

KLUBBUTFLYKT TILL UNGERN 2001



Under våren hade NSF planerat en klubbutflykt till Ungern men när avresedatum närmade sig var det glest med anmälningarna. Det är tyvärr tydligen så att utlandsflygningar fortfarande avskräcker de flesta av våra klubbmedlemmar vilket är synd eftersom denna typ av flygning har så mycket att ge. Vår tilltänkta eskader hade alltså reducerats till två plan bestående av en Cessna 182RG SE-IBC med Andrea och Karl-Erik Öberg samt döttrarna Kristina och Katarina, och en Piper Lance SE-GNV med Olof Bertilsson med sonen Mats och familjen Astrid och Lennart Månsson.

Med Andrea som pilot i IBC startade vi vid åttatiden på morgonen den 15 juni medan Olof och Lennart var i luften med GNV först på eftermiddagen. Vi hade lämnat in VFR-färdplan till Dresden och vidare till Budapest och vädret skulle vara fint, åtminstone från Dresden och söderut. Efter start bana 14 med ett absolut fullpackat flygplan steg vi i högersväng till 2500 fot vilket var den höjd vi bibehöll till Tyskland. Färdplanen öppnades och Malmö gav oss färdtillstånd i TMA utan minsta problem. Första checkpunkt var Balox som ligger vid FIR-gränsen och där lämnade vi Malmö Kontroll för Berlin Info som vi sedan hade kontakt med på olika frekvenser ända till Dresden. Ganska molnigt väder över vattnet och stundtals flygning on top eller i moln. I ett sådant läge kan man ju fråga sig hur man strikt skall kunna hålla sig till VFR-flygreglerna. Antingen går man ned på 500 fot över vattnet eller också flyger man lugnt vidare on top i vetskap om att vädret är bättre längre fram. Man är ju i radarkontakt med trafikledningen, som ger löpande trafikinformation, och risken är väl tämligen minimal att möta någon på samma höjd över Östersjön. Vi fortsatte därför on top över molnslöjorna på 2.500 fot i vetskap om det goda vädret så snart vi nådde den tyska kusten. Det gällde ju knappt 10 minuters flygning och vi kunde ju övergå till IFR vid behov. Vi var i okontrollerad luft och behövde ju ej någon clearande. Efter en kort stund var vi ur området med moln och kunde fortsätta VFR.

Snart hade vi Rügen under oss och molnen började äntligen lättas. Det är ju underligt hur mycket bättre motorn verkar gå så snart man kommer in över land. VOR-fyrarna Friedland

och Fürstenwalde passerades och därefter sattes kursen direkt mot inflygningspunkten November norr om Dresden. Med GPS kopplad till HSI och höjdhållande autopilot är det ju tämligen enkelt att navigera rätt trots att sikten kring Berlin nu var mycket dålig. Vi fick bra trafikinformation från Berlin men lyckades aldrig se något av de andra planen som vi varnades för. Efter kontakt med Dresden Tower klart att landa bana 22 i högervarv. Tankning och transport till helt nybyggd General Aviation Terminal för lunch och kontroll av vädret. Dresden har alltid varit trevligt att landa på och detta blev inget undantag. Briefing och Meteo finns nu på samma ställe och det är gångavstånd till alla restauranger i terminalen. Man hade t.o.m. en Mac Donalds vilket uppskattades av flickorna. Sträckan till Dresden är 313 NM och flygningen tog exakt 2 tim 30 min.

