Vereinszeitschrift der Motorflugsportgruppe Donauwörth-Genderkingen e.V. Ausgabe 1 I Januar 2020 Schutzgebühr 0,90 EUR

GendAiR kingerNEWS

Jede Menge Reisen

Issoire und Versailles
Guillaume Bouvet besucht seine Familie in Frankreich

Russland – mit Hildegard, Ernst'l und den GendAirkinger News
Wolfgang Erben fliegt anlässlich des Flugplatzjubiläums in Devau nach Kaliningrad und St. Petersburg

Auf zu Europas Kulturhauptstädten
Uhland Burkart fliegt nach Matera, Kosice, Aarhus und San Sebastian

Großes Bild:
Der mit 100 Jahren älteste (früher deutsche) ehemalige Verkehrsflughafen Devau im Häusermeer von Kaliningrad

Neue Mitflieger

Liebe Fliegerkameraden/innen,

mein Name ist Daniel Streinz, ich bin 25 Jahre alt und wohne in Wemding zusammen mit meiner Freundin. Seit meiner Ausbildung arbeite ich bei einem Maschinenbauunternehmen in Nördlingen und habe mich die letzten drei Jahre in Fernschule zum Maschinenbautechniker weitergebildet.

Meine Begeisterung für das Fliegen fand ihre Wurzeln schon sehr früh. Durch meinen Vater war ich schon als Kind oft am Modellflugplatz in Nördlingen anzutreffen und übe dieses Hobby mittlerweile seit gut 20 Jahren aus. Als die Modelle immer größer wurden, kam in den letzten Jahren mehr und mehr das Interesse an der manntragenden Fliegerei auf.

Nach einigen Rundflügen mit Marc Ulm im letzten Jahr war irgendwann klar, dass eine Motorflugausbildung ansteht. Ich freue mich sehr, dass ich diesen Wunsch als neues Mitglied in der MDG umsetzen kann und hoffe auf viele tolle Flüge und eine gute Kameradschaft am Flugplatz.

Viele Grüße

Daniel Streinz

Mein Name ist Karl Heinz Körbitz. Ich wurde gebeten, meine fliegerische Aktivitäten zu schildern:

- ca. 1960 Modellflug Aero Club Ingolstadt
- Sept.1963 Segelflug-Ausbildung Abschluss – L1 – Aero Club Ingolstadt
- Sept.1965 PPL-Ausbildung bei Jura Flug Beilngries – Flugzeug Piper J3C 65 PS;
  kein Funk – kein Anlasser – Motorstart per Propeller-Anwurf!
- 1970 – Flugstunden bei Sigmund Flugtechnik in Donauwörth
- 1.10.1970 Eintritt Motorflugsportgruppe Donauwörth

Besonders in Erinnerung die herzliche Aufnahme durch die Herren Ordemann, Klopfer, Dengler, Gropper und Herrn Walter Haas sowie die Einweisung auf die BO 209 Monsun durch Hr. Gropper, Juni 1972. Leider kam das fliegerische Aus 1976 durch Erkrankung und anschließende Behinderung.

Der erneute Eintritt 07.03.2019 (leider nur passiv). Grund: die Fernsehserie „Lug ins Land – 50 Jahre Motorflugsportgruppe Donauwörth-Genderkingen“.

Man kann die Motorflugsportgruppe Donauwörth nur beglückwünschen zu der hervorragenden Organisation und den außergewöhnlichen Flugzeug-Park.

Liebe Grüße

K.H Körbitz

Fotos: aus dem Privatbesitz der neuen Mitglieder

Inhalt

Neue Mitglieder – Neue Mitflieger
Mit Daniel Streinz und Karl Heinz Körbitz 2

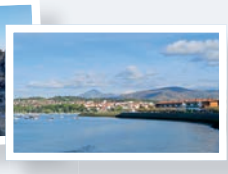
Grußwort, Gratulationen und Infos
Aktuelles zum Verein, zum Flugplatz und zur Zeitschrift 3

Jede Menge Reisen

Frankreich
Guillaume Bouvet fliegt mit der Aquila nach Issoire und Versailles und besucht Großvater und Bruder in Frankreich 4

Russland
Wolfgang Erben wagt sich nach Russland. Mit seiner Frau Hildegard und dem Flieger Ernst'l durchlebt er spannende, aber auch schöne Tage in Kaliningrad und St. Petersburg 8

Europäische Kulturhauptstädte
Uhland Burkart nimmt uns mit auf seinen Reisen zu einigen der schönsten Städte Europas 16



MARC ULM PHOTOGRAPHY

Impressum

Redaktion, Fotos und Texte: Matthias Obermayer, Guillaume Bouvet, Wolfgang Erben, Uhland Burkart, Georg Lehmacher, Renate Lehmacher, Daniel Streinz, Kal Heinz Körbitz **Layout, Produktion & Litho:** Renate und Georg Lehmacher [Atelier Georg Lehmacher, Augsburg/Friedberg] **GendAIRkingerNews:** Die GendAIRkinger News sind die Vereinszeitschrift der Motorflugsportgruppe Genderkingen. Beiträge geben nicht die Meinung des Vereins wider, sie sind lediglich persönliche Stellungnahmen der einzelnen Redakteure. E-Mail: redaktion@flugplatz-genderkingen.de **Anzeigen:** Anzeigen in den GendAIRkingerNews können Sie über den Vorstand des Vereins buchen oder bei Georg Lehmacher: 0172 / 815 30 75. Gerne senden wir Ihnen unsere Anzeigenpreisliste zu. Über Anfragen freuen wir uns.

Liebe Leser und Freunde des Flugplatzes Donauwörth-Genderkingen!

Hoffentlich haben Sie frohe Festtage verbracht und können zufrieden auf das vergangene Jahr zurückblicken. Ich wünsche Ihnen und uns allen ein glückliches neues Jahr.

