

Balkan trip 2013.

Begin 2013 zagen we een publicatie in het KNVvL blad voor de Hans Gutmann Memorial flight. Deze tocht wordt jaarlijks georganiseerd door een aantal enthousiaste vliegers uit Luxemburg. Omdat het een mooie tocht leek naar plaatsen, waar we nog niet eerder waren geweest, schreven we ons in. Hoewel oorspronkelijk bijna tien vliegtuigen zich hadden ingeschreven, bleven er uiteindelijk mede door gezondheidsproblemen met zowel vliegers als vliegtuigen vier over. Drie (een Lancair Legacy, een TB10 en een Pilatus PC 12) vertrokken vanuit Luxemburg. Wij vertrokken vanaf EHLE met onze Lancair 360. Onderstaande kaart geeft globaal de route vanaf Luxemburg weer.



9 aug. 2013

EHLE naar Cottbus (EDCD) via ONS, DLE, MAG en KLF VOR. FL 60. Vliegtijd 1:50 uur. 12.00 > 13.50, 339 Nm.

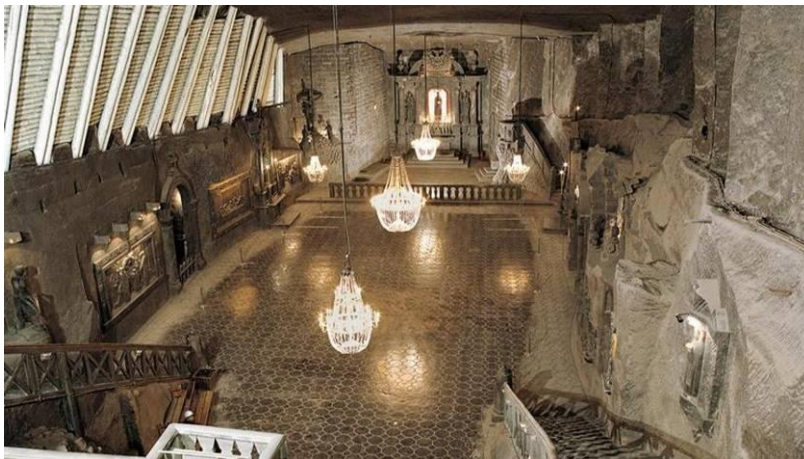
Cottbus (EDCD) naar Mielec (EPML) via KAX en JED VOR: Alt. 3000 voet. Vliegtijd 1:45 uur. 15:25 > 17:10, 287 Nm)

De eerste ontmoeting met de groep en overnachting is gepland in Mielec, ten oosten van Krakau in Polen, een tocht ruim 600 Nm. Ons plan was een tussenstop te maken in Welzow (EDCY), niet ver van Dresden. EDCY biedt een mooie lange baan, lage brandstofprijzen en dito landingsgeld. Omdat er echter wat regenbuien vanuit het zuiden kwamen optrekken, besloten we de koers wat noordelijker te leggen, wat achteraf een goede keuze bleek. De Luxemburgse vliegers hadden nogal wat last gehad, toen ze in heuvelachtig terrein tussen de regen door moesten laveren. Wij kozen voor Cottbus-Drewitz (EDCD), een voormalig militair vliegveld uit de Oost Duitse tijd. Hoewel het veld inmiddels is voorzien van een moderne passagiersterminal met restaurant, zijn de oude betonnen hangars voor de Migs nog aanwezig. Ze worden nu gebruikt als autostalling en opslag van tuinmateriaal. Op het veld zelf is weinig te beleven, want vliegverkeer is er nauwelijks en zowel benzine als landingsgeld zijn er aanmerkelijk duurder dan Welzow.

Na onze boterhammen opgegeten te hebben was het inmiddels licht gaan regenen en besluiten we door te vliegen naar Mielec. Ook nu kiezen we ervoor onze koers wat noordelijker te houden om vrij te blijven van de uitlopers van het Reuzengebergte en de vanuit het zuiden optrekkende regen. Deze strategie werkt goed en de vriendelijke Poolse verkeersleiders hebben geen enkele moeite met onze wat afwijkende routing. Omdat in Polen de VOR's wat dunner gezaaid zijn, vliegen via de velden EPWR (Wroclaw), EPKT (Katowice) en de Vor's KAX en JED.

