

Auf zu neuen Ufern!

Der Nagolder Flugplatz liegt zwar in eine wunderschöne Landschaft eingebettet und bietet ein herrliches Panorama aber trotzdem erscheint uns das Umkreisen dieses Flugplatzes, ohne genaues Ziel, auf die Dauer zu langweilig.

Aus diesem Grund haben wir uns die letzten Jahre jeweils Ziel ausgesucht und wenigstens einmal im Jahr eine größere Tour unternommen.

Von oben sieht die Welt doch ganz anders aus – selbst wenn man sich die Gegend unten schon angesehen hat – und auf fremden Plätzen trifft man überall nette und hilfsbereite Leute. Bisher haben wir noch nie schlechte Erfahrungen gemacht. Mit dem Motorsegler und dem UL klappte das ganz gut – jetzt, mit der Katana hat man hierfür jedoch noch bessere Möglichkeiten.

Also suchten wir für dieses Jahr wieder ein neues Ziel.

Die letzten Jahre waren wir hauptsächlich Richtung Süden geflogen. Deshalb war mein Vorschlag, mal die Richtung zu wechseln und eine Nord-Tour zu machen.

Nach längerer Diskussion über die Möglichkeiten und das Wetter da oben, kam Berthold auf die Idee: „Ich mach schon 20 Jahre Urlaub am Schwarzen Meer – wir könnten doch mal dort hin fliegen!“

Beide Ideen hatten ihren Reiz und so planten wir in beide Richtungen.

Bei unseren Vorbereitungen fiel uns auf, dass es keine verlässlichen Zahlen und Erfahrungen über den Spritverbrauch der Katana gab. Da wir für unsere Schwarzmeer-Tour aber Etappen von über 600 KM geplant hatten, benötigten wir hier exakte Werte, damit uns dort nicht aus Versehen der Sprit ausgeht. Wir kamen zu der Überzeugung, dass die geplante Nord-Tour die beste Möglichkeit ist, diese Erfahrungswerte zu bekommen, da hier die größten Strecken über Deutschland führen und die Infrastruktur genügend Ausweichflugplätze zum Tanken bietet.

3 Wochen vor dem großen Schwarzmeertrip fanden wir einen gemeinsamen Termin und gingen auf Nord-Tour: Nagold – Ostsee – Nordsee und zurück in 2 Tagen.

Ergebnis: Grandiose Eindrücke, viele nette Leute kennengelernt und durchschnittlicher Spritverbrauch 18 l/Std.

Nach langen Recherchen und umfangreicher Vorbereitung konnte unsere Süd-Tour jetzt starten – wobei es sich bei genauer Betrachtung wohl eher um eine Ost-Tour handelt.

Die Zollflugplätze in Szeged (Ungarn - LHUD) und Gorna Orjachowiza (Bulgarien - LBGO) waren über unser Kommen unterrichtet und auch unser Zielflugplatz in Primorsko (LBPR) war verständigt.

Ursprünglich sollte der Trip am Sonntag, den 15.07.2012 beginnen. Aufgrund unseres „schönen“ Sommerwetters mussten wir den Startzeitpunkt allerdings auf Montag verlegen.