Für uns war 2019 ein Jahr der Konsolidierung mit einigen erfreulichen Errungenschaften wie der neuen Diesel- und Elektrotankstelle, dem Courtesy Car für unsere fliegenden Gäste und dem neuen Rettungsfahrzeug, aber auch mit einer unerfreulichen: der Einführung der Lärmschutzverordnung mit Flugbetriebseinschränkungen. Letztere hat aber auch Vorteile: Besitzer eines lauteren Flugzeugs werden motiviert, in bessere Schalldämmung zu investieren – falls technisch möglich – und freuen sich dann auch über weniger hohe Landegebühren.

Das Wichtigste für uns ist aber, dass wir wieder ein unfallfreies Jahr hatten – und das bei der höchsten Zahl an Flugstunden in der Vereinsgeschichte. Unsere Piloten waren in ganz Europa unterwegs. So es ist kein Wunder, dass dieses Heft ausschließlich von den Erlebnissen bei internationalen Flugreisen berichtet. Quizfrage: Wie heißt der älteste (ehemals deutsche) Verkehrsflughafen? – Ich hätte es auch nicht gewusst: Er heißt bzw. hieß Königsberg-Devau und wurde 1919 angelegt. 2019 gab es eine deutsch-russische Jubiläumsfeier, zu der Wolfgang Erben mit seiner auch schon über 50 Jahre alten Mooney „Ernst'l" flog – und von dort weiter nach St. Petersburg. In diesem Heft berichtet er von der spannenden Reise.

Dass Piloten sich neben dem Fliegen auch für Kultur interessieren, zeigt Uhland Burkart, der in diesem Heft die Kulturhauptstädte Europas „sammelt". Und wie das Fliegen Familienbande über Ländergrenzen hinweg festigt, beweist Guillaume Bouvet, der zum Verwandtenbesuch in Frankreich war.

Außerdem stellen sich neue Vereinsmitglieder vor: Neben unserem neusten Mitglied Daniel Streinz, der von unserem „Hausfotograf" mit dem Flugvirus infiziert wurde, gehört Karl Heinz Körbitz dazu. Bemerkenswert: er machte schon vor 55 Jahren seine PPL-Ausbildung und trat vor fast genau 50 Jahren erstmals unserem Verein bei. Leider musste er wenige Jahre später aus medizinischen Gründen das Fliegen und die Mitgliedschaft beenden. Dass er 2019 – angeregt durch die Sendung „Lug ins Land" in Augsburg TV – nach über 40 Jahren wieder als passives Mitglied zurück zu uns kam, hat uns besonders gefreut.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre der GendAIRkinger News, einen schönen Aufenthalt in EDMQ sowie uns allen herrliche Flüge und allzeit glückliche Landungen.

Ihr Matthias Obermayer

Wir gratulieren herzlich

Zum 86. Geburtstag
Paul Stein am 13.02.

Zum 81. Geburtstag
Peter Eisner am 21.02.

Zum 75. Geburtstag
Josef Sporer am 07.03.

Zum 50. Geburtstag
Jürgen Steiner am 30.03.

Zu neu erworbenen Lizenzen
Philipp Meierling zu SEP Night

Issoire &

Reise nach Mittel-Frankreich

Samstag, 3. August: Meine Urlaubszeit beginnt bald. Ich bemerke, dass unsere Aquila während des Airmeets nicht gebucht ist und einfach tagelang in der Halle 8 stehen bleiben würde. So was geht nicht! Dazu kommt, dass ich meine Großeltern in Issoire (LFHA) und meinen neu geborenen Neffen in Versailles besuchen möchte. Ich buche also gleich die Maschine von Donnerstag, 15. August nachmittags, bis Dienstag, 20. August nachmittags. Gleichzeitig bestelle ich die gültige französische ICAO Papier-Karte für meine Reise und hoffe, dass das Wetter für die Sichtflüge ausreichend gut sein wird.
Ich fange aber schon an, unterschiedliche Strecken zu planen. Im Vergleich mit August 2017 geht die Vorbereitung viel einfacher und schneller: Ich habe schon die Erfahrung mit den französischen Luftkarten, Luftraumstruktur und Luftraumbenutzung. Dazu wird die Aquila mit Mogas und AVGAS geflogen, was entlang der geplanten Strecke viel einfacher zu bekommen ist, als Diesel. Ich werde zuerst nach Paris fliegen, dann nach Issoire, und von dort zurück nach Donauwörth.

Zwei Tage vor dem geplanten Abflug sieht die Wetterprognose schlecht aus, mit unstabiler Luftmasse, durch eine sogenannte „Westerly“ beeinflusst. Ich entscheide, am 16. doch zuerst nach Süden/Issoire zu fliegen. Der Kapellendirigent freut

Versailles

sich schon darauf: ein Musiker mehr (mich) zur Verfügung für das Pfarrfest.

Freitag, 16. August am Vormittag: es geht los. Die Maschine ist vollgetankt, der Flugplan wird aktiviert, 4h10m mit Gegenwind non-stop von Genderkingen nach Issoire im französischen Vulkan-Gebiet. Am Abend gibt es dort zwei Rugby-Spiele. Meine Großeltern haben Einlasstickets, ich gehe mit Freude mit.

Nach einem 2-tägigen Aufenthalt und einem lokalen Flug fliege ich am Montag nach Paris. Der Abflug wird wegen tiefliegenden Wolken um ein paar Stunden verschoben. Es gibt mir aber die Gelegenheit, das Mittagessen mit meinen Großeltern zu genießen. Diese Strecke machte mir ein wenig Sorge, weil ich zum ersten Mal in das Gebiet Paris fliegen würde. Dafür habe ich die 1/250000 Sichtflugkarte gekauft. Ohne diese Karte ist eine Luftraumverletzung garantiert: Lufträume A, D, Sperrgebiet sind verbreitet und überlagern sich teilweise. Dazu gibt es in Frankreich unterschiedliche Mindestflughöhen zu berücksichtigen, die nur auf dieser Karte dargestellt sind. Und alle 15NM ist eine neue Bodenstation anzurufen. Den Flug hatte ich aber gut vorbereitet und wurde problemlos durchgelotst. Ich bin in Saint-Cyr (LFPZ) gelandet. Das Anflugverfahren ist zwar sehr streng und eng, aber der Flugplatz hat viele Vorteile: Er ist durch Turm/Boden kont-

Issoire &

rolliert aber ohne Kontrollzone (Luftraum G), die Meldepunkte sind einfach erkennbar, Selbstbedienung 24/7 mit unserer BP Karte für AVGAS, die Graspiste ist 800m lang mit Dauerparkmöglichkeit, die S-Bahn-Station nach Versailles und Paris ist 2 km zum Fuß entfernt. Und die Platzrunde gehört zu den schönsten, die ich bis jetzt je geflogen bin: man überfliegt den Versailles Schloss-Kanal!

