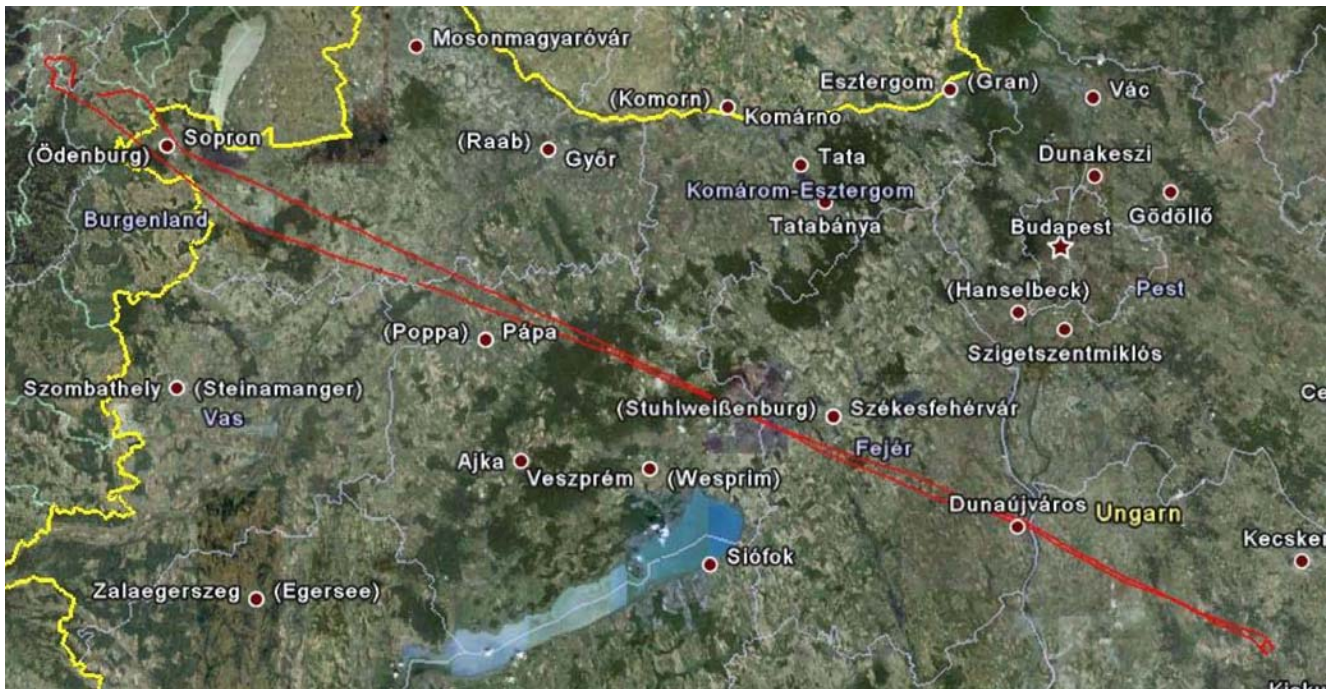


# Das Aerohotel in der Puszta

Im Frühsommer waren im Internet die ersten Reiseberichte über das Aerohotel in Jakabszallas (LHJK) zu finden. Der Platz liegt wenige Kilometer südlich von Kecskemet, verfügt über eine Asphaltpiste mit 600m und eine Graspiste mit 1.000m in Richtung 14/32 und ist über das in Pistenrichtung liegende VOR Bugac BUG gut zu finden.



Leider gab die Homepage<sup>A</sup> in einer für uns verständlichen Sprache keine näheren Details preis. Auf der ungarischen Seite finden sich mehr und aussagekräftigere Bilder, die die Lust geweckt haben den Platz mit einer Übernachtung kombiniert zu testen. Die Reservierung per Mail war unkompliziert und die Antwort sehr freundlich.

Für die Flugplanung haben wir die Jeppesen VFR Karte Ungarn 2009 verwendet. Das Anflugblatt für LHJK haben wir dem Jeppesen entnommen, Luftbilder des Platzes sowie Karten unserer Alternates aus dem Internet<sup>B</sup>.

Da Ungarn inzwischen auch ein Schengen-Land ist, ist für den Grenzüberflug aus Österreich ein Flugplan erforderlich, jedoch könnte der Ein- oder Ausflug von jedem Flugplatz in Ungarn erfolgen.

Unser Plan war, die Grenze bei Klingenbach zu passieren, von dort nach ARSIN<sup>C</sup> zu fliegen, dann an LHTK vorbei, danach südlich an der MCTR von Papa vorbei zum VOR

<sup>A</sup> [www.aerohotel.hu](http://www.aerohotel.hu)

<sup>B</sup> <http://www.hungaryairport.hu/airport.php>

Sagvar SVR, dann weiter zum VOR Bugac BUG, das sich 5 Meilen nordwestlich von LHJK befindet.