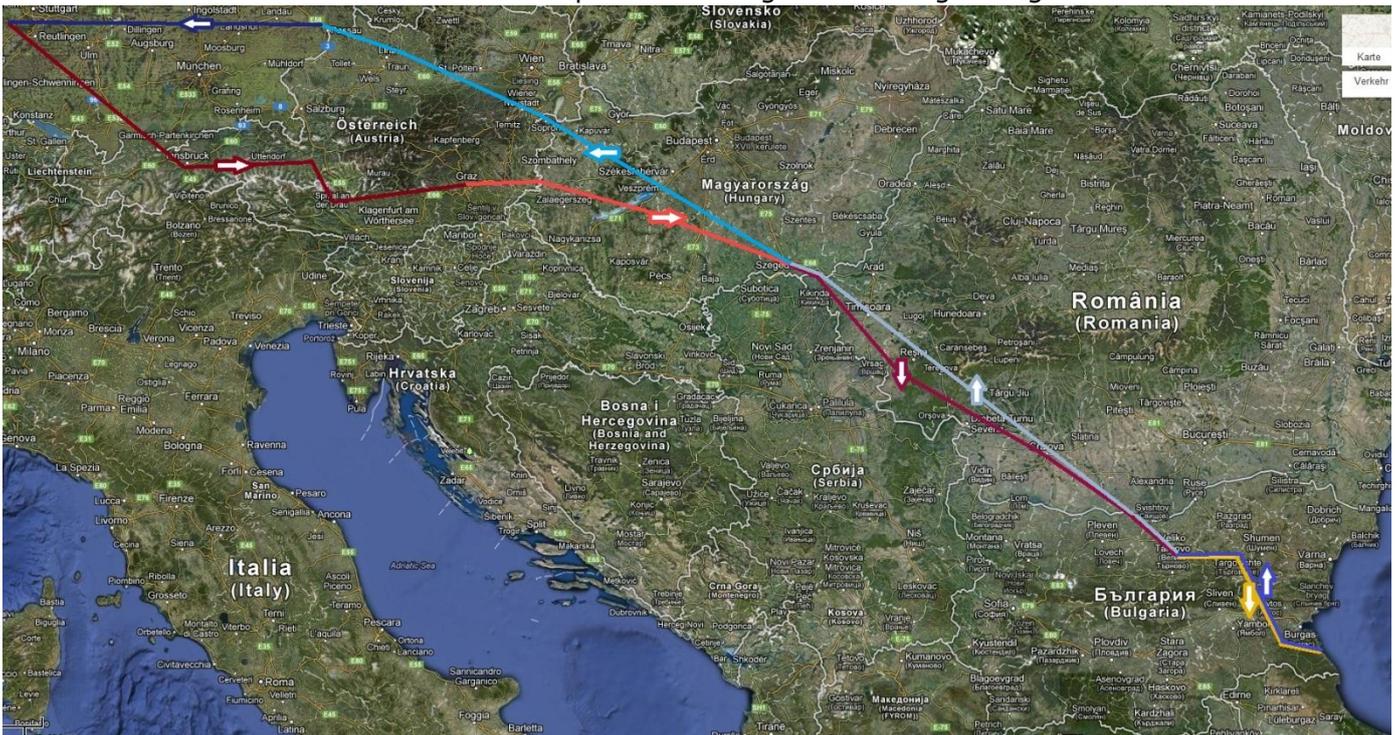


Abb1: Unsere Schwarzmeer Routen (nach jedem Stopp wechselt die Farbe)

Am Montag war die Wettervorhersage bis kurz vor unser 1. Etappenziel – Graz (LOWG) – zwar auch nicht optimal aber wir waren zuversichtlich, diese Etappe, notfalls mit ein paar Kurs-Abweichungen, zu schaffen.

In Österreich ist ja bekanntlich immer Schlechtwetter und ab Graz war bis ans Schwarze Meer Schönwetter vorhergesagt.

So beluden wir am Montagmorgen die Katana und starteten unseren Trip um 07:15 Uhr, bei ziemlich wolkenverhangenem Himmel, vom Fluggelände Haiterbach-Nagold beim Dürrenhardter Hof.



Abb2: Start in Haiterbach-Nagold



Abb3: Am Federsee (östl. vom Bodensee)

Wir entschlossen uns, nicht den direkten Weg über München, Salzburg nach Graz zu fliegen sondern über Innsbruck und den Pinzgau, da für dieses Gebiet die Wettervorhersage besser war. Richtung Österreich nahm die Bewölkung immer mehr zu, so dass wir uns bei Reutte in Tirol unterhalb der Zugspitze eine Lücke durch die Berge suchen mussten, um ins Inntal zu gelangen.



