

Grenzen, Lufträume und Heimatgefühl – EDNA nach LHBS

Schon als Kind war der Flugplatz Budaörs für mich ein Ort voller Faszination. Immer wenn wir mit meinen Eltern auf der Autobahn Richtung Balaton unterwegs waren, blickte ich gebannt aus dem Fenster auf die startenden Flugzeuge. Diese Momente haben sich tief eingepägt – dieses Gefühl von Freiheit, von Aufbruch, von etwas, das größer ist als der Alltag.

Mein Vater nahm mich damals auch häufig mit zum Flugplatz Farkashegy (LHFH), nur einen Steinwurf von Budaörs entfernt. Dort erlebte ich eine meiner ersten prägenden Begegnungen mit der Fliegerei: Ein kleines Ultraleichtflugzeug, von den Piloten „Marabu“ genannt, startete gerade seinen Motor. Das laute, knatternde Geräusch des Zweitakters hat mich als Kind eher erschreckt als begeistert – ein typischer Moment zwischen Faszination und Respekt, der wahrscheinlich vielen so bekannt vorkommt.

Die Begeisterung für die Fliegerei hat in meiner Familie aber noch tiefere Wurzeln. Mein Vater erzählte oft von meinem Großvater, der im Zweiten Weltkrieg Pilot war. In diesen Geschichten ging es nicht nur um Technik oder Einsätze, sondern auch um die Realität der damaligen Zeit – improvisierte Entscheidungen, politische Umstände und die Grenzen der damaligen Flugzeuge. Besonders eindrücklich blieb mir eine Episode, in der die Maschinen durch zusätzliche Bombenlast an ihre Leistungsgrenzen kamen und selbst geografische Gegebenheiten wie Gebirgsketten zu echten Hindernissen wurden.

Als ich viele Jahre später in Ampfing (EDNA) selbst mit der Ultraleicht-Ausbildung begann, war für meinen Vater die Erklärung schnell gefunden: „Das liegt in den Genen.“ Ob das wirklich so ist, sei dahingestellt – aber die Verbindung zwischen diesen frühen Kindheitseindrücken und meinem ersten eigenen Flug ist für mich heute ganz klar spürbar.

Nach bestandener UL-Prüfung und den ersten Flügen als „richtiger“ Pilot ließ die Idee nicht lange auf sich warten: ein Flug nach Ungarn, zurück zu den Ursprüngen meiner fliegerischen Faszination – nach Budaörs (LHBS).

Für ein solches Vorhaben war mir jedoch schnell klar, dass ich nicht allein starten würde. Die Strecke EDNA–LHBS ist kein kurzer Ausflug, sondern eine ausgewachsene Tour. Insgesamt sollten es an diesem Tag rund neun Flugstunden werden. Mit Ralf Plechinger, den ich während meiner Ausbildung kennengelernt hatte – Fluglehrer, erfahrener Tourenpilot und versierter Navigator – hatte ich genau den richtigen Partner an meiner Seite.

Gemeinsam begannen wir mit der Flugvorbereitung. Für mich war es eine intensive und gleichzeitig lehrreiche Phase: Lufträume, Streckenführung, Alternates, Treibstoffplanung – Ralf zeigte mir Schritt für Schritt, worauf es bei einer solchen Strecke wirklich ankommt. Am Vorabend des Fluges war es dann soweit: Der Flugplan wurde über SkyDemon aufgegeben – ein Moment, der sich fast schon „offiziell“ anfühlte.

Am nächsten Morgen meldete sich die Realität der Fliegerei gleich früh zu Wort. Bei der DFS hatte ich noch telefonisch nachgefasst, nachdem am Vorabend ein verpasster Anruf eingegangen war. Die Frage war denkbar einfach: „Ist die geplante Off-Block-Zeit 06:00 UTC korrekt?“ – und ja, sie war es.

Wie ernst wir das nahmen, zeigte sich kurz darauf: Um 04:58 UTC betrat ich das Büro der Flugschule in Ampfing – und wurde prompt von einer lautstarken Alarmanlage begrüßt. Nach etwa einer Minute verstummte das System jedoch von selbst, ohne dass ich eingreifen musste.

Als Flugzeug war schnell klar: D-MFSM. Für mich die perfekte Wahl – wir waren ein eingespieltes Team.

Nach dem Start wurde unser Flugplan durch den FIS aktiviert, und wir nahmen Kurs Richtung Österreich. Die Bedingungen hätten kaum besser sein können: ruhige Luft, kühl, nahezu keine Thermik. Die Sicht war hervorragend, die Atmosphäre fast schon surreal stabil – ein Fluggefühl, das eher an Airliner-Bedingungen erinnerte als an einen typischen UL-Flug. Man hätte im Cockpit problemlos ein Kartenhaus bauen können.



Unterwegs über Österreich

SkyDemon erwies sich unterwegs als wertvoller Begleiter: Mit einem Fingertipp ließen sich Luftraumstrukturen, zuständige Frequenzen und Ansprechpartner schnell erfassen. Was die App einem allerdings nicht abnimmt, ist der eigentliche Funk – also das, was man wirklich sagt. Genau hier beginnt der spannende Teil.

