

SLOWENISCHE ALPENFLUGPLÄTZE UND EINE ÜBERRASCHUNG IN LJUBLIANA



Das Wetter zeigt sich endlich nach den letzten drei bis vier schlechten regnerischen Wochen wieder von seiner sommerlichen Seite. Um kurz nach 08.00 Uhr schiebt Joe den Gashebel nach vorne und wir heben in Ampfing ab. Es liegt Südostkurs an. Langen Information öffnet unseren Flugplan. Ab der Landesgrenze melde ich mich bei Salzburg Radar an. Wie immer sehr freundliche Lotsen und ich darf wie gewünscht auf 9000ft in Luftraum D steigen. Ich finde mittlerweile, dass Flüge im kontrollierten Luftraum die entspanntesten sind. Man wird für eine bestimmte Route freigegeben, muss sich nicht um andere Lufträume kümmern und mit plötzlich kreuzendem Verkehr rechnen. Der Wind schiebt uns mit 20-25 Knoten, wie von AustroControl vorhergesagt, an. Aber ohne jegliche Turbulenzen. Wie ein Airliner gleiten wir dahin.

Schon bald geht es über das Salzkammergut mit seinen vielen Seen. Links von uns der Attersee, rechts der Mondsee und Wolfgangsee.



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Knapp östlich des fast 8000ft hohen Tennengebirges geht es weiter zu den Tauern, welche auch bis auf 8816ft hinaufgehen. Mit unserer Flughöhe von 10.000ft (Achtung: in Österreich wird bis 10.000ft mit regionalem QNH geflogen, anders als in Deutschland) kein Faktor.

Von Mauterndorf geht es mit Direktkurs weiter zum Wegpunkt RADLY an der slowenischen Grenze. Wien Information gibt mich weiter an Klagenfurt Radar. Wir dürfen die 10.000ft weiter halten und Klagenfurt City und Airport passieren. Super entspannt und easy. Bei RADLY möchte ich gerne 4000ft erreichen, denn von dort ist es nicht mehr weit bis zu unserem ersten Stopp. In den niedrigeren Höhen ist es im Vergleich zu 10.000ft fast windstill. Lediglich in Bodennähe geht es wieder etwas ruppig zu. Über RADLY passieren wir die Grenze nach Slowenien. Noch schatten die Ausläufer der Alpen meinen Funk ab. Erst spät kann ich Funkkontakt mit unserem ersten Ziel, dem Flugplatz Slovenj Gradec (LJSG) aufnehmen. In gebrochenem Englisch bekomme ich die Piste 32 zugewiesen. Das passt, denn so landet man von der Sonne weg und kann schönere Aufnahmen machen. Der Flugplatz liegt in schöner Lage eingebettet in die Hügel der slowenischen Alpen auf 1643ft. Die Asphaltbahn misst 650x30m und ist relativ rau.





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Vor Ort werden wir von einem netten alten Herrn empfangen. Er spricht ein bisschen deutsch. Während Joe die Landegebühr von 10€ bezahlt, telefoniere ich mit Slovenia Control und lasse unseren Flugplan schließen. Sehr wichtig!



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





Wenig später legen wir wieder los. Nach dem Start auf der 32 machen wir eine Linkskurve 180° zurück nach Südosten. Das Tal, in welchem der Flugplatz liegt, ist eng und von jeder Seite blockieren höhere Berge. Müssen wir etwa einen großen Vollkreis fliegen, um Höhe aufzubauen, sodass wir das Tal verlassen können? Nein, unsere Steigrate bei den heißen Temperaturen reicht und wir können die Berge vor uns überfliegen. Als nächstes steht der nur wenige Flugminuten entfernte Flugplatz Sostanj (LJSO) auf dem Plan.

Schon von weitem erkenne ich die beiden Seen Velenjsko und Sostanjsko. Die brauche ich für meinen Anflug. Am Funk meldet sich wie erwartet keiner. Telefonisch bekam ich vor zwei Tagen die Genehmigung zur Landung und gleichzeitig die Info, dass vermutlich keiner am Funk sein wird. Also wie auch bereits seit letztem Jahr in Deutschland gewohnt Blindmeldungen machen. Doch wo ist eigentlich der Flugplatz?! Keine Ahnung, ich kann ihn nicht sehen. Hier ist alles hügelig und vieles liegt in den nicht einsehbaren Senken. Aber zum Glück habe ich die Seen im Blick. Bereits im rechten Gegenanflug auf Piste 32, immer noch kein Sichtkontakt mit dem Platz, steuere ich den westlichen der beiden Seen an. Direkt dahinter das große mit Braunkohle, Heizöl und Erdgas betriebene Wärmekraftwerk Sostanj. Ein interessanter Anblick mit den beiden schönen türkis-blauen Seen und dem doch hässlichen Kraftwerk. Nun wird es Zeit, in den rechten Queranflug zu drehen. Am Funk immer noch Stille. Und kein Flugplatz in Sicht. Erst als ich den

