

## LKVP Velke Porici – Flug zu Rübezahl ins Riesengebirge

Am 11.05.2015 stand kurzfristig ein Trip in die Tschechische Republik an. Da fast über ganz Europa ein Hochdruckgebiet lag, nutzten wir den Flieger, um die Distanzen nach/in Tschechien in einer vernünftigen Zeit zu überbrücken. Blauer Himmel und Sichten von hunderten von Kilometern, da sollte diesmal das Wetter Selfbriefingverfahren am PC ausreichen. Vorherige Anrufe an den Plätzen Bynovec und Velke Porici und deren Ok vermieden Stress am Flugtag bereits im Vorfeld.

Flugplan wurde auch keiner benötigt, da die Tschechische Republik als Unterzeichner des Schengener Abkommens dies nicht mehr fordert. Sicherheitshalber noch mit AIS Prag telefoniert, ob man die Grenzüberflugzeit an Praha Information melden muss – muss man nicht. Also auch kein Fliegen mit FIS notwendig. Passt.

### Der Flug/die Strecke:

- Um 07:40 local flog ich am BURGI Int. Airport los, um einen Techniker in EDQH abzuholen. Flugleiter vor der eigentlichen Öffnungszeit in Herzogenaurach wurde am Abend vorher telefonisch organisiert.
- BURGI Int. Airport - EDQH – Pegnitz – CZ südlich an LKKV Karlsbad vorbei
- dann Nordostkurs vorbei an Saatz (Zatec), über den Fluss Eger (und sehr schöne Landschaften), südlich entlang der Grenze zu Ostdeutschland und den Höhenzug des Erzgebirges.
- weiter über Most, südlich vorbei am Kurort Teplice (auch eine Reise wert) bis zum Platz Bynovec im Elbsandsteingebirge für einen Zwischenstopp.

Da ich die FK 14 schon auf das Sommerhäubchen umgerüstet hatte, wurde es nach einer gewissen Flugzeit, trotz Kleidung im Zwiebelprinzip, ganz schön frisch – egal, nur die Harten kommen in den Garten und da wird man wach! Der Besitzer in Bynovec hatte einen Tag vorher noch extra für uns die Piste gemäht.



Kartoffelacker Bynovec, man beachte rechts neben der Haube den getarnten Flugleiterwohnwagen

Alter Falter Verwalter: Bynovec Airfield hat zwar zwei gekreuzte Landebahnen, jedoch ist der Kartoffelacker dort in der einen Richtung genauso „gut“, wie in der anderen. Anflug auf eine Piste irgendwas so um die 28 entlang abfallendem Gelände über Baumwipfel hinweg. Flieger dann durchsinken lassen und konzentriert am Gas bleiben, um die mögliche Leewirbel auszugleichen. Der krönende Abschluss ist eine Landung auf einem 400 m Streifen, der so stark ansteigt, dass man beim Anflug weder die Hallen, noch die Ortschaft am westlichen Ende der Piste sah. Man fliegt also in die grüne Piste rein. Gelandet und Copilot aussteigen lassen, denn der Abholer für ihn war schon da. Flieger um 180° gedreht und bergab auf den Wald in ansteigendem Gelände zu gestartet. Heiliger Rotax, lass mich nicht im Stich!

Weiter ging es dann entlang der böhmischen Schweiz, dem Isergebirge, dem Riesengebirge sowie dem Adlergebirge in das 130 km entfernte Hronov zum Flugplatz LKVP Velke Porici. Die weißen Gipfel des Riesengebirges ließen erahnen, wie es hier im Winter schneemäßig abgehen musste.

Rübezahl konnte ich aus dem Flieger leider nicht sehen, jedoch erfüllte es mich mit einer gewissen Ehrfurcht und Freude, durch die Fliegerei jetzt Orte sehen zu dürfen, von denen ich in meiner Kindheit nur in Märchen- und Sagenbüchern gehört und gelesen hatte .....und ich weiß, dass es sich um nur Sagen und erfundenen Märchen handelt.

Der Flugplatz Velke Porici war das genaue Gegenteil von Bynovec. Zwei gepflegte Graspisten mit bis zu 760 m. Klare Platzrunde. Anflug im Endteil auf die 09R über die Stadt Hronov im Tal hinweg.