Der erste Kontakt erfolgte mit *Salzburg Information*. Der Verkehr war überschaubar, die Kommunikation unkompliziert – ein idealer Einstieg. Kurz darauf folgte *Wien Information*: eine ruhige, freundliche Stimme, die sofort Vertrauen vermittelte. Von dort wurden wir weiter an *Linz Radar* übergeben, da wir einen Transit durch die TMZ planten.

Auch hier lief alles bemerkenswert reibungslos. Die Freigaben kamen klar und strukturiert,



der Ablauf war professionell und gleichzeitig entspannt. Nach dem Verlassen der TMZ wurden wir wieder an Wien Information zurückgegeben – ein fließender Übergang, der den gesamten Abschnitt wie aus einem Guss erscheinen ließ.

In der Luft bestätigte sich dieser Eindruck: „wie ein Messer durch Butter“ – so fühlte sich der Flug an. Kaum Turbulenzen, stabile Luft, hervorragende Sicht. Ein Highlight bot sich nahe Wels: Beim Vorbeiflug am Flugplatz konnten wir beobachten, wie ein

Zeppelin gerade im Steigflug war. Wenig später war er auch im Funk zu hören – er hatte 2.200 ft AGL erreicht.

In diesem Moment war mir klar: Die Entscheidung für genau diesen Tag war goldrichtig. Zwar war in der Planung Gegenwind prognostiziert, doch die Realität zeigte sich von ihrer besten Seite. Es waren diese seltenen Bedingungen, die man unter Piloten gerne augenzwinkernd als „Zeppelin-Wetter“ bezeichnet – ruhig, stabil und einfach ideal zum Fliegen.

Grenzüberflug und erster Stopp in Ungarn

Südlich von Wien kam dann die erste kleine Planänderung aus der Praxis: *Wien Information* bat uns, den geplanten Grenzüberflug anzupassen und weiter südlich nach Ungarn einzufliegen – nicht wie ursprünglich vorgesehen über Sopron. Wir bestätigten die Änderung und passten unsere Route entsprechend an.

Wenig später lag Ungarn vor uns.



Die Landschaft veränderte sich schlagartig: Nach den strukturierten, teils hügeligen Regionen Österreichs wirkte das Bild fast surreal ruhig. Flach wie ein Teller, weite Felder, durchzogen von Flüssen – soweit das Auge reicht. Es fühlte sich an, als würde man auf einen riesigen Billardtisch wechseln, auf dem sich die Donau gemächlich ihren Weg Richtung Schwarzes Meer bahnt.

Mit dem Grenzüberflug kam für mich auch ein persönlicher Moment: Mit Zustimmung von Ralf übernahm ich den Funk. Endlich konnte ich in meiner Muttersprache sprechen – ein Gefühl, fast wie „nach Hause kommen“.

Zumindest theoretisch.

Denn schnell wurde klar: Fliegerische Phraseologie ist eine eigene Welt – unabhängig von der Sprache. Wie heißt eigentlich der Gegenanflug korrekt auf Ungarisch? Und was sagt man statt „zur Landung“? Die Realität holte mich schneller ein als erwartet.

Der Lotse – in bester ungarischer Tradition ruhig, geduldig und zielgerichtet – gab uns die notwendigen Informationen für unseren ersten Zwischenstopp: Fertőszentmiklós (LHFM). Schon der Name ist für Nicht-Ungarn eine Herausforderung für sich.

Piste 33, eine breite Asphaltbahn, empfing uns in einer fast idyllischen, leicht postsozialistischen Atmosphäre – genau so, wie man es aus dieser Region kennt und schätzt. Der Anflug verlief ruhig, die Bedingungen weiterhin ideal, und die Landung fühlte sich entsprechend entspannt an: sauber auf der Centerline, wie aus dem Lehrbuch.

Nach dem Abstellen folgten die klassischen Rituale einer solchen Tour: Tanken, ein kurzer Kaffee – und das bewusste Innehalten, bevor der nächste Abschnitt beginnt.

Zwischenstopp und besondere Eindrücke auf dem Weg nach Budaörs

Nach der kurzen Pause in Fertőszentmiklós nutzte ich die Gelegenheit, meine Lücken in der ungarischen Flugphraseologie schnell zu schließen. Begriffe wie „Gegenanflug“, „Rollhalt“ oder „Wartepunkt“ wollten erst einmal korrekt übersetzt und im Kopf verankert werden – eine gute Übung, bevor es wieder in die Luft ging.

Unser nächstes Ziel war Gyúró (LHGR), wo eine geplante Landübung anstand. Doch auf dem Weg dorthin lagen zwei Punkte, die wir uns aus der Luft nicht entgehen lassen wollten.