Nach dem Start in den sich gerade auflösenden Morgendunst des Wiener Beckens wechseln wir auf Wien Info 118.52, kurz vor der Grenze bei Klingebach werden wir an Budapest Information West 125.50 weitergegeben, die uns nach Übermittlung des lokalen QNH fragen, ob wir in der Lage sind direkt LHJK zu fliegen, was wir natürlich mit Freude bestätigen, da wir dadurch fast 15 Minuten Flugzeit einsparen und in den Genuss kommen Landschaften zu überfliegen, die uns wegen der dortigen Sperrgebiete sonst verschlossen sind.

Wir aktivieren den direkten Kurs nach LHJK in unserem GPS und sehen, dass es jetzt mit Kurs 105° die nächsten 128 NM geradeaus geht. Wir halten uns zunächst nördlich der Kurslinie, um uns von der TIZ<sup>D</sup> von LHFM fern zu halten und gehen danach wieder auf die Kurslinie unseres GPS zurück, die uns knapp nördlich des Militärflugplatzes Papa vorbei führt.



Die nächsten markanten terrestrischen Merkmale sind die Hügelkette westlich des Plattensees, die wir in Höhe von Varpalota mit seiner rauchenden Industrieanlage früh erkennen können und die markanten künstlichen Seen nördlich der Stadt mit

ihren unterschiedlichen Farben.

Danach kommt nördlich unserer Kurslinie eine kaum bewachsene Hügelandschaft, die mit ihrer Form sehr stark an die Hügel des Spitzerbergs erinnert.

---

<sup>C</sup> siehe die Anmerkungen Meldepunkten auf der letzten Seite

<sup>D</sup> Traffic Information Zone



Dann geht es südlich von Szekesfehervar vorbei, über ein aufgelassenes Flugfeld, wo die Abstellflächen für Hubschrauber und das Kontrollgebäude noch gut zu erkennen sind, weiter in Richtung Dunaujvaros. Die Landschaft bleibt nun sehr eben und die Farben wirken fahler als im ersten Teil unseres Fluges.



Kurz vor Überqueren der Donau bei Dunaujvaros mit seinem rauchenden Stahlwerk melden wir „approaching river danube“ und werden auf Budapest Information East 133,00 weitergeleitet. Nach Bekanntgabe des QNH werden wir mit einem „report field in sight“ versorgt.

Nach Überqueren der Donau mit ihren Nebenarmen häufen sich brach liegende Flächen, die optisch an die ausgetrockneten

Salzlacken des Seewinkels erinnern. Dazwischen queren manchmal die grünen Bänder kleiner Flussläufe.

Einer der in der Jeppesen Karte blau eingetragenen Seen zwischen Szabadsallas und Izsak dürfte ausgetrocknet sein. Trotz intensiver Suche, war er nicht zu sehen.



Die roten Dächer des Aerohotel und des Restaurants lassen sich aus der Ferne bereits gut erkennen. Bei Verlassen der Frequenz von Information East bietet man uns an den Flugplan noch in der Luft zu schließen, was wir nach unseren bisherigen Erfahrungen über das Schließen von Flugplänen gerne annehmen. Mit einer fiktiven Landezeit versehen melden wir uns bei Jakab Info - jedoch der Funk bleibt still.

Daher das übliche Verfahren für Unicom Plätze: Anflug in die Platzrunde - Blick auf den Windsack - Entscheidung über die Landerichtung - Positionsmeldungen in der Platzrunde bis zur Landung auf der 14L.



Der Check-in beim Hotel ist rasch und freundlich. Der Preis für ein Zimmer für 2 Personen mit Frühstücksbuffet überrascht uns sehr angenehm. Die Fotos auf der Homepage des Platzes sind nicht geschönt, es sieht dort wirklich so nett und sauber aus! Als Zahlungsmittel werden, wenn keine Forint vorrätig sind, die gängigen Kreditkarten oder Euro akzeptiert. Danach finden wir auf der Westseite des Restaurants einen schattigen Platz unter dem Vordach und testen

die reichhaltige Speisekarte.

Am Nachmittag kommen auch Angi und Roland, die schon die letzten Tage hier den angenehmen Aufenthalt genossen haben, von einem Flug zum Plattensee mit ihrer DV20 nach LHJK zurück. Nach einer kleinen gemeinsamen Flugrunde Richtung Kiskunfelegyhaza schieben wir unsere Flugzeuge in den Gästehangar des Hotels, genießen danach noch die Nachmittagssonne auf der Liegewiese vor dem hoteleigenen

Schwimmbad und sind uns einig, dass Pferde, Rinder und ein Schäfer samt Herde und Hund auf den umliegenden Wiesen unsere Postkartenvorstellungen von der Puszta bestätigen.

