



FLY IN PECS

2007

23./24. Juni 2007



Hans hat von Diamond Aircraft eine Einladung zum Fly-In nach Pecs bekommen. Er fragte also seinen "Chefpiloten" Sven, ob er ihn dahin bringen könne.

Sven hat aber noch nie einen Auslandsflug gemacht.

Wir hatten uns in den vergangenen Monaten schon immer mal vorgenommen und wollten aus diesem Grund einen Abstecher nach Pflzen zu machen.

Leider wurde aus den verschiedensten Gründen nie etwas daraus. Und nun schien die Gelegenheit gekommen.

Außerdem benötigte er noch einige Stunden auf einer DA-40, damit er (aus versicherungstechnischen Gründen) allein fliegen kann.

So lag es nahe, daß er mich fragte, ob ich ihn begleiten würde.

Nicht's besser als das! Klar sagte ich zu.

Bereits mehrere Tage vorher setzten wir uns zusammen und studierten die Karten und bereiteten die Route und alle Formalitäten (Anmeldung, Flugplan) vor.

Ich unkte schon, daß dann schlechtes Wetter sei. Denn immer wenn ich auf Tour gehen will ist es so.

Tatsächlich zeigte es sich in den Tagen vor dem Abflug, daß es der Wettergott nicht gut mit Deutschland meint. Also setzten wir uns einen Tag vor Abflug noch einmal zusammen, um eine "Schlechtwetterroute" etwas ferner der österreichischen



Alpen auszuarbeiten.

Dann war es soweit.

Am Samstag, dem 23. Juni ging es los. Bereit zeitig trafen wir in Altenburg auf dem Flugplatz ein, um den endgültigen Flugplan aufzugeben und den Flieger startbereit zu machen.

Wir hatten uns für die DEVKV, eine DA-40 mit Benzinmotor entschieden. Das gab bei der

Leistung und Geschwindigkeit einen kleinen Vorteil gegenüber unserer Diesel-Katana. Aber leider auch eine geringere Reichweite.

Die Wolken waren tief und geschichtet, so daß wir hofften in Flugfläche 55 mit etwas Rückenwind reisen zu können um so Zeit zu sparen. Einziges Hindernis schien das Erzgebirge zu sein, denn es herrschte Nordstau. Dahinter war wesentlich besseres Wetter zu erwarten.



Und es kam auch so. Als wir das Erzgebirge erreichten, war nur ein schmaler Streifen frei. Sven versuchte noch vor dem Stau zwischen den versprochenen Schichten über den Berg zu kommen. Doch auch bei Flugfläche 75 war kein Durchkommen zu erkennen. Also wieder runter und über den Kamm schlüpfen.

Wir fanden dann auch die Lücke. Leider hatten wir aber schon wertvolle Flugzeit verloren.

Unsere gute Absicht hatte sich also in das Gegenteil verkehrt - so ist das Fliegerleben. Aber wie immer, es

sind Erfahrungen gewonnen.

Nun gut, letztlich sind wir sicher in Tschechien

angekommen. Hier beginnt für Sven die eigentliche Arbeit. Als Pilot mußte er fliegen und funken.

Ich nehme es vorweg, er machte es wirklich gut!

Damit sich sein Arbeitsaufwand in Grenzen hielt, übernahm ich die Navigation und die Systemkontrolle.

Überwachte und



bediente also alle Navigations- und Motorinstrumente. Wir hatten das bereits im Vorfeld abgesprochen und so genau festgelegt, wer was macht. Diese Art von Crewcoordination hat sich schon immer bewährt. Damit hält sich der Streß und auch die Risiken in Grenzen und jeder hat Spaß am Fliegen.

Hinter dem Erzgebirge erreichten wir bei Kadan tschechisches Gebiet - und wie versprochen auch besseres Wetter. Da sich dort der Verkehr in Grenzen hält, war es ein relaxtes Fliegen.

Während Sven meinen navigatorischen Anweisungen folgte, hatte ich die Motorinstrumente immer im Auge, damit wir kein Spritproblem bekommen. Immerhin betrug unsere Flugstrecke 388 Meilen.

Leider durften wir dennoch nicht durch Charlie von Prag durch. Prag Information kündete das schon an: "Expect decent to 2500 ft or below".

Für unsere Fluggäste war das natürlich schön, konnten Sie so doch noch mehr von der Landschaft sehen. Hinter Rakovnik war es dann soweit, wir mußten wieder unter 2500 Fuss fliegen. Das brachte uns aber

der Moldau näher, die wir auf unserem Weg zum VOZ-VOR überflogen. Sie ist schon ein beeindruckender und schöner Fluß.

Wir verließen über dem OKF-Funkfeuer Tschechien und flogen nach Österreich ein.