Der Besuch in Paris war zwar nur kurz, aber ich habe meinen Neffen (zum ersten Mal), Bruder und Schwägerin gesehen.

Am folgenden Vormittag der Rückflug nach Deutschland. Dies Mal greift eine Warmfront aus Süden und untersagt – gemäß Wetterdienst, Sichtflug südlich der Donau. Ich entschei-

de mich dazu, weiträumig nach Norden auszuweichen und plane eine Zwischenlandung zum tanken, Mittagessen und Wetterprüfung in Pirmasens (neben Saarbrücken) ein. Zwischen Heilbronn und Genderkingen war ich allein auf der FIS-Frequenz. Starker Dauerregen kam entlang der Strecke früher auf als vorhergesagt, aber auf der errechneten Mindesthöhe von 2900ft AMSL bis Genderkingen hatte ich noch mehr als genug Sicht und Bodensicht, um allen bekannten Landmarken (Autobahn, Städte und Windräder) mit 75% Leistung gemütlich bis „zuhause“ zu folgen und gleichzeitig der Maschine ein ausgiebiges Waschprogramm zu bieten.

Fotos u. Bericht: Guillaume Bouvet

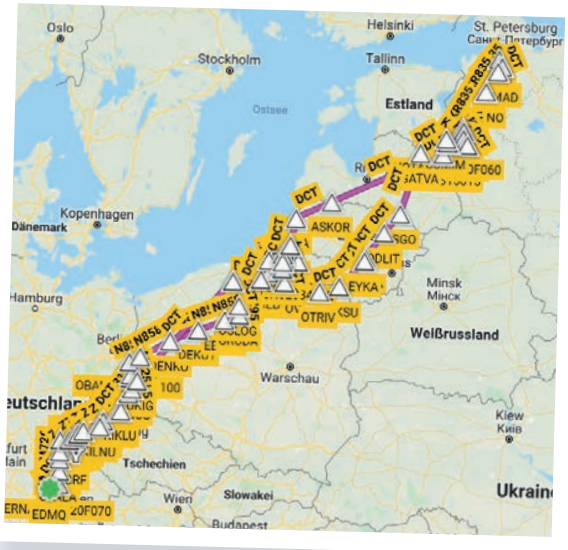
Versailles

1800
D 568 A
SFC
SFC
606
Feucherolles
-en-Laye
Fourqueux
587
LFPX
LFPF SFC
2500
CHAVENAY
129.525
424
Beynes
BEYNES
120.425
371
413
CABLE
ROCQUENCOURT
FL 040
R 84 A
SFC
Hôpital
Raymond Poincaré
LFPZ
ST CYR
118.0
373
1500
R 84 B
SFC
Centre hospitalier
728
(171)
Villiers-St-Frédéric
Plaisir
Villepreux
Neauphle-le-Château
Bois-d'Arcy
D 2000
WH1
VERSAILLES
MARCHANDISES
1500 MNM
Jouars
722
(184)
Elancourt
Trappes
FL 090
R 3111 A / B
2000
VILLACOUBLAY
128.950
Maurepas
728
(203)
GUYANCOURT
VFR : 2000 max
TMA VILLACOUBLAY
HOL 315
Coignieres
La Verrière
Voisins-le-Bretonneux
TA 286.5
TOUSSUS
TSU 108.25
2000
R 35 B
1500
LFPN
TOUSSUS
120.750
538
845
(345)
713
(214)
Le Mesnil-St-Denis
814
(243)
Châteaufort
de Saclay
Les Essarts-le-Roi
1500
R 35 A
SFC
Chevreuse
RAMBOUILLET
(D) RBT 114.7
St-Rémy-lès-Chevreuse
Gif-sur-Yvette
499
(177)
719
(207)
764
(191)
725
(184)
807
(236)
748
(171)
693
(174)
Limours
758
(213)
577
2000
R 275
SFC

Von Kaliningrad nach Sankt

Mit Ernst'l auf kleinen Umwegen

Fotos und Bericht: Wolfgang Erben



▲ *Mit der 1967er M20F D-EKBW „Ernst'l" 2500 nm von Genderkingen über Danzig, Kaliningrad/Devau, Palanga, Pskov nach Gostilitsy (100 km vor St. Petersburg) und zurück über Pskov, Kaunas, Danzig*

Wie für viele gute Dinge im Leben, erreichen einen die Impulse hierzu von außen und unverhofft.

Von Franz kam Anfang Juni eine Mail, dass da jemand in Kiel für Mitte August ein Fly-In für Devau plane, verbunden mit der lapidaren Frage: „wäre das nichts für uns"? Hatten wir noch nie gehört, aber das genau macht ja den Reiz aus und so konnte die Antwort nur lauten: na klar!

Schließlich waren wir schon 2011 mit ihm unserem Vorstand Matthias und einigen weiteren Fliegerfreunden an der russischen Enklave. Aber die Möglichkeit, dort selbst hinein fliegen zu können und das auch noch VFR „mit Rausgucken" ließ jeglichen etwaigen Zweifel verstummen.

Leider stieg Franz aufgrund anderer Termine gleich wieder aus, aber für uns gab es keine Diskussion: das ziehen wir durch und gleich noch ein bisschen mehr.

