dort Flugplanpflicht für jeden Flug.

ell muss man die Grenzpolizei zwei Tage vorher anfordern. Das hatten wir übersehen.

Nach einem kurzen Wettercheck und der Flugplanaufgabe fliegen wir weiter Richtung Grenzpunkt Inved und nach Rumänien. Unser nächstes Ziel ist Gorna Oryahovitsa in Nordbulgarien. Kurz vor der Grenze wechseln wir zu Bucaresti Information und bekommen einen individuellen Transpondercode sowie unsere gewünschte Flughöhe in gut verständlichem Englisch mitgeteilt.

Über die südlichen Karpaten und dünn besiedelte Gebiete fliegen wir nahe an der serbischen Grenze entlang Richtung Craiova. Hier ruft uns Bucaresti das einzige Mal: Wir sollen zehn Grad kleiner fliegen, um von der serbischen Grenze wegzubleiben. Die Lotsen haben uns offenbar die ganze Zeit auf dem Schirm, und Annäherungen an die serbische Grenze scheinen doch ziemlich problematisch zu sein.

Bei der Planung hatten uns die D- und R-Gebiete in Rumänien viel Kopfzerbrechen bereitet, weil diese nur mit NOTAM spezifiziert sind und entweder eines dieser Gebiete oder der Delta-Luftraum von Craiova durchfliegen werden muss. Bei Annäherung fragen wir den Lotsen, ob und welche Beschränkungsgebiete aktiv sind. Die Antwort: „No restrictions.“ Das lasse ich mir ausdrücklich bestätigen. Der Platz in Craiova, so der Lotse, sei

geschlossen, und sonst gebe es keine Beschränkungen. Wenn das keine fliegerische Freiheit ist! Nach diesem Funkkontakt hören wir bis auf aktuelle Popmusik nichts mehr von Bucaresti.

Die Landschaft in Rumänien ist auf der dreistündigen Route recht abwechslungsreich, mit Bergen und größeren ebenen Landstrichen. Immer wieder können wir uns an der Donau orientieren. Den Grenzpunkt Somov bildet ein Flussdreieck.

Hier melden wir „approaching Somov“ und wechseln auf Sofia Information. Wir erhalten ein „direct LBGO“. Im Anflug auf Gorna werden wir doch noch mit einer Denksportaufgabe konfrontiert: Wir sollen bei Charlie-Bravo im Anflug aufpassen. Nach einem Blick in die Karte, wo natürlich kein Charlie-Bravo zu finden ist, wird uns schnell klar, dass der Cumulonimbus (Cb) im Nordosten gemeint ist. Nach einer kurzen Dusche, unangenehmem Krachen im Funk und einem bockigen Anflug werden wir von einem Follow-me und einem Marshaller abgeholt.

Am Abstellplatz erfolgt eine kurze Grenzkontrolle, die lediglich darin besteht, unsere Ausweispapiere anzuschauen. Danach fixieren wir die Katana auf Gras vor dem Flughafengebäude mit Erdankern. Angesichts

des lauenden Charlie-Bravo scheint uns das sicherer zu sein.

Am Platz ist kein Avgas erhältlich. Da wir aber am nächsten Tag nur noch eine kurze Strecke vor uns haben, begnügen wir uns mit 20 Litern Autobenzin. Das soll am nächsten Morgen organisiert werden. Es bleibt die Frage nach der Übernachtung. Gorna ist ein ziemlich unspektakuläres Städtchen. Sehenswert hingegen ist die

„CHARLIE-BRAVO“ ENTPUPPT SICH ALS CUMULONIMBUS, DER DEN ANFLUG BOCKIG GESTALTET.

20 Fahrminuten entfernte alte Hauptstadt Bulgariens, Veliko Tarnovo, ein kulturelles Zentrum mit regem Tourismus. Wir übernachten dort für 20 Euro pro Person, inklusive Frühstück, in einem sehr guten, klimatisierten Zimmer. Die Landeswährung Lewa wurde einst an die D-Mark gekoppelt, und das gilt bis heute: Ein Euro entspricht zirka zwei Lewa.

Abends machen wir einen Rundgang durch die Altstadt und nehmen im Zentrum ein üppiges Abendessen im Freien ein. Wir bezahlen 37 Lewa inklusive Getränken, also nicht mal zehn Euro pro Person, und überlegen kurz, ob wir nicht bleiben sollen.

Am folgenden Morgen praktizieren wir Arbeitsteilung. Einer macht den Papierkram mit Flugplan und

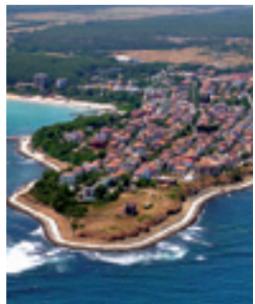
Wetter, der andere organisiert Benzin an einer Tankstelle im Ort. Abgesehen davon, dass man innerhalb Bulgariens immer einen Flugplan braucht, muss man nach Primorsko einer festgelegten Route folgen. Routen und Punkte sind natürlich weder in den Jeppesen-Karten noch in der Navi-Datenbank enthalten. Der AIS-Mitarbeiter gibt uns die Punkte Am-tov, Alivi, Esena und Sredets mit Ko-

ordinaten, und wir tragen sie in die Karten ein. Damit ist der Flugplan kein Problem mehr, und es folgt der Transpondercode aus Sofia.