Vädret på sträckan till Budapest skulle enligt Meteo vara utmärkt med bara lätt molnighet över 6000 fot. Det är ganska bergigt söder om Dresden så efter start bana 22 steg vi snabbt i vänstersväng till 4500 fot. Man kommer då in i ett C-område och behöver färdtillstånd från Berlin Approach men det var inget problem. Vid VFR-fyren Hermsdorf kontakt med Praha Information som alltid är lika vänliga och hjälpsamma. Det är stor skillnad att flyga i Tyskland med en kontinuerlig radiotrafik på frekvenserna och sedan Tjeckien där man är helt själv. Om detta är behagligt eller skrämmande kan man ha olika uppfattning om, men uppenbart drar sig många fortfarande för att flyga i forna Östeuropa, varför är för mig obegripligt. Färdtillstånd gavs av Prag direkt till Brno genom militära kontrollzoner som inte var särskilt aktiva. Brno approach blev överlycklig att få någon att prata med och frågade vad vi tyckte om deras flygfält. Vi sa att det såg fint ut från luften och berättade att även GNV skulle komma senare vilket fick trafikledaren att undra vad det var som var så intressant i Budapest – kanske borde han komma dit själv.

Vid gränsstationen Odnem var det dags att kontakta Bratislava Information, vilken vi haft dåliga erfarenheter av tidigare. Till skillnad från tjeckerna har inte slovakerna samma utvecklade humor och färdtillstånden brukade lämnas i det allra bistraste tonläge. Vi hade ju tyvärr heller inte några ordentliga kartor över Slovakien utan bara en gammal turistkarta från 80-talet. Jeppesens VFR/GPS karta över Tjeckien och ungersk ICAO karta hade vi sedan förra året, men Slovakien var en vit fläck. VFR-kartor är ju inte alltid tillgängliga i öst. Jeppesens routekartor fanns visserligen ombord och det rörde sig ju bara om ca 40 min flygning. Vi hade ju också en GPS med moving map som klart visade var kontrollzoner och terminalområden låg samt en utmärkt VFR-kartbild. Bratislava överraskade dock med att vara hur trevliga som helst och gav oss omedelbart färdtillstånd hela vägen via Nitra VOR till checkpunkt Ergom vid ungerska gränsstaden Esztergom. Trafikinformation fick vi också och när vi under en viss period tvingades kontakta Piestany Tower bokstaverade man till och med namnet. Snart var vi i Ungern och kunde hälsa Budapest Info med ett klingande ”Szervusztok”.

VFR-flygning i Ungern är något mer byråkratisk än i många andra länder men med ungersk kvinnlig pilot i vänstersits brukar det mesta tillåtas. Budapest Info gav oss denna gång kortfattat färdtillstånd in i TMA på 3.500 fot men sedan hände ingenting. Vi började närma oss Ferihegy International i Budapest och det var hög tid att påbörja inflygning för landning. Problemet löstes snabbt efter kontakt med Budapest Approach som gav oss detaljerad radarvektorering ända till tröskeln på bana 31L. Parallellinflygning med SAS som landade på bana 31R med norsk kapten vid spakarna. Norrmännen identifieras lätt genom att de alltid uttalar ”two” som ”tu” medan två på norska uttalas som korrekt ”two”. Förklara det den som kan. Efter fin landning, follow me, parkering och busstransport 50 m väntade Jan Eric Persson i General Aviation Terminal. Jan Eric har ju som bekant emigrerat till Ungern till sin Kattie

och han var glad att få träffa sina gamla kompisar från flygklubben igen. Sträckan Dresden-Budapest är 320 NM och den tog 2 tim 20 min.

Framåt halvåttatiden på kvällen var det dags att möta gänget i GNV som hade mellanlandat i Schönhagen utanför Berlin. De såg pigga och glada ut och efter transport till hotellet inte långt från flygplatsen avslutade vi kvällen med en gemensam middag utomhus i den varma kvällen.



Under den långa weekenden checkades alla obligatoriska turistattraktioner av bl.a. kryssning på Donau, besök på Budasidan med Mathiaskyrkan, Fiskarbastionen och naturligtvis trevliga promenader i centrum med shopping och gedigna luncher och middagar. Temperaturen höll sig kring 30 grader men i Budapest är det aldrig mer än 50 steg till närmaste krog så det var inga problem att släcka törsten.