Für die normalen Vorbereitungen zum Flug nach Kaliningrad und die eigentliche Durchführung der 100-Jahrfeier des ältesten Verkehrsflugplatzes mit Linienverkehr Deutschlands (!) in Devau gibt es bereits viel nachzulesen. Ein Vorhaben, das ohne den unermüdlichen und selbstlosen Einsatz des Kieler Vereinsvorstands René Lancelle, dem HanseOffice und zahllosen

Petersburg

▲ *Eremitage in St. Petersburg am frühen Morgen*

russischen Freunden nie hätte stattfinden können und zwischendurch mehrfach vor dem „Aus“ stand. Ihnen sei von hier aus nochmals herzlicher Dank und tiefer Respekt gezollt.

Chance nutzen

Für uns war klar, wenn wir schon einmal in Russland sind, wozu die Enklave Kaliningrad ja zählt, dann wollen wir auch aufs Hauptterritorium, was ja mit einem kleinen Inlandhopser von 500 Meilen schnell passiert wäre -- schließlich ist zum Beispiel der Flug von Reunion nach Paris auch nur ein „domestic flight“. Außerdem blieb uns so auch noch selbst etwas zum Planen, was bei solch einer Reise ja oft der spannendste Teil ist und St. Petersburg stand schon lange auf unserer Löffelliste.

Nicht ohne fremde Hilfe

Schnell stellte sich heraus, dass so kropfartige Dinge wie multiples Einreisevisum, offizielle Einladung nach St. Petersburg mit bestätigtem Reiseverlauf des internationalen Veranstalters (wir selbst) nebst validierten Hotelbuchungen, Finanz- sowie Beschäftigungsnachweisen, Geburtsurkunde und anderer bürokratischer Hürden – alles natürlich in russischer Sprache und durch Duma oder andere Autoritäten gestempelt

▲ *Krantor in Danzig*

▲ *Regenbogen über Danzig*

▲ *Der mit 100 Jahren älteste ehemals deutsche Verkehrsflughafen Devau im wachsenden Kaliningrad*

-- sich nach endlosen Telefonaten, ausufernden E-Mails, weiteren Formblättern und final dem persönlichen Erscheinen bei der kommerziellen Botschaftsagentur in München mit etwas Empathie, Nachhaltigkeit und gelegentlicher Impertinenz in gut 6 Wochen durchaus regeln und bezahlen ließen. Der Gedanke jedoch, auch den Flug nach Sankt Petersburg mit Bordmitteln selbst zu planen, erwies sich schnell als völlig abstrus. Hier brauchte es professionelle Hilfe (im wahrsten Sinne des Wortes). Die ist natürlich nicht umsonst, wie nichts, das mit staatlichen Stellen zu tun hat, aber diesen Punkt vernachlässigen wir (zunächst?) vielleicht besser.

Mit Evgenij Kabanov, dem Vizepräsidenten der russischen AOPA und Chef der MAK in Moskau, einer internationalen Handling-Agentur, der auch das Fly-In von der russischen Seite getrieben und letztlich ermöglicht hat, fanden wir den einzigen Hebel, den es derzeit wohl gibt, dieses Vorhaben in die Tat umzusetzen. Und er war der einzige, der den Gedanken Kaliningrad -- St. Petersburg als nonstop-Inlandsflug durchzuführen als machbar einstufte.

Aber der erste Zahn, nach ULLI, dem internationalen Flugplatz von St. Petersburg, fliegen zu wollen, wurde uns von ihm gleich wieder gezogen. Das Einfliegen sei wahrscheinlich noch möglich, aber er könne uns wirklich nicht versprechen, dass wir hinterher auch wieder an unseren Flieger kämen, bevor wir das Rentenalter erreicht oder unsere Finanzen aufgebraucht hätten.

Also schlossen wir uns seinem Vorschlag schnell an und planten von Devau aus nach ULSG Gostilitsy, einem kleinen Flugplatz etwa 80 km südwestlich von St. Petersburg, also nicht so nah an der zweitgrößten Stadt Europas gelegen wie Pulkova, aber verbunden mit dem Versprechen, dass hier alles gut organisiert und uns vor Ort geholfen würde. Die Ausreise ins Nato-Europa sollte dann über ULOO Pskov erfolgen, einem internationalen Flugplatz an der Grenze zu Estland. Hier seien die bürokratischen Hemmnisse relativ gering und auch die Abwicklung (gegen vergleichsweise kleine Gebühren) gut machbar.

Also, ein paar Rubel, Euro und Dollar nach Moskau transferiert

und Evgenij begann mit den Planungen: Ein-, Überflug- und Streckenrechte (Routen auf den Meter genau mit international völlig unbekannten Punkten), Organisation von englischsprachigem Funk für Luft und Boden, Avgas, Flugplänen, Genehmigungspapieren für Mensch und Maschine und vielen „Kleinigkeiten“ mehr.

Er sicherte zu, dass dann alle Genehmigungen final kurz vor unserem Abflug von Devau nach Gostilitsy vorlägen. Bis dahin trudelten auch sukzessive Teilgenehmigungen und Erfolge ein.

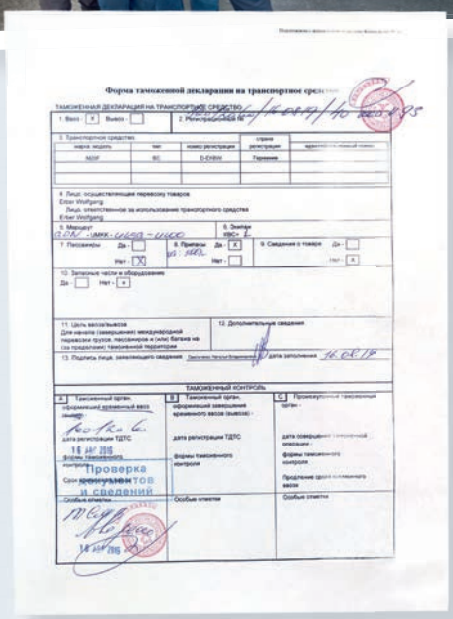
Aber, wer eine Reise macht, hat immer etwas zu erzählen.