Kort na vijf uur landen we op Mielec, eveneens een voormalig militair vliegveld, waar vroeger de Mig 15 en 17 werden gebouwd. Inmiddels is het veld met veel EU subsidie opgeleukt met een mooie terminal voor zowel GA als nationaal vliegverkeer. Ook worden hier de bekende Sikorsky helikopters gebouwd. We worden zeer vriendelijk ontvangen en de Luxemburgse organisatoren hebben al transport voor ons naar het hotel in Mielec geregeld. Daar ontmoeten we de rest van de groep en we vertrekken later tezamen weer naar het vliegveld, waar door de plaatselijke vliegschool een BBQ wordt aangeboden.

De volgende dag wordt er niet gevlogen en dat was na de BBQ met veel bier en wodka maar goed ook. Met een door de groep bestelde gids en twee dames van de vliegschool maken we een uitstapje naar de zoutmijnen van Wieliczka en hebben een lunch en stadbezichtiging in



Wieliczka kapel in zoutmuseum

Kraków. Het zoutmuseum is een voormalige zoutwinning in een berg. Met een lift word je op 130 meter diepte gebracht en in een doolhof van gangen zijn uit steenzout beelden en scènes gemaakt, die een goede indruk bieden van het zware productieproces. Een hoogtepunt is de geheel in het zout uitgehakte kapel van de heilige Kinga. Na

ongeveer drie uren duiken we weer op uit de onderwereld en gaan we richting Kraków. Het is een mooie en levendige historische stad, waar vele eeuwenoude gebouwen volledig intact zijn gebleven. We hebben een late lunch in een zeer voornaam restaurant, waar vele staatshoofden ons voor zijn gegaan. De prijs valt achteraf nog mee. Voor ca. 30 Euro per persoon hadden we dit niet willen missen. Hierna gaan we terug naar Mielec om de tocht voor de volgende dag - die ons naar Roemenië zal brengen - voor te bereiden. Een vervelend probleem is wel, dat men in Hongarije en Roemenië wil, dat vluchtplannen aangemeld worden via ATS routes met IFR meldpunten en die staan nu eenmaal niet uitgebreid op VFR kaarten. Een ander nadeel is, dat deze routes niet erg rekening houden met de situatie aan de grond, zoals we de volgende dag zullen merken. Ook horen we, dat de douane toch achteraf geen zin had naar Mielec te komen en we dus voor onze tocht naar een niet Schengen gebied de douane op het nabij gelegen vliegveld Resznov af moeten handelen.

11 aug.

EPML > Resznov (EPRZ): 11:00 > 11:20. 2000 voet.

EPRZ > Bukarest Baneasa (LRBS): Via PODAN > KEKED > KARIL > SAT VOR > CLJ VOR > BUKEL > STJ VOR > OTR NDB > BSE NDB. Deels FL100. 13:55 > 16:45. vliegtijd 2:50 uur. Totaal 439 Nm..

Omdat de groep hoofdzakelijk bestaat uit wat oudere levensgenieters is vroeg opstaan en vertrekken niet aan de orde. We vetrekken om ca. 11.00 uur voor een kort vluchtje naar Resznov. De gehele afhandeling van douane, diverse betaalkantoren en veiligheidspolitie kost wat tijd, maar je krijgt wel een goede tegenprestatie voor ruim € 60. Na de middag vliegen we door naar Boekarest, omdat de oorspronkelijke bestemming Tuzla in Roemenië ook douane technische problemen oplevert. Gelukkig is de eigenaar van de Pilatus een Luxemburgse Roemeen en kent hij de directeur van het vliegveld in Boekarest, hetgeen het landingsgeld reduceert van ruim € 150 naar ca. € 60. De tocht lijkt nogal uitdagend te worden, want we moeten twee keer over de hoefijzervormige Karpaten met toppen tot 9000 voet en die lijken nogal in de wolken van deels regen- en deels onweersbuien te liggen. Onze tocht loopt eerst met redelijk vliegweer over de eerste rug van de Karpaten en verder langs de grens van Oekraïne en over Slowakije en Hongarije richting Roemenië. Tussen Sibiu en Brasov doemen de Karpaten voor de tweede keer op en dat ziet er door de cumulusnimbus wolken niet echt uitnodigend uit.