Måndagen den 18 juni dags för en flygutflykt till södra Ungern. Landet är ju inte stort, så det går ju tämligen snabbt att avverka, men det innehåller all typ av geografi inom ett litet område. Vi hade tänkt oss att först flyga till Jakabszállás som ligger direkt på den berömda pusztan och därefter till Siofok vid Balatonsjön. Andrea och jag hade tidigare varit i Jakabszállás med bil och vi tyckte att det hade sett trevligt ut och Siofok visste vi hade restaurang på flygfältet. Olof och jag besökte Meteo och konstaterade att vädret var acceptabelt för VFR men med stor risk för regn och åska senare på dagen. Färdplaner lämnades in och första legen skulle ta ungefär 30 minuter. Jan Erik Persson och Kattie fanns nu också med i IBC och vi taxade ut efter GNV. General Aviation Terminal ligger nära bana 13R/31L men av någon outgrundlig anledning skulle inte banan vara tillgänglig denna morgon. Den andra banan 13L/31R ligger en halvmil bort och man når den efter ganska komplicerade taxningsprocedurer. Vi var glada att Olov och Lennart åkte först så att vi kunde

undvika alla problem de råkade i. Till slut kom vi i alla fall fram till 13L/31R och i samma veva som vi var framme blev 13R/31L tillgänglig. Det verkade nästan som ett skämt att vi måste taxa i 30 minuter och sedan öppnar man den bana som vi ville ha från början. Start bana 31R och omedelbar vänstersväng till VFR-utflygningspunkten OTSA, som vi olyckligtvis glömt programmera in på GPS'en. Vi lyckades därför aldrig hitta OTSA men Budapest Info hade överseende med våra svårigheter och släppte oss vidare. GNV hade nu försvunnit och vi flög på 1500 fot dvs 1000 fot över marken – en normal flyghöjd för oss som är uppvuxna under Malmö TMA. Ett restriktionsområde på vägen var aktivt men med moving map lyckades vi undvika detta utan problem. Andrea fick då se ett annat flygplan till höger om oss som flyg mycket lågt och snabbt och verkade svänga hit och dit. Det var GNV som inväntade oss för att kunna flyga rote vidare med oss men det visste varken vi eller trafikledningen. Den senare blev litet nervös och frågade vad GNV höll på med och jag kom inte ihåg vad Olof svarade men de blev tydligen nöjda. Förmodligen berättade han att han avsåg flyga rote med IBC men eftersom vi inte var underrättade avstod han. Efter 25 minuters flygning landning i Jakabszállás på deras 600 m asfaltbana.



Jakabszállás flygfält är något utöver det vanliga och fordrar en särskild beskrivning. Från luften ser det ut som på bilden. Flygplatsen, som byggts privat av en förmögen ungrare, ligger ca 20 km från Kecskemet och alldeles i närheten av Bugac med sin puszta. Hotellet, som är av yppersta klass med egen taxibana och fri parkering i hangar under (!) hotellet, har 10 rum och en svit, samtliga rum luftkonditionerade och givetvis med kitchenetter, badrum, telefon, minibar och TV. Sviten har dessutom egen bastu. Vidare fanns stor swimmingpool inomhus med sauna (se bild), skönhetsalong, solarium, cykel- och biluthyrning. Man kunde också hyra speciella s.k. Dunebuggies för att kunna åka överallt på pusztan där vanliga bilar skulle sjunka ned i sanden.



Hangaren låg i anslutning till konferensrummet och golvet i hangaren verkade vara typ klinker och alla verktyg förvarades i ekskåp. T.o.m. Lennart Månsson, som sett det mesta, blev imponerad och vi beslöt att någon gång i framtiden försöka ordna ett fly-in här för skåneklubbarna. Man tar givetvis inte ut någon landningsavgift heller vilket gör att det skulle vara idealiskt att ha Jakabszállás som operationsbas för rundflygning i Ungern. Efter rundvandring bjöds vi på kaffe och nybakade bullar – allt kostnadsfritt vid första landningen och som synes på bilden verkade alla trivas.