Abb4: Wolkenschichten Richtung Österreich



Abb5: Reutte – Richtung Inntal

Hier mussten wir das erste Mal etwas von der geplanten Kurslinie abweichen. Die Lücke haben wir dann jedoch ziemlich schnell gefunden und so ging es zwischen den Bergen über den Fernpass weiter ins Inntal. Dort meldeten wir uns dann beim Fluglotsen in Innsbruck, mit der Bitte, seine Kontrollzone diagonal (von Whiskey nach Foxtrott) durchfliegen zu dürfen. Die Bitte wurde uns auch gleich gewährt, mit der Vorgabe, südlich des Inns zu bleiben, da auf der Nordseite gerade ein Airliner startet. Wir bestätigten und schauten dem Jet beim Start zu, bis er nördlich von uns in den Wolken verschwand. Kurz danach hatten wir auch den Meldepunkt Foxtrott erreicht und flogen weiter in den Pinzgau, Richtung Zell am See. Hier war es in der Nacht wohl ziemlich kalt, denn die höheren Bergspitzen waren allesamt in Schnee gehüllt und sahen aus, als hätte jemand Puderzucker darüber gestreut. Die Wetterbedingungen waren allerdings gut und man konnte fast bis zum Ende des Tales sehen.



Abb6: Innsbruck



Abb7: Pinzgau

Weiter ging die Reise über den Gerlospass und Mittersil an Zell am See vorbei. Allerdings verschlechterten sich nach Zell am See die Wetterbedingungen wieder und die Bewölkung im Tal sank ab. Da wir nicht sicher waren, ob wir im Tal weiterkommen würden und links und rechts mit Kitzsteinhorn, Großglockner und Dachstein doch ziemlich mächtige Berge um uns herum standen, entschlossen wir uns, die letzte große Wolkenlücke über uns zu nützen und „on Top“ zu gehen. Allerdings war der Wolkendeckel über 12.000 ft hoch, was die Katana beim Steigen ziemlich an ihre Leistungsgrenze brachte. Auch war es zwischen den Bergen ziemlich turbulent, so dass es bis zum Wolkendach mit uns teilweise ziemlich heftig auf und ab ging. Aber am Ende war alles gut und wir genossen über den Wolken den Ausblick von Pool zu Pool.



Abb8: Zwischen den Wolken



Abb9: On Top

In der Ferne war Richtung Osten und Süden auch schon das schöne Wetter zu erkennen, so dass wir uns über unser Weiterkommen keine Sorgen mehr zu machen brauchten.

Allerdings mussten wir, um dann für unseren Anflug auf Graz dann wieder unter die Wolken zu kommen, schon wieder von unserer Kurslinie abweichen und etwas weiter nach Süden an die Wolkengrenze fliegen. So flogen wir dann über den Wolken weiter bis diese Lücken bekamen und wir unter uns den Millstätter See erkannten. Wir beschlossen, noch eine Weile hier oben weiter zu fliegen und stiegen dann erst kurz vor Graz, wo die Wolkenlücken deutlich größer waren, wieder unter die Wolkendecke ab. In Graz selbst gab es dann nur noch vereinzelte Schönwetterwolken, so dass wir wettermäßig auf jeden Fall das Schlimmste hinter uns hatten.

Beim Anflug auf den Grazer Verkehrsflughafen durften wir dann eine Weile um einen Sender am Einflugpunkt kreisen, bis es dem Lotsen dann genehm war, uns auf dem Flugfeld zu empfangen. Nach der geglückten Landung wurden wir dann dort, wie richtig große Flieger, vom dem Follow me abgeholt und zu unserem Abstellplatz geleitet.



Abb10: Graz (LOWG)



Abb11: Große Tankstelle für kleinen Tank!

Auch zum Tanken wurden richtig große „Geschütze“ aufgefahren. Wahrscheinlich hat der Schlauchinhalt des Tankwagens für unsere Wiederbetankung ausgereicht.

Nun galt es den bereits online vorbereiteten Flugplan nach Ungarn zu aktivieren und nachdem wir unsere Gebühren bezahlt hatten ging es weiter auf die nächste Etappe mit Ziel Szeged (LHUD) in Ungarn.