LKVP Flugplatz Velke Porici an der polnischen Grenze

Durch die Lage direkt an der polnischen Grenze musste man in der Umgebung und in der Platzrunde ein bisschen aufpassen, um nicht versehentlich in den polnischen Luftraum

und/oder das polnische Beschränkungsgebiet zu gelangen. Kein Witz, der Abstand zu Polen von Velke Porici ist ca. 900 – 1.000 m.

5 Minuten vor Erreichen des Platzes hörte ich noch einen Flieger, der offensichtlich Platzrunden schrubbte. Zwar sagte der Pilot immer was von „touch and go“, jedoch war der Rest in tschechischer Sprache. Nach meinem Einleitungsanruf vom Typ „BZF – Terminator“ war schlagartig Ruhe am Funk. Auch war kein Flieger mehr zu sehen, als ich einmal um den Platz kreiste, um mir einen Überblick zu verschaffen. Des Rätsels Lösung: der tschechische Fluglehrer und sein Schüler waren nach meinem Einleitungsanruf kommentarlos (hätte ich sowieso nicht verstanden) aus der Platzrunde rausgeflogen und kamen erst wieder, als ich schon gelandet war und geparkt hatte. Also merke, deutscher und englischer Funk zählen am Ende der Tschechischen Republik genau so viel, wie ein Sprachdiplom von einer afrikanischen Universität oder ein Language Proficiency Test aus Takatukaland. Also immer schon rausschauen, sich einen Überblick verschaffen, um sich notfalls rein optisch einzusortieren.



Im Bild der zweite Flieger aus der Platzrunde. Lehrer und Schüler machten eine kurze Pause. Der Höhenzug im Hintergrund liegt schon in Polen

Ein paar ältere Herren, einer davon mit seiner Enkelin, kamen gleich zum Flieger, waren sehr freundlich und interessierten sich für die FK14. Nachdem Fragen mit Händen und Füßen beantwortet sowie die Enkelin mit der 14er fotografiert worden war, wurde der Flieger abgedeckt und ich konnte abgeholt werden.

Meine Frage nach Landegebühr wurde von den Herren dankend abgelehnt. Man freue sich jedes Mal, wenn fremde Piloten den Platz besuchen und wolle deshalb kein Geld. Auch eine schöne Geste. (Wurde durch den tschechischen Partner gefragt und übersetzt, da ich für solche Sätze einfach zu wenig Arme und Beine zum Erklären gehabt hätte)



Die Enkelin flitzt über den Platz



Obligatorisches Erinnerungsbild aus Velke Porici



Velke Porici – Tower mit kleiner Gaststätte, rechts daneben ein Campingplatz

Wiedereinstieg in die Geschichte für den Rückflug.

Die Temperaturen waren zwischenzeitlich auf die angekündigten  $25^{\circ} - 26^{\circ} \text{ C}$  angestiegen, sodass einige Jacken und Hosen im Gepäckfach verschwinden konnten. Im mitgebrachten Kanister wurden noch ca. 20 Ltr. Benzin nachgetankt, welches ich von einer Tankstelle auf dem Weg zum Platz mitgebracht hatte. Das sollte, zusammen mit dem Restsprit im Tank, für den Rückflug reichen.

Start in LKVP in Richtung 27. Der Blick über das Tal von Hronov zum Abschied war klasse. Der Rückflug entlang der Gebirgszüge, speziell des Riesengebirges in all seiner Pracht, ein Eindruck, den man gerne mitnahm. Leider hatte auch die thermische Aktivität zugenommen, sodass es unter 3.700 ft MSL unruhig war. Kein Vergleich zu der topfebenen Luft von heute Morgen.

Die Landung in Bynovec, wo ich den zweiten Mann wieder aufnehmen musste, war durch stärkere Thermik, Wind und Leewirbel deutlich sportlicher, als am Morgen. Am Platz warteten 2 ältere Herren und eine Dame. Wie sich herausstellte, war es der Besitzer des Platzes und seine Bekannten. Für das Rasenmähen bedankt und freiwillig eine kleine Gebühr dafür bezahlt. Dann ging es auch schon, nach einem weiteren Start auf den Wald zu (wieder mit Unterstützung von Sankt Rotax), ohne Probleme auf Heimatkurs.