CB's boven de Karpaten

Als snel wordt duidelijk, dat het niet volgens het vliegplan zal lukken en vliegen we een poosje parallel aan de hoofdkam naar het Oosten. Min of meer bij toeval stuiten we op autoweg die door een pas loopt. IFR ("I follow roads") komen we mooi tussen de bergen door naar Boekarest.

Hadden we dit eerder geweten (of liever gezegd: hadden we de kaart beter bekeken!) dan hadden we natuurlijk direct een route gekozen via Sibiu en door het dal van de Arges en lak gehad aan de verplichte ATS routes.

Na de tweede keer Karpaten dalen we af richting Boekarest, waar het uitkijken is geblazen, want het oude vliegveld Baneasa ligt parallel aan het nieuwe internationale vliegveld van Boekarest Otopeni. De baan is door tegenlicht en nevel moeilijk te vinden, maar uiteindelijk in de buurt stellen we vast, dat het landingsgestel van de Lancair er deze keer geen zin in heeft. We vragen een low pass en de toren stelt vast, dat de wielen er inderdaad niet uitkomen. Manoeuvreren is i.v.m. het drukke internationale vliegveld in de buurt problematisch, maar we krijgen wat ruimte aangeboden en mogen omhoog naar 2000 voet. Daar proberen we bij ca. 80 knopen de z.g. "free fall" van het landingsgestel en zie daar binnen de kortste keren hebben we drie groene lampjes en zetten alsnog de landing in. De controller heeft inmiddels het overige verkeer aan de grond gehouden, waarvoor we hem vriendelijk bedanken. Tot onze verbazing bedankt hij ons, omdat het voor hem een mooie "emergency practice" was.

De landing verloopt verder zonder problemen, maar we zien er toch maar vanaf nog door te vliegen naar Tuzla en boeken een hotel in de buurt van het vliegveld. Na de landing nog geprobeerd een oorzaak voor het weigerachtige landingsgestel te vinden, maar alles leek weer OK te zijn. Bij thuiskomst ben ik er via het internet achter gekomen, dat grote hoogte in combinatie met een hoge temperatuur soms een eigenaardigheid in de hydrauliek unit kan veroorzaken. s 'Avonds horen we via de telefoon van de groep, die inmiddels in Constanta is, dat Tuzla (een ruwe grasbaan) sowieso voor Lancairs ongeschikt was, dus is ons een ergere ramp gespaard gebleven.

12 aug.

LRBS > Constanta (LRCK): 3000 voet. 18:35 > 19:25: vliegtijd: 0:50 uur. 113 Nm.

De volgende dag maken we van de nood een deugd en besluiten pas tegen de avond door te vliegen naar Constanta. Dat geeft ons nog mooi de gelegenheid Boekarest te bezichtigen en dat gaat met een stadsrondtour per bus uitstekend. Een mooie oude stad en het paleis van de vroegere dictator Ceaușescu is zeker indrukwekkend om te zien. Tegen zessen zijn we weer op het vliegveld voor de korte tocht naar Constanta. Deze gaat bij goed weer door een relatief vlak gebied van Roemenië en verloopt verder zonder grote problemen. Bij aankomst op Constanta blijkt al snel, dat het hier vrij formeel



Strand van Constanta

toegaat en dat er bovendien geen avgas 100 LL te krijgen is. Niettemin krijgen via de handling agent transport aangeboden en voor € 30 brengt hij ons na een autorit van ruim een half uur bij het Ibis hotel, waar de groep de vorige nacht al had overnacht. We zijn dan nog net op tijd om gezamenlijk een maaltijd in een Grieks restaurant te nuttigen. Aan de stad zelf hebben we niet veel

gemist, want we horen dat het één grote bouwput is. Het strand is wel leuk om te zien, maar de typische Oostblok invloeden zijn duidelijk hoorbaar en zichtbaar. Loeiharde muziek en vrij onbeschaafd gedrag bij de diverse zeer opvallende strandtenten. Na een korte blik op het strand gaan we weer in optocht met de groep naar het vliegveld. De Luxemburgers, die op Tuzla zijn geland, moeten alsnog naar Constanta International om hun douane zaken te regelen.

13 aug.

Constanta (LRCK) > Balchik (LBWB): 3000 voet. 15:30 > 16:20. vliegtijd 0:50 uur. 40 Nm.