Während die Bürokratie ihren unvermeidlichen Lauf nahm, wollte auch Ernst'l, unsere 1967er M20F mit manuellem Fahrwerk und rudimentärer Avionik, vorbereitet werden. Zündmagnete wurden überholt (der, der starten sollte hatte sich leider verabschiedet), die schlappe Batterie erneuert, Heißstart des 200 PS Einspritzers geübt. Statt des eigentlich geplanten Avionikupgrades haben wir rausgeschmissen, was eh nicht recht funktionierte, wie etwa GPS100, künstlicher Horizont und Wendezeiger – es gibt ja schließlich Foreflight mit Stratus, und wir hatten eine BOM (autonomes EFIS mit AOA, GPS, ADSB) angebaut. Die Feinabstimmung gestaltete sich dann etwas schwierig, um nicht zu sagen unmöglich, kostete entnervt die ersten drei geplanten Urlaubstage, was final in der Entscheidung mündete: wir gucken einfach wie früher raus und fliegen halt, wenn das Wetter gut ist.

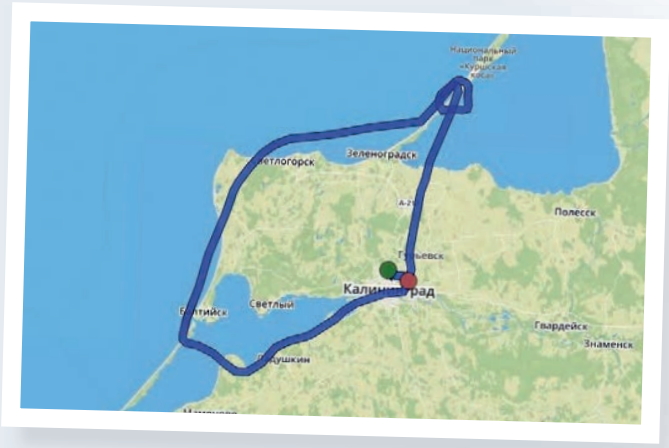
Gedacht, getan. Vorbei an ein paar lokalen Gewittern ging es am 14. August in 3½ Stunden von Genderkingen nach EPGD Danzig, wo uns vor der Gewitterwand ein doppelter Regenbogen und einfach ein freundlicher Service empfingen. Zwei Tage in der Altstadt an der polnischen Ostsee mit Ausflug auf die Frische Nehrung waren ein gelungener und entspannender Einstieg in den praktischen Teil unserer Reise in den Osten.

Doch am 16., dem Morgen unserer Abreise, erreichte uns im Hotel beim Frühstück die erste Hiobsbotschaft: Anruf von RocketRoute. Die Russen (Moskau) haben Flugplan und Einreise für Kaliningrad abgelehnt, weil da etwas mit der Genehmigung nicht stimme – kann gar nichts sein, auf dem iPad Mails durchgestö-

▼ *Nach stundenlangem Einsatz beschaffen Irina und Alina in Kaliningrad das Zollpapier, das dann wieder eingezogen wurde*



▼ *Ehemalige Marinebasis Neutief/ Baltiysk bei Kaliningrad*



▲ *Rundflug um Kaliningrad*

▼ *Geselligkeit am Flugplatz Devau*

bert, Genehmigungsnummern weitergeleitet und das Team von RocketRoute nachdrücklich gebeten, das zu lösen bis zum Start in 2h von Lech Walesa – spätestens hier und in der Folge noch sehr oft stellte sich heraus, dass es vor Jahren eine gute Entscheidung gewesen war, regelmäßig einen wahrnembaren Betrag für den Support von RocketRoute zu bezahlen: Im GAT beim Handling erhielten wir dann auf den letzten Drücker per SMS den akzeptierten Flugplan und konnten nach dem Begleichen der günstigen Lande- und Abstellgebühren aufs Vorfeld zu unserem Flieger.

StartUp, Ausflug, Routing problemlos, der Flug über die Nehrung, Einflug in die Enklave, Kreuzen eines großen Militärplatzes, Vectoring zum Final und Empfang in Kaliningrad: ein Traum. Alle Offiziellen (Zoll, Grenzpolizei, Handling, Feuerwehr, Dolmetscher, Sicherheitspersonal …) hatten ihre besten Uniformen herausgeholt und sich aufs Vorfeld begeben, und die hochaufgewachsene Offizierin von Immigration hätte mit ihrer Erscheinung auf ihren High Heels jedem Catwalk Ehre gemacht (leider war es nicht gestattet, von den Uniformierten Fotos zu machen – so sollte der geneigte Leser sich demnächst selbst ein Bild vor Ort machen).

Ja, Ehre und Aufmerksamkeit war es, was uns hier empfing. Man tat seitens der Behörden alles, um den rund 50 angemeldeten Flugzeugen die Ein- und Weiterreise nach Devau oder Waldau, dem zweiten beteiligten Flugplatz, so reibungslos wie möglich zu gestalten.

Natürlich waren Flieger und Gepäck, Papiere und Ausrüstung zu inspizieren, Spiegel in die Hohlräume zu halten, mit Hunden zu schnuppern – aber alles mit Anstand. Letztlich waren wir, wie alle anderen auch, in knapp zwei Stunden mit allen Formalitäten durch, könnten jetzt die paar Meilen nach Süden zu unserem Event weiterfliegen und Abfertigung sowie sonstige Gebühren hier dann bei unserer Ausreise drei Tage später zusammen bezahlen – nee, halt stopp, WIR fliegen ja von Devau aus