Nach dem Start in Graz und dem Verlassen der Kontrollzone über den zugeteilten Ausflugsektor blieb uns nur noch wenig Zeit bis zu dem Grenzüberflugpunkt GOTAR nach Ungarn.

Wir verabschiedeten uns deshalb schnell von dem Grazer Fluglotsen und nahmen Kontakt mit Budapest Information auf. Dort lag unser Flugplan bereits vor und wir erhielten einen Transpondercode für den Weiterflug in Ungarn.

In den ehemaligen Ostblockstaaten ist es so geregelt, dass jedes Flugzeug für jeden Flug einen gesonderten Transpondercode erhält. Somit ist eine eindeutige Identifizierung und eine optimale Überwachung gewährleistet.

Die Route führte jetzt von der ungarischen Grenze weiter über den Balaton (Plattensee) und die Puszta. Dieser Strecke war wirklich unproblematisch, da das Wetter immer schöner wurde und auch das Gelände ziemlich flach ist und keine fliegerischen Hindernisse aufweist. Auch die Fluglotsen ließen uns ziemlich in Ruhe. So genossen wir den Flug und die schöne Aussicht.

Bald tauchte das Highlight dieser Route, der Balaton, auf und wir zückten unserer Kameras, um dies auch im Bild festzuhalten.



Abb12: Katana Überm Balaton



Abb13: Balaton (Plattensee)

Danach kam nur noch flache Puszta, so dass es bis nach Szeged nicht mehr allzu viel Sehenswertes gab. Wir beschäftigten uns daher etwas mit den Karten und den Lufträumen, deren Beschränkungen für uns nicht alle eindeutig zu entziffern waren. Auf unsere Nachfrage beim Lotsen erhielten wir aber die

Antwort, dass wir auf unserem Kurs keine Restriktionen haben. So flogen wir also ganz entspannt weiter zu unserem nächsten Ziel und erreichten Szeged bei strahlend blauem Himmel.



Abb14: Flugplatz Szeged (LHUD)



Abb15: Szeged (Ungarn)

Der Fluglotse überraschte uns nach der Landung mit einer schlechten Nachricht: Er hätte zwar gewusst, dass wir kommen, jedoch hätten wir für die Zollabfertigung 2 Tage vorher die Grenzpolizei bestellen müssen. Wir hatten allerdings Glück, denn direkt vor uns war ein Tscheche von Bulgarien angekommen und der hatte die Grenzpolizei bestellt. Auf unsere höfliche Anfrage hin, wurden wir dann auch gleich mitabgefertigt und konnten unseren Trip dann ohne Zwangsaufenthalt fortsetzen. Also dann, tanken, Flugplan aktivieren, bezahlen und weiter ging die Reise.

Von Szeged sind es nur wenige Meilen bis zur rumänischen Grenze und da Berthold Angst hatte, dass uns dort das Flugzeug gestohlen wird, hatten wir beschlossen, Rumänien im Transit zu überfliegen. Unser nächstes Ziel war also Gorna Orjachowiza in Bulgarien (LBGO), wo wir unsere Einreise-Zollabfertigung geplant hatten.

Kurz nach dem Start erreichten wir den Grenzüberflugpunkt INVED. Dort verabschiedeten wir uns von Budapest Information und meldeten uns für den Überflug von Rumänien bei Bucuresti Information an. Wir erhielten unseren Transpondercode und auch hier die Information, dass es auf unserer Route keine Beschränkungsgebiete gibt. Weiterhin teilte der Lotse uns mit, dass der Flugplatz Craiova, den wir als Ausweichflugplatz geplant hatten, geschlossen sei und wir den Platz deshalb direkt überfliegen können. Nachdem uns die Ungarn gesagt hatten, die Rumänen seien sehr genau und pingelig, überraschte uns diese unkomplizierte Fliegerei in Rumänien angenehm.

Die dritte Etappe führte uns durch den südlichen Teil der Karpaten, mit viel unberührter und teilweise wilder Natur.