Zoals ik bij aankomst al vreesde is Constanta niet bepaald een gemoedelijk vliegveld. We zijn echt uren bezig om de diverse loketten af te lopen en tenslotte wil men ruim € 100 van mij vangen aan landingsgeld en handling kosten. Dit is mede gebaseerd op informatie, dat ik twee (!!) passagiers zou hebben gehad bij aankomst. Hoewel het ook voor iemand met beperkte intelligentie zichtbaar zou moeten zijn, dat zoiets bij mijn

Lancair onmogelijk is, kost het mij bijna nog een half uur praten om de ene passagier geschrapt te krijgen.

Uiteindelijk zijn we blij, dat we weer in de lucht zijn voor een korte vlucht naar Balchik in Bulgarije. Balchik is een oud militair vliegveld, waar nog wat oude Mig's uit de koude oorlog zijn achtergebleven. Het veld is nog wel bevolkt door een groep militairen, maar er wordt niet meer actief gevlogen. Een alleraardigste douaneambtenaar in vol ornaat staat ons op te wachten, maar die heeft – al schouderklopjes uitdelend – meer belangstelling voor ons vliegtuig dan voor onze paspoorten. Nadat alle "formaliteiten"



Botanische tuin in Balchik

geregeld zijn, gaan we in groepsverband naar het Sandy Beach Strandhotel te Albena, waar prachtige kamers op ons wachten. Achteraf blijkt, dat de Luxemburgse club via de president van AOPA Bulgarije aan wat touwtjes heeft getrokken en dan wil er in deze landen nog wel eens wat in beweging komen.

De volgende dag brengen we een bezoek aan de

fraaie botanische tuin in Balchik. Oorspronkelijk behoorde Balchik bij Roemenië en de toenmalige koningin had in de botanische tuin een zomerverblijf aangelegd. Aansluitend hebben we een lunch bij de mooie haven. De rest van de dag kunnen we ons vermaken met de geneugten van het Albena resort. Deze resorts aan de Zwarte Zee zijn erg in trek (ook bij Europese toeristen) en bieden veel comfort en mooi weer voor een lage prijs. Sommige van de resorts doen echter nogal massaal aan, want ze kunnen dan met gemak tienduizenden gasten bergen. Na een uitstekend buffet-diner in Sandy Beach besteden we nog wat tijd aan het opstellen van een vliegplan naar Siofok aan het Balaton meer in Hongarije.

15 aug.

Balchik (LBWB) > Balaton Sármellék (LHSM): Via GRN Vor, GOL Vor, ETIDA, BEO Vor, BABIT, PECS POG. 12:45 > 16:10. FL80. Vliegtijd: 3:25 uur. 550 Nm.

LHSM > Siofok (LHSK): 16:40 > 17:05 is: 0:25 40Nm



Bij het vertrek uit Balchik moet er eerst nog getankt worden, want we hebben een lange tocht voor de propeller. Er is echter op het veld geen avgas pomp aanwezig en de plaatselijke vliegclub tankt uit een in de hangaar aangebrachte tank van een paar duizend liter. Hoewel verkoop i.v.m. belastingregels niet is toegestaan, worden onze tanks onder het toezien oog van de immer vriendelijk lachende douane ambtenaar door middel van 10

literse plastic flessen tot de rand toe volgetankt. Een passant regelde de douane ook nog even de uittocht voor ons naar Schengen gebied. Toch heel wat anders dan op Constanta en aanmerkelijk goedkoper!

Voor mij was de tocht qua brandstof sowieso kritisch en uit voorzorg had ik al een



Siofok a.h. Balatonmeer

tussenstop net over de Hongaarse grens in gedachten. Toen we echter eenmaal op een mooie vlieghoogte van 8000 voet zaten, bleek er al snel een tailwind van meer dan 30 knopen te staan, zodat we zonder problemen LHSM konden halen. Een mooie tocht, die ons voor een deel langs het prachtig gekleurde Balatonmeer voerde. In Sármedék regelen we de douane formaliteiten, tanken we weer vol en betalen ruim € 60 voor handling en landing. Vervolgens maken we nog een korte vlucht over de oevers van het prachtige Balaton meer terug naar Siofok. Siofok is een oude militaire

grasbaan van 200 meter, die is ingekort tot ca. 900 m. De kwaliteit is zelfs voor een Lancair alleszins acceptabel.