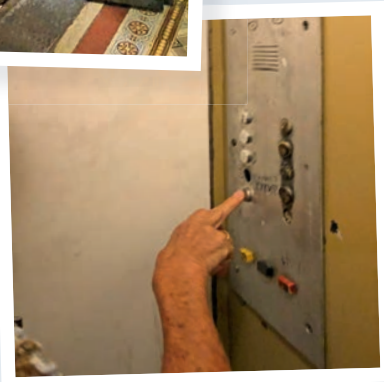
▲ *St. Petersburg, die viertgrößte Metropole Europas*

direkt nach Gostilitsy bei St. Petersburg weiter und verlassen die russische Föderation erst wieder in einer Woche über Pskov – Fassungslosigkeit. Binnen Sekunden hatten wir den ganzen Personalaufwand für alle 50 Flieger um uns versammelt. Wir präsentierten Dutzende als Papierausdruck mitgebrachte Seiten Genehmigungen: das kopfschüttelnde Erstaunen auf der Kaliningrader Seite will nicht weichen, aber Alina, eine hervorragend englisch sprechende junge Russin vom Handling, nimmt sich mit ihrer Kollegin Irina unseres Begehrs an. Das Bezahlen der Gebühren (wieder etwas mehr als erwartet und schriftlich zugesagt) lässt sich schnell erledigen. Aber das zwingend notwendige Zollpapier für die vorübergehende Einführung von Ernst'l in die russische Föderation erweist sich als sagen wir mal schwierig. Doch nach zwei Stunden halten wir das begehrte Dokument in der Hand, fotografieren es mit den Mädels voller Stolz, geben noch ein Interview für das russische Fernsehen (das dann am Sonntag in den Moskauer Abendnachrichten erscheint), holen per Handfunke die Start Up Clearance ein, setzen uns in den Flieger, Hauptschalter ein, primen, -- da kommt mit tatütata ein Dienstauto auf uns zu: wir müssen das Zollformular noch einmal präsentieren, da sei etwas zu ändern – denkste. Nix ändern, weggenommen hat er es, weil der zuständige Beamte und höchste Zöllner Kaliningrads Schiss bekommen hat, ob er das wirklich ausstellen dürfe und sein Oberboss in Moskau ist nicht mehr erreichbar ... so schließt er sich mit dem Genehmigungspapier ein in seinen Kabuff, ist nicht mehr zu sprechen, der Zetteldieb, der elendige!

Unseren Gesichtsausdruck und Gemütsverfassung könnt ihr euch wohl vorstellen, spätestens hier fehlte der 2. Zahn.

▲ *Über Palanga ...*
... nach Pskov zu Jana

▲ *Ankunft im flugzeuggefüllten, aber menschenleeren Gostilitsy*



▲ *Aufzug im Sankt Petersburger Hotel*

Alles weiter Unternommene half nicht; Evgenij, selbst gerade auf dem Weg mit seiner R66 von Moskau aus einzufliegen, der alle Hebel in Bewegung setzt, konstatiert am Abend resignierend: das Problem ist nicht lösbar, wir brauchen für den Flug nach St. Petersburg eine andere Lösung, aber diese ist – wenn überhaupt -- nicht vor unserem Abflug am Montag zu erhalten.

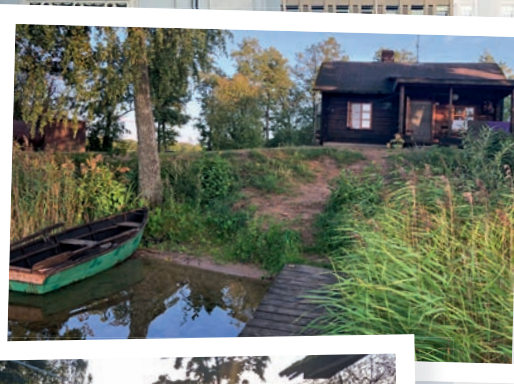
Es folgen drei interessante Tage in der Enklave, vielfach anderweitig in Artikeln reflektiert. Unser persönliches Highlight: Ein Rundflug, Devau-Devau am Samstag, um Kaliningrad, immer entlang auf der Innenseite der Außengrenze, über Frische und Kurische Nehrung, an den Grenzen Polens und Litauens entlang, über den Bernstein-Tageabbau, Neutief Airbase und Marinebasis und das immer mit hochprofessioneller und überaus freundlicher Unterstützung von Kaliningrad Radar und Tower – als wollten sie unsere Seelen streicheln nach den andauernden Wirren der Genehmigungen.

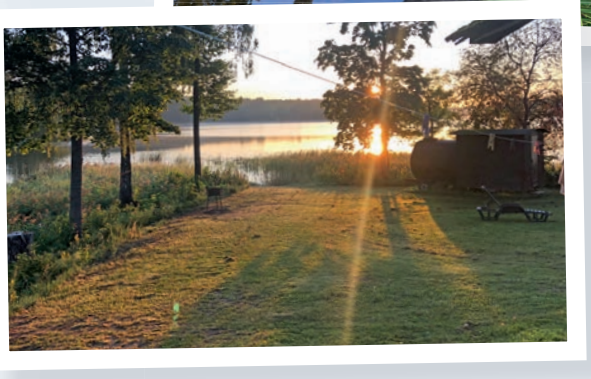
Mit Evgenij, dessen Team für alle Genehmigungen die Nächte durchschuftet und der mit tiefgeränderten Augen selbst nahe der bürokratischen Verzweiflung scheint, lässt sich derweil als einzige Lösung kondensieren: am Montag früh Flug von Devau nach Kaliningrad, offizielle Ausreise RU, weiter nach Palanga, Litauen, Einreise EU, weiter mit Ausreise EU über Lettland, Estland nach ULOO Pskov und erneute Einreise RU – Von da aus Inlandsflug nach ULSG Gostilitsy und mit dem Taxi die letzten100 km nach St. Petersburg ins Hotel – So kam es dann auch (im Taxi zum Flugplatz Devau erhielten wir das zusammenfassende Genehmigungsmail von Evgenij).