Dags för nästa lilla hopp till Siofok vid Balatonsjön. Flygtiden var beräknad till ca 30 min och vädret var fortfarande fint, även om det var mulet. Olov startade först med GNV och vi följde efter men tappade honom som vanligt efter start. Den här gången smög han upp i rote bakom oss utan att vi märkte honom trots att vi överenskommit om detta på förhand och bilden visar hur det såg ut när vi flög över Donau tillsammans. Man har god tid på sig att landa i Siofok eftersom gräsfältet är 2500 m. På flygplatsen, som är tullflygplats och har ett helt annat kostnadsläge än Ferihegy, finns en trevlig liten restaurang och de hade just öppnat för säsongen denna vecka vilket var lyckat. Besök i tornet för nya färdplaner tillbaka till Budapest och kontroll av vädret. Det började nu bli tveksamt i Budapestområdet med en front på väg in och deras TAF såg ut så här mellan 13-22 UTC: 32012KT 9999 SCT040 BKN090 TEMPO 1322 35015G25KT 5000 SHRA TSRA SCT 010 BKN 020CB PROB30 TEMPO 1318 1200 +TSRA SCT005 BKN 015CB

Det skulle alltså vara tämligen stor risk för åska men det verkade som om vi skulle klara oss ifrån det värsta om vi gav oss iväg omedelbart.



IBC iväg först med GNV efter och himlen var ganska svart mot Budapest. IBC är utrustad med stormscope som visade mycket kraftig aktivitet mot Budapesthållet. Efter ca 10 min flygning såg det ut som en svart vägg framför oss och stormscopen var nu helt vild. Vi hade också dåligt med bränsle och allt detta gjorde att vi beslöt återvända till Siofok, tanka upp och göra ett nytt försök. Olov och Lennart i GNV gick däremot lugnt vidare och lyckades på något sätt hitta en helt fri korridor ända fram till Budapest. Gissa om vi kände oss billiga när vi talade med Lennart Månsson på telefon och förklarade att vi var kvar i Siofok. Vädret hade inte ändrats nämnvärt heller men efter tankning hade vi i alla fall inget bränsleproblem om vi skulle tvingas flyga runt litet. Ny start men fortfarande lika svart österut. Budapest Info var också litet nervösa därför att en Cessna 210 från Siofok hade brutits sönder i ett åskväder två dagar tidigare. Sex personer hade omkommit och man ville ogärna se en upprepning av olyckan. Trots att vi gick mycket längre denna gång såg vi ingen öppning i den mörka

väggen. Vi bad om radarvektorer för att flyga runt det värsta ovädret och i stället komma in mot Budapest från söder men det passade inte trafikledningen. "We strongly recommend you to return to Siofok" röt en något skärrad dam, och vi hade nu också kommit in i kraftigare turbulens så det var faktiskt skönt att svänga 180 grader tillbaka. Efter landning användes resten av dagen för taxi plus tåg till Budapest dit vi anlände vid 10-tiden på kvällen i hållande regn. De som flugit med GNV hade under tiden intagit en bättre middag medan vi suttit på det eländiga tåget som stannade på varje station.

Två dagar senare flög GNV tillbaka till Sverige medan vi stannade i Ungern ytterligare en vecka. Det finns givetvis mycket mer att berätta från en sån här resa men vi måste sluta nu. Nästa år skulle det dock vara trevligt att komma tillbaka till Ungern och kanske koncentrera sig på Jakabszállás och lära sig rida på puszta. Hoppas att många känner sig inspirerade av detta och följer med och vi kan lova att det blir en utflykt som sent skall glömmas. Viszontlatasra som man säger i Ungern.

Karl-Erik Öberg