De volgende dag hebben we weer een "rustdag", dus bekijken we Siofok en maken een tocht met de ferry over het Balatonmeer naar Tihany. Daar ligt een mooi klooster op een berg, van waaruit je een prachtig uitzicht over het meer hebt. S 'avonds wandelen we nog wat in Siofok en eten daar voor alleszins betaalbare prijzen. Ook wordt er nog overleg gevoerd met de groep over de verder te volgen route. De Luxemburgse deelnemers willen eigenlijk direct terug naar hun thuishaven en Graz lijkt ons nu ook niet een erg enerverende bestemming, dus besluiten we naar Portoroz, een havenplaatsje in de golf van Triest, te gaan.

17 aug.

Siofok (LHSA) > Portoroz (LJPZ): 11:50 > 13:10 vliegtijd is: 1:20 uur. 259 Nm
S 'morgens gaan we weer in groepsverband naar het vliegveld van Siofok, waar we afscheid nemen van de behulpzame mensen. Met mooi weer gaan we richting Slovenië, waar we parallel aan de kust weer een bergrug over moeten. Deze keer echter geen regenbuien maar zware turbulentie, omdat een stevige wind vanaf de middellandse zee als het ware over de bergrug heen rolt. We krijgen enkele stevige opdooffers, die alles wat niet erg vast ligt door het vliegtuig doen slingeren. Gelukkig is de Lancair bestand tegen 9G en alles blijft heel. Nadat we de laatste bergrug over zijn, vragen we de controller van Portoroz of we even boven de zee tot rust kunnen komen en de boel weer wat op orde kunnen krijgen. Tevens een mooie gelegenheid het prachtig gelegen kustplaatsje te bekijken. De landing op het drukke GA veld verloopt verder goed en na getankt te hebben, proberen we een hotel te vinden. Hoewel het erg druk is in deze toeristische badplaats, lukt het een kamer te vinden. De rest van de dag besteden we aan het bezichtigen van het plaatsje en eten we in een mooi restaurantje aan de boulevard.



Haventje van Portoroz

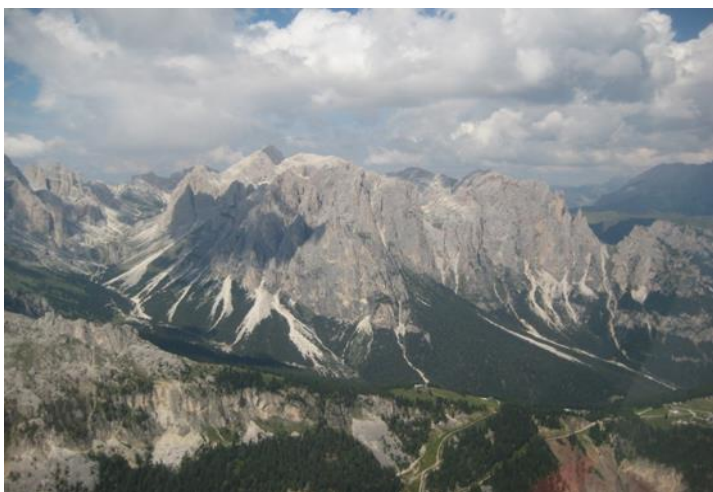
zijn een prachtige gelegenheid.

Op zichzelf een vrij unieke badplaats zonder strand. De mensen liggen er op handdoeken op de rotsen en als daar geen plaats meer is op de boulevard. Je moet er toch wat voor over hebben om in Slovenië een dagje naar zee te kunnen gaan. S 'avonds bekijken we nog eens goed de weersverwachting en besluiten, dat het een goede gelegenheid is de tocht over de Alpen te wagen. Dat was nog een langgekoesterde wens van mij en nu we toch in de buurt

18 aug.

Portoroz (LJPZ) > Straubing (EDMS): Via OZB Vor > LOWI S1 > LOWI E1 > MAH. FL90. Vor.13:10 > 15:15 vliegtijd is: 2:05 uur. 313 Nm.