Gut, dass die Sommertage lang sind: so hatten wir gut 18 Stunden bei Licht von Hotel zu Hotel, dabei ein kleines Vermögen gelassen für Telefonate wegen abgelehnter Flugpläne, Gebühren etc. und ja noch den einen oder anderen weiteren Zahn verloren weil z.B. Palanga uns nicht kannte, sprich: uns nicht einfliegen lassen wollte, wir einen kompletten Bordnetzausfall hatten (aber so ein Avgas-Schüttler dreht ja weiter) oder Petersburg Control am Funk nicht mehr antworte nach einer Umweg Anweisung, die wir nicht ausführen können wollten – dafür aber eine Militärmaschi-

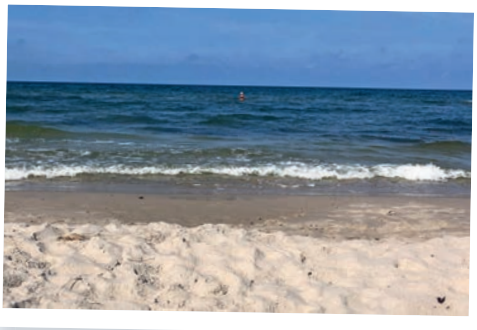
▼ *Ausflug aus Russland wieder über Pskov*

▲ *Die Kirche des Erzengels Michael in Kaunas*





▲ *Nationalpark Aukstaitija*
▼ *Wanderdünen am nördlichsten Punkt Polens beim Slowinizischen Nationalpark*



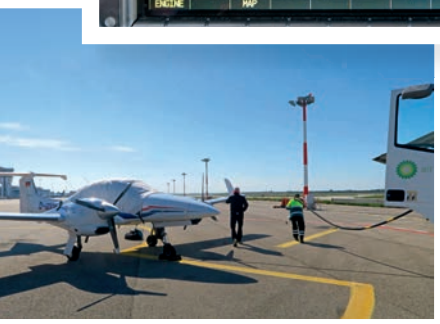
ne in unserer Nähe auftauchte oder in Gostilitsy eben einfach niemand mehr war. Aber kein Problem: es gibt ja Essen aus der Tube und Bier geht immer.

Es folgten drei Touri-Tage in dem faszinierenden St. Petersburg, für dessen Schätze selbst drei Wochen nicht reichen, Transfer und Ausflug über ULSG und ULOO (wo uns bürokratie-, formblätter- und gemütsgestärkt – außer vielleicht der Rechnung hinterher – nichts mehr aus der Fassung bringen konnte), wegen schlechter Urlaubswetterprognose für die Ostsee bei Tallinn, das Ausweichen über Kaunas in die willkommene Einöde und Zweisamkeit des Aukstaitija Nationalparks und den finalen Stopp an der Nordküste Polens mit Einflug wieder über das so kundenfreundliche Danzig. Über diesen Teil der gut dreiwöchigen Reise mit 18,5 problemlosen Flugstunden für rund 2500 Meilen in unserem Ernst'l mögen die Bilder einen Eindruck vermitteln.

Ja, mag so klingen: viel Aufwand; aber wir würden es sofort und mit viel Freude wieder tun. Belarus wartet und die Old Lady war ja noch nicht einmal in Russland …
Eure
Hildegard und Wolfgang

„AIR" routes to Culture

oder: von EDMQ zu den Kulturhauptstädten Europas



▲ *Abflug in Bari nach Pula*

◄▼ *Matera*

Es war wohl Anfang des Jahres 2013 als mir irgendwo in einer Zeitung eine Headline „Kosice – Kulturhauptstadt Europas“ oder so ähnlich ins Auge sprang.

Zugegeben: Den Begriff „Kulturhauptstadt Europas“ hätte ich mit großer Wahrscheinlichkeit überlesen. Den Namen Kosice mit absoluter Sicherheit. Das soll keinerlei Missachtung von Kosice sein wie man gleich sehen wird.

Aber in der Kombination?

Wer oder was ist “ Kosice“? Wer oder was ist „Kulturhauptstadt Europas“?

Neugierig genug hatte ich mich an den PC gesetzt und nachgeforscht. Wikipedia hat mich sofort aufgeklärt.

Zitat. „Die Kulturhauptstadt Europas (von 1985 bis 1999 Kulturstadt Europas) ist ein Titel, der jährlich von der Europäischen Union vergeben wird (seit 2004 an mindestens zwei Städte). Die Benennung soll dazu beitragen, den Reichtum, die Vielfalt und die Gemeinsamkeiten des kulturellen Erbes in Europa herauszustellen und ein besseres Verständnis der Bürger Europas füreinander zu ermöglichen.

Die im Rat der Europäischen Gemeinschaft vereinigten für Kulturfragen zuständigen Minister verabschiedeten auf Vorschlag der damaligen griechischen Kulturministerin Melina Mercouri am 13. Juni 1985 eine Entschließung für die alljährliche Benennung einer „Kulturstadt Europas“. Durch diese Veranstaltung, für die von der Gemeinschaft Fördermittel zur Verfügung gestellt wurden, sollten der europäischen Öffentlichkeit besondere kulturelle Aspekte der Stadt, der Region oder des betreffenden Landes zugänglich gemacht werden.“ Ende Zitat.

Ein Jahr lang wird, so die Idee, eine Kulturhauptstadt zu einer Hochburg von kulturellen Veranstaltungen, Events aller Art, Stätte internationaler Begegnung. Ausstellungen, Workshops bis hin zu Forschung, Konzerte, Theater …. Mitunter ein gewaltiges Programm. Die Städte bereiten sich darauf vor, investieren in ihre Substanz, kommunizieren, organisieren. Historie, Gegenwart und Zukunft werden beleuchtet. Städtebauliche Gestaltung und Verkehrsinfrastruktur werden zum Teil auf diese Gelegenheit hin vorangetrieben. Der europäische Gedanke bildet einen Schwerpunkt.

Und ich hatte bis dahin nie davon gehört!! Und Kosice? Nochmals Wikipedia.

Zitat, etwas verkürzt: „Košice (deutsch Kaschau, ungarisch Kassa, Romani Kascha, neulateinisch Cassovia) ist eine Stadt am Fluss Hornád im Osten der Slowakei nahe der Grenze zu Ungarn. Mit ihren 238.757 Einwohnern (Stand: 31. Dezember 2018) ist sie nach Bratislava die zweitgrößte Stadt der Slovakai.