Die Kommunikation läuft hier noch überwiegend per Fax. Zwischenzeitlich meldet sich auch Dimitar, der Flugplatzchef von Primorsko, auf meinem Handy. Er ist schon ganz gespannt, wann wir kommen.

Wir verlassen Gorna zum letzten Hüpf bis Primorsko. Auf dem Weg vom Norden Bulgariens an den südöstlichen Zipfel am Schwarzen Meer überfliegen wir den Bergzug Stara Planina mit seinen Stauseen, danach wird das Gelände überwiegend flach, gelegentlich leicht hügelig. Natürlich will der Lotse aus Sofia immer wieder Estimates. Aber wir sind ja gut vorbereitet.

Die Route hält uns wegen des internationalen Airports Burgas bis kurz vor Primorsko auf maximal 3000 Fuß.



Primorsko liegt auf einer Landzunge im äußersten Südosten Bulgariens. Oben links: der Flugplatz.



Tower und Flugplatzgebäude in Primorsko. Der Platz wurde 2003 errichtet.



Dimitar (rechts) ist der freundliche Leiter des Platzes. Er freut sich über Gäste aus Germania.



Schöne Buchten gibt's überall an Bulgariens Schwarzmeerküste.

Dann liegt es vor uns, das Ziel unserer Reise: das Schwarze Meer! In Primorsko bekommen wir für zehn Euro einen Platz auf einem Drehkarussell im abgeschlossenen Hangar. In den nächsten Tagen regenerieren wir, machen einen kurzen Lokalfly und genießen das schöne Leben am Schwarzen Meer.

Primorsko ist ein kleineres Städtchen mit noch wenig Tourismus. Es gibt viele Hotels und Apartments zu vernünftigen Preisen. Uns zieht es aber nicht an den Touri-Sonnenstrand. Mit einem Leihwagen fahren wir bis an die südliche Grenze, wo alles noch ursprünglich ist. Wir verbringen die



Anflug auf die Piste 10 von Primorsko. Die Entfernung zum Ort beträgt nur fünf Kilometer.

Zeit zwischen Sozopol und Sinemorets, dem südlichsten Dorf, nahe der türkischen Grenze.

Für den Rückflug planen wir die gleiche Strecke. Allerdings scheint das Wetter im nördlichen Teil Österreichs etwas besser zu sein. Nach den Erfahrungen der Hinreise wollen wir Rumänien wieder komplett über-

fliegen und hoffen auf „no restrictions“. Dimitar und seine Kollegen verabschieden uns wie alte Freunde und äußern die Hoffnung, dass noch viele Germanskis den Weg zu ihnen finden werden.

Am 22. Juli wird der Flugplan um 8.30 Uhr aktiviert. Die Temperatur liegt bereits bei 27 Grad Celsius. Die Landung in Gorna ist fast schon ein Heimspiel. Diesmal haben wir auch an die rechtzeitige Benachrichtigung der Grenzpolizei gedacht. Die Wetterkarte liefert keine neuen Erkenntnisse für den weiteren Weg nach Ungarn. Während wir auf der Hinreise bis zu 30 Knoten Rückenwind hatten, müssen wir jetzt mit leichtem Gegenwind leben. Ansonsten ist alles wie gehabt: Funkverkehr minimal, „no restrictions“ und Musik auf der Frequenz von Bucuresti. Da wir eine etwas nördlichere Route über die Karpaten fliegen, ist die Landschaft wilder. Die Bergkämme sind spitz und die Schluchten tief. Nahe der ungarischen Grenze versuchen wir mehrfach Funkkontakt aufzunehmen. Ohne Erfolg. Bei Budapest Information haben wir mehr Glück. Wir sollen den Überflug des Grenzpunkts Inved melden. Um 11.24 Uhr landen wir in Szeged, und die Grenzpolizei wartet bereits. Abwicklung und Tanken gehen sehr schnell, und der zuvor angekündigte Sonntagszuschlag wird uns nicht berechnet.

Wir sind gut in der Zeit und könnten es heute noch bis Vilshofen schaffen, wenn das Wetter mitspielt. Die nordöstliche Route über Linz scheint gut fliegbar. Notfalls müssen wir in Österreich zwischenlanden. Es soll ja Schlimmeres geben. Wir checken mögliche Ausweichplätze, und um 15.30 Uhr sind wir wieder in der Luft.

Vilshofen schließt um 19 Uhr. Nach unserer Planung brauchen wir drei Stunden. Zügig gelangen wir zum Grenzpunkt Stein und fliegen südlich an Wien vorbei. Die nahe Front beschert uns einen ordentlichen Gegenwind, streckenweise haben wir 20 Prozent weniger Reisegeschwindigkeit als geplant. Ab Linz dreht der Wind, und wir können sicher sein, dass wir mit unserer Spritreserve sicher nach Vilshofen kommen. Gegen 18.50 Uhr sind wir im Landeanflug, und die „ungarische“ Begrüßungsformel „Servus“ passt auch noch ganz gut. Eineinhalb Flugstunden später sind wir schon auf unserem Heimatplatz.

Nachhaltig beeindruckt hat uns die Hilfsbereitschaft und Gastfreundschaft, insbesondere in Bulgarien. Mit unserem Reisebericht wollen wir andere Piloten motivieren, diese oder eine ähnliche Reise zu unternehmen. Dimitar in Primorsko freut sich garantiert über Flugzeuge und Gäste aus Germania.

ae

Berthold Mast/rst