Hier begann unsere Alternativstrecke. Wir hatten uns entschlossen Wien nordöstlich zu passieren. Der nächste Wegpunkt war das WGM-VOR. Wieder hofften wir Charlie durchqueren zu können, was aber ebenfalls abgelehnt wurde. Wien Information wies uns an frei von der Kontrollzone zu bleiben. Also folgten wir dem Kreisbogen der Kontrollzone bis zum Pflichtmeldepunkt Petronell, von wo wir auf unserem



Kurs zurückkehrten. Unterdessen konnten unsere Passagiere rechts in der Ferne Prag sehen. Die Sichten waren hervorragend.

Kurz darauf erreichten wir ungarischen Luftraum mit Kurs auf Gyor. Wir wurden vorübergehend an den Tower von Gyor übergeben, da dort einige fliegerische Aktivitäten herrschten. Da wir nun militärisches Übungsgebiet durchqueren wollten, beeilten wir uns aber wieder zu Budapest Information zu wechseln.

Bei Balatonalmadi

schließlich erreichten wir den Balaton. Ich war da noch nie. Und als "Ossi" war in der Vergangenheit der Balaton immer ein begehrtes und weit entferntes Reiseziel. Also war ich gespannt - und etwas enttäuscht. Ich hatte mir dieses "Binnenmeer" viel größer vorgestellt, als es nun aus dem Flugzeug aussah. Auch gefiel mir das grüne Wasser nicht so richtig. Aber was soll's, ich will da ja nicht baden.

Unterdessen neigte sich der Kraftstoff schon bedenklich dem Ende. Den Berechnungen zur Folge reicht er zwar sicher, aber wer fliegt schon gerne mit leeren Tanks.

Hinter Siofok nuckelte ich dann die letzte Galone aus dem rechten Tank. Sven wurde dabei schon etwas nervös, doch ich wollte nicht's verschenken und erst recht nicht im Landeanflug noch einmal umschalten müssen. Der restliche Sprit im linken Tank würde bis zum Ziel reichen.

Je näher wir Pecs kamen, desto mehr Flieger tauchten im Funk auf. Man



merkte, daß wirklich viele Katanas zum Fly-In unterwegs waren. Es sollten am Ende 45 Flugzeuge sein, die dem Ruf von Diamond gefolgt sind. Der weiteste Pilot kam aus Newcastle (England) und war nach eigenem Berichten 10 Stunden unterwegs. Faktisch die gesamte Produktpalette war vertreten. Vom Reisesegler bis zur DA-42.



Der Anflug auf Pecs war unproblematisch trotz des Verkehrs. Wir konnten auch sofort ohne Warterei landen.

Unser erster Weg führte zur Tankstelle, denn heute gab es AVGAS, morgen JET-A1. Und wer will sich bei der Abreise schon anstellen!

Alles war bestens organisiert, selbst ein "Follow me" geleitete uns von der Tankstelle auf die Abstellfläche. Dort wurden wir bereits von der Grenzkontrolle erwartet, die sich jedoch nur einen freundlichen Blick in die Pässe gönnte. Wir waren herzlich willkommen.

Noch wußten wir nicht, was uns erwartet. Jedoch wurden wir aufgefordert, sogleich unseren Flugplan für die Heimreise aufzugeben. Da wir das vorbereitet hatten, war das kein Problem. Als Abreisezeitpunkt gaben wir 15:00 Uhr lokal an.

Nach Erledigung aller Formalitäten, die sich wirklich in Grenzen hielten, konnten wir uns zu den anderen

Piloten gesellen.

Im Restaurant, das nun wirklich gut gefüllt war, erwarteten uns bereits frische Getränke. Nach einer kurzen Ansprache durch die Gastgeber wurde dann noch typischer ungarischer Gulasch gereicht.

Diesen nahmen wir auf der



Terrasse ein, wo uns die Sonne mächtig zu schaffen machte.

In Deutschland hatten wir noch überlegt, ob es kein Fehler sei, so ohne Jacke zu reisen. Bereits beim Herflug nutzten wir die Lüftung schon ausgiebig, weil es mit jeder Meile wärmer wurde. Leider hatten wir kein Thermometer, aber über 30 Grad waren es bestimmt in Pecs.

Gegen 14:00 Uhr schließlich wurden wir mit Bussen in die Stadt gebracht. Für die Teilnehmer war ein Stadtrundgang in sprachlich getrennten Gruppen organisiert

worden.

Voller Stolz beschrieb uns unsere Führerin die Sehenswürdigkeiten und die Geschichte. Nicht ohne darauf hinzuweisen, daß Pecs im Jahr 2010 zur europäischen Kulturhauptstadt wird.

So interessant es auch war, die Hitze forderte ihren Tribut. Wir kürzten am Schluß etwas ab und verabschiedeten uns in eines der vielen Straßenrestaurants.



Damit waren wir nicht allein, überall sahen wir Piloten. Leicht erkennbar in den ausgeteilten T-Shirts vom Fly-In.

Schließlich spazierten wir zu unserem Treffpunkt zurück, wo uns die Busse abholten und in die Hotels nach Harkany brachten.