Unsere Freunde erzählen uns von einer tollen Kutschenfahrt in die Puszta mit Reitervorführungen. Leider ist unser Aufenthalt diesmal zu kurz dafür, aber beim nächsten Besuch auf diesem Flugplatz werden wir uns das sicher auch ansehen.



Da wir mittags in Österreich sein wollen, brechen wir am nächsten Tag zeitig auf, geben unseren Flugplan am Hotelcomputer über Homebriefing<sup>E</sup> auf, holen unsere Flugzeuge aus dem für Hotelgäste kostenlosen Hangar, verstauen unsere Sachen im Flugzeug und genießen dann ein reichhaltiges Frühstücksbuffet. Danach wird per Handy<sup>F</sup> und Hilfe des freundlichen ungarischen Kellners der Tankwart gerufen und die Flugzeuge mit der für die Heimreise erforderlichen Spritmenge betankt. Leider ist nur Avgas und zu den auch bei uns leider üblichen Preisen verfügbar.



Nach dem gemeinsamen Start mit Angi und Roland in Richtung Westen melden wir uns bei Information East. Auch diesmal gelingt es ein „direct“ nach ARSIN zu bekommen. Also wieder fast auf der selben ökonomischen Linie wie am Vortag zurück nach Österreich, diesmal mit leichtem Rückenwind.

Auf den ersten Meilen kommen wir noch in den Genuss eines Formationsfluges, dann ziehen unsere Freunde mit der schnelleren DV20 an uns vorbei. Bis ARSIN werden sie einen Vorsprung von fast 10 Minuten herausgeflogen haben.

Die Luft hat aufgetrocknet, sodass die Sicht und die Fotoausbeute viel besser als am Vortag sind. Bei Dunaujvaros fliegen wir nördlich am Beschränkungsgebiet um das Stahlwerk. Die Frequenz wird nach der Meldung „approaching river danube“ auf Information West gewechselt und wir bekommen ein „report ARSIN“ mit auf den Weg.

---

<sup>E</sup> Bei unserem Besuch war am Hotelcomputer kein Streckenbriefing möglich, der Flugplan konnte über Homebriefing abgegeben werden. Wetter konnte über die ACG Seite abgefragt werden. Alternativ kann man den Flugplan auch telefonisch bei AIS Budapest +31.1/293.91.03 auf Englisch abgeben.

<sup>F</sup> Die Telefonnummer des Tankwarts steht auf der Zapfsäule

Nach 1:35 Flugzeit passieren wir die Grenze südlich von Sopron, machen noch einen Anflug in LOAN, bevor es wieder zurück zu unserem Heimatflugplatz geht.

Dieser leider viel zu kurze Ausflug in die Puszta hat uns viel Spaß gemacht und gezeigt, dass es in unserem Nachbarland fliegerisch noch Einiges an interessanten Landschaften und netten Menschen zu entdecken gibt.

Flugplan erforderlich für: Grenzüberflug, Flüge von oder nach kontrollierten Flugplätzen, Ein-, Aus- oder Durchflug von TIZ (Terminal Information Zone).

Flugpläne können, wenn Internet zur Verfügung steht, über Homebriefing oder telefonisch auf Englisch für VFR domestic flights bei FDO (+361/296.9143) für IFR oder international VFR bei ARO Budapest (+361/296.6844) oder (+361/291.1085) aufgegeben werden.



In den Flugplänen ist die Flughöhe nicht als „VFR“ sondern als genaue Höhe anzugeben. (z.B. „A025“ für 2500 ft)

Das Schließen von Flugplänen bei Budapest Info in der Luft ist möglich. Ein „request to close flightplan“ wird meist mit „your flightplan closed at three zero, approved to leave frequency“ beantwortet.

Wenn ein Gefahrengebiet auf dem Flugweg liegt, lohnt es sich trotz Briefing bei Budapest Info nach dem Status zu fragen. Meist bekommt man ein „dangerous area not active, crossing approved“ zur Antwort.

Wetterinformationen sind unter [www.met.hu](http://www.met.hu), Wetter und NOTAM sind bei <http://ais.hungarocontrol.hu> (Anmeldung erforderlich) oder [www.homebriefing.at](http://www.homebriefing.at) abzufragen.

Bei der Flugplanung sollte man die Meldepunkte nach der Aussprache wählen. ARSIN oder SVR-VOR lassen sich leichter aussprechen oder buchstabieren als Ortsnamen.