Abb16: Karpaten – Natur pur



Abb17: Karpaten - bewirtschaftet

Danach ging es entlang der serbischen Grenze wieder an die Donau, die dort auch die Grenze zu Bulgarien bildet.

Offensichtlich sind die Serben noch mit etwas Vorsicht zu genießen, denn als wir der Grenze auf unserem Kurs einmal ziemlich nahe kamen, bat uns der Lotse, 10 Grad weiter nördlich zu fliegen.



Abb18: Blick nach Serbien

Wir korrigierten also unseren Kurs und flogen weiter in Richtung Donau. Kurz vor dem Grenzübergangspunkt SOMOV flogen wir an einem Donauzufluss entlang, der dort aufgestaut war und von unzähligen Gewächshäusern umgeben war – offensichtlich das Gemüsebeet Rumäniens?! Am Grenzübergangspunkt SOMOV mündet dieser Fluss dann in die Donau und stellt somit auch von oben einen markanten Punkt dar.



Abb19: SOMOV (Grenzübergangspunkt RO – BG)



Abb20: SOMOV – Donau Richtung Osten

So, nun waren wir unserem Ziel schon wesentlich näher, zumindest hatten wir das Zielland schon mal erreicht.

Und wieder dasselbe Procedere: Abmelden bei Bucaresti Information – Anmelden bei Sofia Information. Aber auch hier lief alles völlig unkompliziert.

Von der Donau war es nicht mehr weit bis zu unserem 3. Etappenziel. Im Anflug auf Gorna Orjachowiza Bulgarien (LBGO) erhielten wir vom dortigen Lotsen eine Denksportaufgabe: „Achten Sie auf Charly Bravo im Nordosten des Platzes“. Nachdem wir den Punkt vergeblich in der Karte gesucht hatten, kamen wir zu dem Schluss, dass er nur ein Gewitter (CB) meinen kann, was sich dann auch als Richtig herausstellte.

Im Anflug flogen wir dann auch durch die „Waschmaschine“ dieses CBs, was dann nach der Landung das Putzen des Flugzeuges erleichterte.



Abb21: Charly Bravo im NO von LBGO



Abb22: Gorna Orjachowiza, Bulgarien (LBGO)

Da uns die Bulgaren eine Stunde unserer wertvollen Zeit raubten (Zeitverschiebung) und wir vor dem Weiterflug hier in Gorna Orjachowiza noch Einiges zu erledigen hatten (Tanken, Zollabfertigung, Flugplan aufgeben) entschlossen wir uns, hier in Veliko Turnovo, der alten Hauptstadt Bulgariens, zu übernachten und am nächsten Tag dann gemütlich die letzte Etappe anzugehen.

Diese Entscheidung erwies sich später als vollkommen richtig, denn erstens gab es auf dem Platz nur Jet-Fuel und die Ausstellung des Flugplans der letzten Etappe erwies sich als äußerst aufwendig.

So organisierten wir zuerst mit dem Personal, dass wir am nächsten Tag eine Möglichkeit erhielten, Benzin von einer Tankstelle in der Umgebung zu holen. Danach machten wir unserer Einreise-Zollabfertigung, reservierten ein Hotelzimmer und bestellten ein Taxi, das uns dort hin brachte. Das alles lief völlig problemlos und unkompliziert und das Flughafenpersonal war äußerst hilfsbereit und freundlich – da könnte sich so mancher bei uns mal ein Beispiel nehmen.

Wir checkten also in dem empfohlenen Nobelhotel ein und genossen am Abend das Flair der alten Hauptstadt. Nicht unerwähnt lassen sollten wir die Preise: für unser Abendessen im Restaurant bezahlten wir, einschließlich der Getränke 37 Leva – das entspricht etwa 9 Euro pro Kopf.

Am nächsten Morgen liesen wir uns dann gut erholt und gestärkt mit einem exzellenten Frühstück wieder von einem Taxi auf den Flugplatz fahren.