Seite 6 von 22

Breezer in den Endanflug drehe, taucht die helle Asphaltbahn zwischen den Hügeln auf! Last minute sozusagen. Aufgrund der heißen Temperaturen ist die Performance des Breezers heute ziemlich schlecht. Ich muss viel Gas nachlegen, um die Höhe halten zu können. Sostanj ist ein sog. Oneway-Platz. Das heißt die Landung geht nur in eine Richtung und der Start in die entgegengesetzte. Denn hinter der Piste 32 steigt das Gelände stärker an. Ein Start in diese Richtung wäre nur mit Akrobatikflugzeugen mit viel Power machbar. Nach der Landung parken wir vor dem Hangar. Kein Mensch hier. Sehr idyllisch und schöne Landschaft.





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE
FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Da keiner da ist und wir ohnehin weiter müssen, starten wir bald wieder. Auf der 14 verlassen wir Sostanj und schlagen Ostkurs ein.



FLUGSTUNDE
FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Gute 15min entfernt liegt der private Flugplatz Slovenske Konjice (LJSK). Noch immer finden wir hier größere Hügel der Alpenausläufer vor, aber diese werden schon lichter. Diesmal bekomme ich wieder eine Antwort auf meinen Funkspruch. Obwohl der Platz nur wenige Flugminuten vom letzten entfernt ist, kommt hier der Wind aus einer ganz anderen Richtung, nämlich aus Süden. Um in die Platzrunde im Osten zu kommen, müssen wir Slovenske Konjice erstmal überfliegen. Die Asphaltbahn hier ist erst wenige Jahre jung. Sie misst 769x18m. Am Vorfeld erwartet uns der Betriebsleiter und lotst uns zur Tankstelle. Auf unserer Tour haben zwei Flugplätze Sprit, aber hier ist das AvGas mit 2,40€/l am billigsten. Slovenske Konjice ist strikt PPR. Auf der guten Webseite gibt es eine online-Anmeldung, die auch schnell bearbeitet wird. Ohne Genehmigung darf hier keiner landen. Die Vorschriften sind sehr streng, erklärt man uns, da der Flugplatz zu 100% privat betrieben wird und die Landesluftfahrtbehörde immer wieder Kontrollen durchführt. So müssen wir uns auch betanken lassen. Ich darf nicht mal helfen. Die Bezahlung der Tankrechnung stellt sich ebenfalls als sehr kompliziert heraus. Denn sämtliche Daten müssen zur Abrechnung an die Steuerbehörde übermittelt werden und erst wenn der Betrag verbucht und dort genehmigt wurde, wird eine Rechnung ausgestellt, die der Pilot dann bezahlen kann. Maximal kompliziert...

Hier sind viele Firmen beheimatet und es findet sogar Simulatortraining und ATPL-Ausbildung statt. Richtig toller Platz. Der Betriebsleiter führt uns ein bisschen herum. AOPA-Mitglieder haben freie Landung. Einen Hangarplatz zu bekommen ist auch kein Problem.





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Nach 45min starten wir wieder. Als nächstes geht es nach Celje (LJCL). Auch dieser Platz befindet sich nur ein paar Flugminuten entfernt. Die Berge weiten sich, der Flugplatz samt Stadt Celje liegt in einem riesigen flachen Tal. Da nichts los ist, dürfen wir aussuchen, ob wir über die Platzrunde oder im Direktanflug zur Piste 29 kommen wollen. Wir entscheiden uns für den Direktanflug, denn dieser führt schön über die Stadt mit der St. Josef Kirche und den roten Dächern der Altstadt. In Celje erwartet uns eine Grasbahn. Typisch Ostblock misst diese 100m Breite! Aus der Ferne hat man erstmal keine Ahnung, wo man dort überhaupt landen soll. Einfach zu breit das Ding! Erst nach und nach mit abnehmender Distanz werden die Landereiter sichtbar. Jetzt weiß ich, wo die Mitte ist!

In Celje sind die Leute äußerst freundlich. Die Landung hier kostet nichts. Für jedermann. Im kleinen provisorischen Cafe stärken wir uns, bevor es auf den Rückflug nach Ampfing geht. Der Flugplan läuft für 12:30lt. Mit dem Betriebsleiter macht Joe noch aus, dass er uns den Flugplan nach dem Start öffnet. Denn in den Bergen kann man sich nie sicher sein, ob man Funkkontakt zur FIS, welche den Flugplan öffnen könnte, bekommt.