Dabei gab es dann doch etwas Gewühl, denn ein Teil der Gäste war einfach nicht auf den Listen des Hotels zu finden, weil sie (und dazu gehörten auch wir) in einem weiteren Hotel untergebracht waren. Aber letztlich klärte sich auch das. Ein Teil war im Thermal Hotel untergebracht, wir jedoch im Hotel Platan. Dieses Hotel nannte sich zwar Komforthotel, aber davon war im Zimmer so richtig nicht's zu merken. Es war nur mit dem

Nötigsten ausgestattet, aber zum Übernachten reichte es allemal.

Im Zimmer angekommen gab es nur noch einen Gedanken - duschen, duschen, duschen!

Da das Zimmer noch wärmer war als draußen, flüchtete ich bald wieder aus dem Hotel. Zum Glück waren am Eingang Tische mit Schirmen, so daß man da im Schatten sitzen und etwas trinken konnte.

Doch viel Zeit blieb nicht. Bald war unsere Gruppe wieder komplett und der Bus wartete schon.

Diamond hatte uns in das "Weingut Wunderlich" in Villany eingeladen. Dieses noch relativ junge Gut wurde erst vor wenigen Jahren fertig gestellt. Künstlich wurden 3 riesige 45 Meter lange und 13 Meter hohe unterirdische Katakomben angelegt, die nun den Rittersaal und die Weinkellerei beherbergen.

Wir hatten das Glück, alles besichtigen zu können.

Der Abend war ausgefüllt mit Weinverkostung, bei der auch die folkloristische Unterhaltung nicht fehlte.

Ziemlich spät verließen wir die Veranstaltung mit dem Bus zurück zu Hotel. Immerhin waren wir nun rechtschaffen müde vom Tag, der Hitze und dem Wein.

Wenn wir letzterem auch nur in Maßen zusprachen, war es doch die Mischung von allem und über Schlafprobleme brauchte wohl niemand klagen.

Am nächsten Morgen nach dem Frühstück brachten uns die Busse wieder zurück zum Flugplatz. Noch einmal hatten wir Muße auf der halbstündigen Fahrt die ungarische Landschaft zu genießen. Es fiel auf, daß ein gewisser angenehmer Wohlstand herrscht, alle Häuser waren wirklich in einem gut gepflegten Zustand.

Nun waren wir doch zeitiger wieder auf dem Flugplatz als wir gedacht hatten. Ich sagte zu Sven, er solle den Flugplan ändern, damit wir nicht bis 15:00 Uhr warten müssen. Das war dann auch ohne Probleme



möglich. Die verbliebene Stunde nutzten wir wieder um das Flugzeug fertig zu machen. Wir hatten es auch etwas eilig wegzukommen, denn unsere österreichischen Kameraden sagten für den Nachmittag schwere Gewitter bei Wien voraus. Und da wollten wir nun wirklich nicht hineingeraten! Die Heimreise hatten wir etwas anders geplant.



Zunächst wollten wir mit Westkurs nach Szigetvar um an Taszar vorbei zu kommen und dann nach Sopron. Doch der Kontroller schickte uns gleich nach Sopron, was uns auch recht war. Dieses mal überflogen wir den Balaton an dessen westlichem Ende. Inzwischen war im Funk der Teufel los. Die meisten der 45 Flugzeuge wollten fast zur gleichen Zeit von Pecs in alle Himmelsrichtungen nach Hause fliegen. Bei dem Anruf bei Budapest Information wurde dann jedem nur schnell ein Transpondercode verpaßt und auch sofort wieder verabschiedet. Dennoch verlor der

Kontroller nicht die Übersicht und Ruhe.

Als sich die ersten Flugzeuge Sopron näherten, um nach Österreich zu fliegen, rief er jeden an. Er entschuldigte sich zunächst, daß er uns auf 2500 Fuss runter schicken mußte, weil die Wiener ihre Kontrollzone frei



haben wollten. So auch bei uns. Ich habe noch nie erlebt, daß sich ein Lotse für eine Anweisung entschuldigt!

Wien passierten wir nun an der südwestlichen Seite. Dabei achtete ich gut darauf, daß wir sauber durch das Nadelöhr von Wiener Neustadt kamen. Völlig problemlos passierten wir auch Tulln, denn auch das Heer hatte Wochenende. Damit war dann der weitere Weg frei. Sven pilotierte uns noch gemütlich durch Tschechien, bevor wir nach 3 Stunden und 15 Minuten wieder in Altenburg landeten. Hier war das Wetter unterdessen etwas besser geworden, aber noch weit weg von der Sonne Ungarns...

Tja, nun hat Sven seine erste Auslanderfahrung und mußte feststellen, daß es doch gar nicht so schlimm war. Aber er war auch froh darüber mit jemanden die Arbeit teilen zu können. Und unsere



Fluggäste waren überaus zufrieden über den angenehmen Flug und die unerwartete Betreuung vor Ort. Nun warten wir darauf, wo nächstes Jahr das Fly-In stattfindet. Dann sind wir bestimmt wieder dabei. Bis dahin jedoch erst einmal unseren Dank an Diamond Aircraft für die gute Organisation.