Dort wurde uns vom Fuhrpark ein Fahrer zu der Tankstelle im Ort gestellt. Allerdings mussten wir zum Tanken zuerst noch, unterwegs in einem Laden, einen Plastikkanister kaufen. Anschließend durfte der Tankwart allerdings nur Metallkanister befüllen. Aber irgendwie ;-) ging es dann doch.

Die zweite Schwierigkeit waren dann die Meldepunkte für den Flugplan, von denen keiner in unseren Karten verzeichnet war (einen kannte nicht mal der AISler). In Bulgarien besteht nämlich auch für Inlandsflüge Flugplanpflicht. Der Mann von der AIS gab uns die Koordinaten, wir gaben sie als Wegpunkte ein und so war auch dieses Problem gelöst.

Nachdem unsere guten Geister auch noch einen Trichter für die Kanisterbetankung aufgetrieben hatten und der Tank wieder voll war, stand dem Start zu unserer letzten Etappe nichts mehr im Wege. Wir deponierten unseren Kanister für unsere Rückreise und mit neuem Transpondercode und aktiviertem Flugplan starteten wir dann (nach ca. 2 Stunden) in Richtung unseres Zielflughafens Primorsko (LBPR). Unterwegs überflogen wir – außer den geforderten Wegpunkten, die wir offensichtlich richtig eingegeben hatten – eine schöne Berglandschaft mit grünen Wäldern und einigen Flüssen, von denen ein paar, bevor sie ins Meer münden, nochmal zu schönen Seen aufgestaut sind.



Abb23: Stausee vor den Bergen



Abb24: Stausee nach den Bergen

Und dann war es endlich soweit: Das Schwarze Meer kam in Sicht.

Der Kurs vom letzten Meldepunkt (im Landesinneren – der AIS-Mann vermutete ihn an der Küste) war sozusagen der Direktanflug auf die Piste 10 vom Flughafen Primorsko. Wir meldeten uns und machten einen tiefen Überflug. Vor der Landung nämlich unbedingt noch die Küste anschauen und hatten in unseren Flugplan deshalb vor der Landung noch einen Abstecher entlang der Küste eingebaut.



Abb25: Anflug 10 Primorsko (LBPR)



Abb26: Primorsko mit Flugplatz im Hintergrund



Abb27: Schwarzmeerküste



Abb28: Flugplatz Primorsko (LBPR)

Nach einer kurzen Sighthseeingtour am Schwarzmeerstrand entlang landeten wir dann endgültig auf dem Flugplatz von Primorsko – wir hatten unser Ziel erreicht.

Die nächsten Tage entspannten wir uns dann an der Schwarzmeerküste von den Strapazen unserer Reise und genossen das dolce vita Bulgariens bei Lufttemperaturen von über 30 Grad und Badewannen-Wassertemperaturen.



Abb29: Sinemorets – Strand1



Abb30: Sinemorets – Strand2

Die Heimreise:

Alles hat mal ein Ende, so auch unser Aufenthalt am Schwarzen Meer. Die Heimreise ist schnell erzählt: Am Sonntagmorgen starteten wir um 0830 Uhr (0530 UTC) von Primorsko bei bereits 27° C zum Heimflug.

Die erste Etappe Richtung Heimat ging über die gleiche Route wieder zurück nach Gorna Orjachowiza. Da wir uns dort 2 Tage vorher schon angemeldet hatten und wir den Platz und das Personal kannten, ging diesmal die Abfertigung und auch das Tanken ziemlich schnell, so dass wir bereits um 1130 Uhr (0830 UTC) wieder zur 2. Etappe in Richtung Szeged in Ungarn starten konnten.

Die Route durch Rumänien führte wieder über dieselben Grenzüberflugpunkte wie beim Hinflug. Da uns der Lotse beim Hinflug gesagt hatte, dass Craiova gesperrt ist und es keine Beschränkungsgebiete auf diesem Kurs gibt, legten wir unsere Route diesmal jedoch direkt, d.h. in gerader Linie vom Grenzüberflugpunkt SOMOV an der bulgarischen Grenze zum Grenzüberflugpunkt INVED an der ungarischen Grenze.