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





So machen wir unseren Flieger klar und rollen zur Startbahn. Sicherheitshalber fülle ich währenddessen doch noch die Startmeldung für den Flugplan auf der Webseite der DFS aus und bereite sie für den Versand vor. Am Funk plötzlich keine Spur mehr vom Betriebsleiter. Keiner funkt mehr. Ich mache Blindmeldungen und Joe rollt zur Piste 29. Abflugbereit auf der 29 schicke ich schließlich doch meine vorbereitete Startmeldung an die DFS. Diese sollte unseren Flugplan öffnen. Gut dass ich bereits so eine Vorahnung mit dem Betriebsleiter hatte...

Nach dem Start machen wir noch schnell ein Touch and Go auf dem kleinen UL-Platz Pobrezje. Hier erwartet uns eine wirklich gut gepflegte schöne 330m lange Grasbahn in toller Lage zwischen Bergen. Nach dem Touch and Go müssen wir von 1220ft Platzhöhe auf 3500ft steigen, um den vor uns liegenden Bergsattel ins Tal nach Ljubliana überfliegen zu können. Im Flugplan habe ich angegeben, über NE in die CTR von Ljubliana einzufliegen, dann direkt über dem internationalen Flughafen zu passieren und die CTR über W1 zu verlassen. Wird uns der Towerlotse diese Route genehmigen? Mit Ljubliana habe ich noch keinerlei Erfahrung gesammelt. Also einfach mal probieren. Nach dem Bergsattel ist auch die Abschirmung weg und ich kann Ljubliana TWR anfunken.

Ich: „Ljubliana TWR, D-MFSI, good afternoon!“

TWR: „D-MFSI, go ahead!“

Ich: „D-MFSI, ultralight Breezer, positiv flightplan, VFR from LJCL to EDNA, 4 miles Northeast inbound NE, 3500ft, request to enter your airspace via NE, overhead the airport and W1 to NIPEL“.

TWR: „D-SI roger, you are cleared to enter via NE, direct W1 and NIPEL on 1000AGL“.

So ein Mist, der schickt uns doch tatsächlich nördlich am Flughafen vorbei. So sehen wir gar nichts. Da will ich nochmal nachfragen:

Ich: „D-SI, after NE is possible overhead the airport direct W1?“

TWR: „D-SI roger, overhead the airport is possible. Do you want to perform a touch and go?“

Wat?! Fragt mich der doch tatsächlich ob ich ein Touch and Go machen will? Am internationalen Flughafen von Slowenien? Wie geil ist das denn?! Ich bejahe natürlich und der TWR schickt uns direkt zum kurzen Endanflug auf die RWY 30: „D-SI, cleared for touch and go RWY 30, wind 310 degrees 5kts, after touch and go right turn inbound W2 to clear departure area for next departure!“ Mit Hilfe der PAPI-Lichter mache ich einen schönen Airliner-Approach. Die RWY ist mit 3300m Länge und 45m Breite sehr groß. Man muss aufpassen, dass man aufgrund der sonst gewohnten Landeperspektive nicht zu hoch abfängt. Mitten im schwarzen Gummiabrieb setze ich den Breezer weich auf die Bahn. Dann Vollgas und wieder hoch. Sehr geil! Ganz unerwartet noch Airliner-Feeling in Ljubliana bekommen. Vom Vorfeld her rollt ein Trade Air Airbus A320 auf dem Taxiway zum Rollhalt RWY 30. Für diesen müssen wir „Slow moover“ den Abflugsbereich zügig räumen. Daher die Rechtskurve auf W2 nach dem Touch and Go.





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Da wir den Rückflug wieder auf 10.000ft durchführen wollen, erbitte ich gleich beim TWR-Lotsen die Freigabe zum Steigen. Der schickt mich dafür aber erstmal zu Ljubliana Radar. Also dort schnell angemeldet und den Request gestellt. Wir dürfen steigen, aber erst nach dem Verlassen der TMA. Passt, das reicht noch, um beim Wegpunkt NIPEL mindestens 5000ft erreichen zu können. So hoch sind die Berge dort nämlich.

Ab NIPEL geht es weiter mit Wien Information und einem genehmigten Steigflug auf zunächst 9500ft. Etwas westlich von Villach können wir dann über 10.000ft steigen. Das Wetter ist weiterhin perfekt. Kaum Wolken. Das Hochtief beim Großglockner ist ebenfalls frei und der Wind kein Faktor. Perfekt für einen entspannten Reiseflug.



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE
FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Ab Zell am See erkennen wir schon wieder den Chiemsee und bald danach Waldkraiburg. Zurück in Ampfing sind dann alle unsere drei Breezer gleichzeitig in der Platzrunde. Sowohl die SS als auch die SM machen Ziellandeübungen, während wir uns zwischen ihnen in die Platzrunde einfädeln. Sehr nett! Nach einer Motorlaufzeit von insgesamt 5:27 beenden wir unseren Ausflug nach Slowenien. Es war eine tolle Tour und man kann Slowenien nur empfehlen. Nette Leute und tolle Plätze. Was will man mehr!?