Es war etwas diesiger, jedoch kam die Sonne immer noch gut durch, sodass ich durch die Fliegerei im offenen Cockpit am Abend einen Sonnenbrand im Gesicht hatte – Ihr seht, wie ich leiden muss, um Euch mit solchen Geschichten Kurzweil zu bieten. ☺

Die ganze Strecke von heute Morgen in umgekehrter Richtung zurück. In der Nähe von Karlsbad hörten wir, wie eine Maschine IFR Anflüge übte – also war Luftraum D aktiv. So wie am Morgen, den Luftraum einfach immer als aktiv angesehen und die damit verbundenen

Bedingungen beachtet, dann braucht man auch nicht per Funk nachfragen und gut ist es. Der restliche Flug war zwar landschaftlich schön, jedoch waren wir schon relativ müde und es galt - schnell heimwärts.

Auf der Höhe von Hetzles hörten wir dann auf der 122.850 wie Sigg vom Turm in Herzogenaurach gerade einen anfliegenden Tragschrauberpiloten am Funk zusammenfaltete – Streit und Maulerei, ach war das schön, wieder daheim in Franken zu sein.

Danach unser Einleitungsanruf. Siggi schlagartig entspannt und freundlich – scheinbar hatte nur der fremde Tragipilot irgendwie bei ihm das Kraut ausgeschüttet. Als ich dann später sah, dass er direkt neben dem Taxiway parkte, sodass ich auf Gras ausweichen musste, um beim Rollen nicht mit dem Flügel in den reinzudonnern konnte ich ein wenig erahnen, warum Sigg vorhin so gereizt war. Das wäre bei einer Ausbildung mit unserem Christof nicht passiert!

Da Sigg Bynovec nicht kannte, einigten wir uns kurzerhand auf LKUL, der um die Ecke lag. Techniker raus und für den Weiterflug zum BURGI Int. Airport aufgerollt.

Nach der Landung am BURGI Int. Airport ein kurzes Résumé des Tages:

- Große Strecken, bei denen man allein mit der Fahrzeit fast einen ganzen Tag verblödet sind, bei passendem Wetter, mit dem Flieger einfach ein Zeitgewinn.
- Sehen und gesehen werden und/oder zu wissen, wo die anderen sind und was die vorhaben, ist an fremden Plätzen (Bsp. LKVP) und bei Verständigungsschwierigkeiten extrem wichtig.
- Trotzdem immer Blindsendungen für Positionsmeldungen absetzen, damit die anderen wissen, dass man noch da und irgendwas in der Platzrunde am werkeln ist. (die Franzosen machen das seit Jahren und erhöhen dadurch die Sicherheit beim Fliegen ohne Flugleiter)
- In Tschechien gibt es potentiell auch sehr schöne Ausflugsziele. Die Leute dort sind super freundlich. Die Sprachbarriere bekommt man sicher auch irgendwie in den Griff. (Distanzangaben vom BURGI Int. Airport in Klammern).
  - LKCB (Cheb/Eger) – alter Flugplatz, direkt an der bayerischen Grenze (ca. 120 km)
  - LKZB (Zatec/Saatz) – gepflegter großer Grasplatz; Stausee der Eger in unmittelbarer Umgebung (ca. 200 km)
  - LKMO (Most) und noch ein kleiner UL Platz in unmittelbarer Umgebung. Rennstrecke; Landschaft (ca. 230 km)
  - UL Platz beim Kurort Teplice/Teplitz (ca. 246 km)
  - ...und last and, sorry, very least: Bynovec – Trotz freundlicher Leute am Platz - DER Platz für Survival Freaks, Fahrwerkstester, Masochisten und Extremländer, die sich gerne auch mal nach der Landung in den umliegenden Wäldern selbst ein Reh zum Frühstück reißen möchten. ☺ (276 km)

Ich hoffe, Ihr hattet beim Lesen wieder Kurzweil und würde mich freuen, wenn wir uns irgendwann mal am BURGI Int. Airport sehen.