Na een vlotte start en nog een rondje over de omgeving zetten we in rechte koers richting Bolzano, waar een sterke VOR staat. Het idee is daar de Brenner autobaan op te pikken, zodat we op ca. FL90 redelijk vrij van de toppen kunnen blijven. Veel hoger gaat niet, want er hangen toch wat verspreide wolken op ca. 10.000 voet en nog hoger geeft zuurstof problemen. Hoewel de route kennelijk niet exact is wat de vluchtleiding wil, houden we het maar op taalproblemen, dat men af en toe wat boos klonk. Nadat we de Bolzano VOR opgepikt hebben, krijgen we ook al gauw contact met de verkeersleiding aldaar en die vindt alles goed, als we maar ten Noorden van Bolzano blijven. Welnu dat komt vrij snel in zicht en we pikken de alom bekende Brenner autobaan op. Om ons heen ontwikkelt zich een indrukwekkend schouwspel van hoge bergtoppen, maar eerlijk gezegd herkennen we er als typische Italiëgangers voor de wintersport toch weinig van.



De Alpen

Uit de lucht zien de dalen er toch wat smaller uit, dan vanaf de grond en in verband met de wolken zien we er maar vanaf een route via een paar zijdal en passen te volgen.

We hadden graag onze gastvrouw in Corvara (Alta Badia) verblijd met een laag over gierende Lancair, maar de uitdaging leek mij voor beginnende bergvlieger toch wat te groot. We volgen dus de autobaan en dan komt al snel Innsbruck opdagen. Ook daar geen enkel probleem met de verkeersleiding, als we maar ten oosten van de stad blijven. Nu

dat doen we en we volgen verder de autobaan richting Rosenheim.



Bierfeesten in Straubing

Daar houden dan de Alpen vrij plotseling op en voor je het weet vlieg je weer over het vlakke land richting Straubing aan de Donau.

Daar geland worden we geconfronteerd met een uiterst onvriendelijke baliemedewerker op het vliegveld. Kennelijk was hij boos, omdat hij tijdens de bierfeesten - die in Straubing volop bezig waren - moest werken. Volgens hem is het onmogelijk in Straubing te overnachten, maar na een gelukkige greep van Marian in een plaatselijk

gidsje, lukt het ons nog een kamer te vinden in het centrum van het plaatsje. Hoewel we van plan zijn de volgende dag verder te gaan, lijkt het erop, dat een uit het Noordwesten komend onweersfront dat onmogelijk zal maken. En inderdaad de volgende ochtend begint het zachtjes te regenen, toen we net Straubing aan het verkennen waren. S 'Middags bezoeken we het feestterrein met veel kermisattracties en een zestal grote biertenten. Het bierfeest te Straubing is op München na het grootste in Duitsland. Je moet dan wel bedenken, dat In München ruim een miljoen gasten afkomen op een miljoenenstad en Straubing bijna net zoveel gasten op een plaatsje van ca. 30.000 inwoners. Nu feest en bier zat!

20 aug.

Straubing (EDMS) > EHLE: Via ERL Vor > FUL Vor > HMM Vor > RKN Vor. 2000 voet. 11:55 > 14:10. vliegtijd 2:15 uur 348 Nm.

De volgende dag lijkt het na het overtrekken van het front weer beter. Er hangen nog wel wat lage wolken, maar er is ook blauw te zien, dus we vertrekken, nadat we de Lancair weer volgetankt hebben. De tocht op zich levert weinig problemen op, maar we moeten af en toe wel wat omtrekkende bewegingen maken, als de heuveltoppen net in de wolken verdwijnen. Aan de grond heeft de aardige vrouwelijke controller daar alle begrip voor en ze biedt regelmatig haar hulp aan. Een stuk sneller dan met de auto krijgen we Nederland in zicht en we landen iets na 14.00 weer op Lelystad.

Samengevat een mooie tocht van totaal 2.728 Nm. Mede dankzij de Luxemburgse organisatoren goed georganiseerd en voldoende gelegenheid wat anders dan alleen vliegvelden te zien. Helaas werd de 2014 tocht die o.a. naar St. Petersburg had zullen gaan door een ongeval van de organisator afgelast. De tocht in 2015 ging hoofdzakelijk naar de Red Bull air races in Hongarije en toen waren we zelf verhinderd. Jammer genoeg heeft men toen ook meer de nadruk op het vliegen gelegd en was er weinig tijd voor sightseeing. Voor 2016 staat er weer een Balkan tocht gepland, dus voor de liefhebbers: volg de publicaties!

Nog enkele getallen: Totaal verstoekt: 550 liter avgas. Gemiddelde prijs € 2,60 / liter.