Der erste war die bekannte *Puskás Aréna in Felcsút* – architektonisch ohne Zweifel ein beeindruckendes Bauwerk. Eingebettet in eine kleine Ortschaft mit nur wenigen tausend Einwohnern wirkt die Dimension des Stadions allerdings fast surreal. Genau dieser Kontrast macht den Ort aus der Luft besonders faszinierend. Wir nutzten die Gelegenheit für einige Aufnahmen und flogen – unter Einhaltung der vorgeschriebenen Mindesthöhen – eine weite Kurve, um die Perspektive optimal einzufangen.

Wenig später folgte das nächste, nicht weniger bekannte Ziel: Hatvanpuszta. Auch dieser Ort ist inzwischen weit über die Landesgrenzen hinaus bekannt und sorgt regelmäßig für Diskussionen. Aus der Luft betrachtet bleibt zunächst der rein visuelle Eindruck – großzügige Anlage, klare Strukturen – während die Bedeutung dahinter jeder für sich einordnen mag.

Hier entstanden einige Bilder, fast schon routiniert als Teil unseres kleinen „Fotoshootings“ entlang der Strecke.

Innerlich war ich kurz darauf vorbereitet, dass sich *Budapest Information* melden und genauer nach unserer Flugabsicht in diesem Gebiet fragen würde – eine passende Antwort hatte ich mir bereits zurechtgelegt. Doch der Funk blieb ruhig.



Am Ende blieb vor allem ein Gedanke: Es ist ein besonderes Privileg, solche Orte aus der eigenen Perspektive von oben erleben und dokumentieren zu können. Bilder, die – unabhängig von ihrer Interpretation – auch ein Stück Zeitgeschichte festhalten.

Anflug und Landung in Budaörs (LHBS) – Ziel erreicht

Die geplante Landung in Gyúró (LHGR) entwickelte sich letztlich zu einer Mischung aus *Touch-and-Go* und *Go-Around*. Bereits im Endanflug wurde deutlich, dass die Graspiste in keinem optimalen Zustand war – das Gras stand hoch, die Oberfläche wirkte uneben. Nach einer kurzen Bewertung entschieden wir uns konsequent für ein Durchstarten. Ein klassisches Beispiel dafür, wie wichtig es ist, auch vor Ort flexibel zu bleiben und Entscheidungen situativ anzupassen. Der Platz hat sicherlich schon bessere Tage gesehen.

Während wir wieder Höhe aufnahmen, zeichnete sich bereits das nächste Ziel am Horizont ab: Budapest.

Der Anflug auf Budaörs war dann der Moment, auf den ich insgeheim die ganze Zeit hingearbeitet hatte. Mittlerweile deutlich sicherer in der ungarischen Phraseologie übernahm ich erneut den Funk – und diesmal fühlte es sich tatsächlich routiniert an. Die Abläufe passten, die Calls kamen flüssig, und wenig später setzten wir sauber auf der Bahn des historischen Flugplatzes LHBS auf.

Budaörs selbst ist ein besonderer Ort: ein Stück Luftfahrtgeschichte, das heute wie eine Insel inmitten der wachsenden Stadt liegt. Umgeben von Wohngebieten, Einkaufszentren und direkt neben dem gemeinsamen Zubringer der Autobahnen M1 und M7 wirkt der Flugplatz fast wie aus der Zeit gefallen – und gleichzeitig vollkommen lebendig.

Nach dem Abstellen blieb Zeit, die Atmosphäre auf uns wirken zu lassen. Der markante Tower im brutalistischen Stil, die großen Hangars, abgestellte Klassiker wie eine Li-2 oder eine Antonov An-2 – Relikte aus einer anderen Epoche, die, wenn sie sprechen könnten, vermutlich Geschichten aus den Anfängen der Fliegerei in dieser Region erzählen würden.

Und dann dieser Blick: das weite Grasfeld, eingerahmt von den Budaer Hügeln, dahinter die Silhouette der Stadt, durchzogen von der Donau.



In diesem Moment war alles da: die Kindheitserinnerungen, die ersten Eindrücke vom Autofenster aus – und nun die eigene Landung genau an diesem Ort.

Ein leiser Gedanke blieb:

Genau das war das Ziel. Und wir haben es erreicht.

Abschließend bleibt vor allem eines: Dankbarkeit. Ein großer Dank gilt dem gesamten Team der Flugschule, das all dies überhaupt möglich gemacht hat. Michael, der mich von Anfang an ermutigt hat und stets überzeugt war: „Das wird schon.“ Ein besonderer Dank gilt Nils, meinem Hauptfluglehrer, der mit außergewöhnlicher Geduld, Präzision und Ausdauer die Basis für alles Weitere gelegt hat.

Henry, der mir geholfen hat, eine der schwierigsten Phasen zu überwinden – den Moment, in dem man glaubt, nicht landen zu können. Und Inge, die im Hintergrund mit viel Feingefühl dafür sorgt, dass die Abläufe reibungslos funktionieren.

Ein Dank noch geht an Ralf – nicht nur als Fluglehrer, sondern als erfahrener Begleiter auf dieser Reise. Er hat mir gezeigt: Mit sorgfältiger Vorbereitung gibt es keine unmöglichen Missionen – nur Missionen.

Gábor Csoka

UL-Pilot EDNA