Dies ersparte uns wieder etwas Zeit und so landeten wir, nach nicht ganz 3 Stunden Flugzeit, um 1124 UTC wieder auf dem Flugplatz von Szeged. Inzwischen hatten wir auch die Zeitgrenze überflogen und uns die Stunde, die uns beim Hinflug gestohlen wurde, wieder zurückgeholt.

Der Fluglotse kannte uns noch vom Hinflug und fragte, ob wir nicht in Szeged übernachten wollten, da sie ab 1600 Uhr einen kleinen Flugtag veranstalten würden, an dem wir gerne teilnehmen dürften.

Da wir diesmal aber den Grenzpolizisten rechtzeitig bestellt hatten und wir gut in der Zeit lagen, sahen wir die Chance, bis zum Abend noch zurück in die Heimat zu kommen und entschlossen uns, schnellstmöglich weiter zu fliegen. Diesmal legten wir die Strecke aber nicht durch die Alpen, da in großen Teilen von Österreich – na was wohl? – natürlich wieder Schlechtwetter war. Zudem beschlossen wir, unseren Kraftstoffvorrat voll auszunutzen und Österreich diesmal im Transit zu überfliegen. Als nächsten Zielflughafen suchten wir uns Vilshofen an der Donau aus. Vorsichtshalber haben wir dort aber vor dem Start noch angerufen und unser Kommen angekündigt. Der Flugleiter hat uns darauf aufmerksam gemacht, dass wir vor 1900 Uhr da sein müssten, da ansonsten 60 Euro für eine Sonderschicht fällig würden. Unsere Berechnungen ergaben eine ETA um 1830 Uhr und so sahen wir kein Problem für diese Etappe.

Also Flugplan aufgeben, bezahlen und nichts wie los.

Um 1530 Uhr waren wir wieder in der Luft in Richtung Österreich. Die Route führte über den Grenzüberflugpunkt STEIN und danach weiter über Wiener Neustadt, südlich an Wien vorbei in Richtung NW.

Zwischen Wien und Linz streiften wir die Ausläufer der Alpen und wie ausgemacht lag dort auch die Schlechtwetterfront und hüllte die Bergspitzen ein, so dass wir wieder die Lücken zwischen den

Bergspitzen suchen und ausnützen mussten. Dazu kam noch, dass uns diese Front auch noch einen kräftigen Gegenwind bescherte und wir teilweise nur noch eine Reisegeschwindigkeit von 80 Knoten über Grund hatten. Dies warf uns in unserer Zeitplanung ziemlich zurück und wir hatten Bedenken, ob wir Vilshofen noch vor 1900 Uhr erreichen würden.

Kurz vor Linz besserte sich jedoch das Wetter und auch der Wind drehte sich wieder. Mit leichtem Rückenwind landeten wir um 1850 Uhr dann doch noch rechtzeitig in Vilshofen.



Abb31: Front in den österreichischen Bergen



Abb32: Linz



Abb33: Passau



Abb34: Anflug auf Vilshofen (EDMV)

Mit guter Arbeitsteilung schafften wir es dann, frisch betankt und abgefertigt, um 1904 Uhr, ohne Strafgebühr, wieder in die Luft zu kommen und flogen auf Heimatkurs in die schon tief stehende Sonne.



Abb35: wieder daheim!

Nach ca. eineinhalb Stunden Flugzeit landeten wir wieder wohlbehalten aber doch ziemlich geschafft auf dem gepflegten Green des Fluggeländes HAITERBACH-NAGOLD, wo uns, zwar bei blauem Himmel aber bei eisigen Temperaturen, das deutsche Sommerwetter wieder empfing. Nach durchweg über 30° C an der Schwarzmeerküste hatte uns der Schwarzwald nur 13° C zu bieten, so dass wir nach dem Öffnen der Haube beinahe erstarren.

Trotzdem waren wir froh, wieder zuhause zu sein!

Norbert Niethammer (Pu)