Košice ist zentraler Ort der Ostslowakei und Sitz eines Landschaftsverbands (Košický kraj). Die Stadt ist griechisch-katholischer und evangelisch-reformierter Bischofssitz. Seit 1995 befindet sich hier auch der Sitz des römisch-katholischen Erzbistums. Košice ist überdies Universitätsstadt, Sitz des

Verfassungsgerichtes und ein Zentrum der slowakischen Minderheit der Roma.

Zudem besitzt die Stadt eine wichtige Funktion für den Ost-West-Verkehr, der Italien und Österreich mit der Ukraine und Russland verbindet." Ende Zitat

Nie davon gehört.

Ich war so fasziniert dass ich sofort die Lage von Kosice geprüft habe, welche art Flugplatz es gibt, wie lang man dahin fliegt. Im Karpatenbogen gelegen, Polen, Ukraine, Ungarn im Umkreis von 100 km. Internationaler Verkehrsflughafen, ca. 3,5 Stunden Flug mit der EDKY.

Im April 2013 waren wir auf einem Kurztrip über 4 Tage unterwegs. An Wien, Bratislava vorbei. Übers Slovakische Erzgebirge. Noch ganz alleine mit unserer DA40 als Vertreter der General Aviation auf dem Flughafen. Freundlichst empfangen. Kein festes Programm. Keine Buchungen. Einfach Stadt erleben. Spontan. Weil gutes Wetter war. Die KY gerade frei. Und siehe da. Die Stadt richtig herausgeputzt. Konzert im Dom. Kleine Events in der Stadt. Gute Gastronomie. Fahnen. Informationspylone. Cafes. Buntes Leben. Europa irgendwie zu spüren.

Große Events über das Jahr verteilt.

Auf dem Rückflug an der hohen Tatra vorbei. Entlang polnischer Grenze. Noch ein Abend und Vormittag in Brün in der Tchechischen Republik verbracht. Tolle Altstadt, beeindruckender Schlossberg, immer auch eine Flugreise wert. Schön wars.

Dieser Trip hat unser fliegerisches Reisen beträchtlich verändert. Wir haben das Glück und in den bisherigen Vereinen Marburg und Donauwörth Genderkingen das Fluggerät vorgefunden in über 40 Jahren Fliegerei ganz Europa „erflogen" zu haben. Vom Nordkap bis Malta, von den Hebriden bis zur Türkei. Eigentlich kreuz und quer. Und „um" die geographischen Blöcke Europas herum. Ums östliche Mittelmeer, ums westliche Mittelmeer, um die Alpen herum, um die spanische Halbinsel herum, um Skandinavien herum. Der Grund war diese Strecken zu fliegen, Europa eben von oben zu sehen. Dabei und natürlich mit auch nicht primär fliegerischen sondern touristischen Reisen haben wir auch praktisch jede europäische Hauptstadt gesehen oder sagen wir mal zumindest besucht. Gesehen hat man ja nie alles.

Manche Strecken haben wir schon viele male geflogen. Rhonetal. Alpenüberquerung, Norddeutschland etc. Jeder Flug ist zwar anderst und immer wieder faszinierend. Aber viele Strecken nicht mehr neu.

Und bei Überlegungen für eine weitere eigene Flugreise kam in den letzten Jahren doch schon mal die Frage auf wohin man denn noch fliegen soll. Man braucht irgendwie ein Ziel. Manchmal ist der Weg das Ziel wie ein bekanntes Sprichwort sagt. Aber eigentlich will man doch ganz gerne irgendwo hin.

Seit 2013 haben wir jetzt jedes Jahr zumindest ein Ziel. Wir fliegen zu mindestens einer der Kulturhauptstädte Europas des jeweiligen Jahres. Und seither war noch jedes Jahr immer eine Stadt auf dieser Liste die wir noch nie gesehen haben – und die mit größter Wahrscheinlichkeit auch nie in unseren Fokus gekommen wäre.

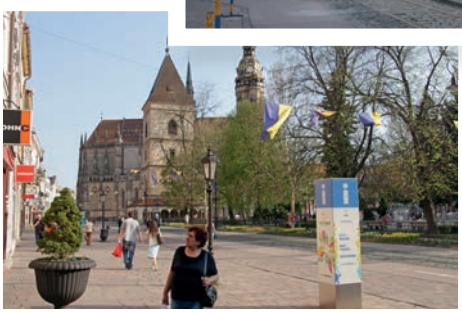
Das liegt auch daran dass von 1985 bis 2000 zunächst mal alle großen Hauptstädte in Europa auch schon Kulturhauptstädte waren. Für diese Städte war das Kulturhauptstadtprogramm dann auch nur ein eigentlich kleineres Zusatzprogramm oder eine thematische Spezialisierung. Diese sind schon per se touristische Zentralpunkte Europas.

Mit der Osterweiterung Europas kamen dann aber ab 2004 zunächst 10, dann 2007 weitere 2 und 2013 mit Kroatien noch einmal ein Land hinzu, so dass weitere Hauptstädte auch als Kulturhauptstädte in Frage kamen und auch wurden. Aber, da die Berechtigung sich zu Kulturhauptstädten zu bewerben im Turnus durch die europäischen Mitgliedsstaaten geht sind inzwischen eine Reihe von Städten der zweiten Ebene bzw. auch Städte mit spezieller kultureller Bedeutung hinzugekommen.

Nachdem wir auf diese Idee gekommen waren haben sich dazu noch folgende kulturelle UND fliegerische Highlights gesellt. Auf dem Weg zu, oder über, oder auf dem Rückweg ließ sich immer eine faszinierende Reisestrecke , fast mühelos, finden die über Gegenden geführt hat die man früher nicht beflogen hat. Die zu Flugplätzen geführt hat an denen man nie gelandet wäre. Und auf jeder dieser Reisen ist man praktisch als Zugabe immer entweder an einer der anderen, früheren Kulturhauptstädte Europas vorbeigekommen die vor 2013 auf der Liste standen - und die man noch nicht gesehen hatte.

Mit Ende des „aktiven" Kulturhauptstadjahres (was ein Wort, oder?) fällt eine Stadt ja nicht wieder in die kulturelle Steinzeit zurück. Immer, in manchen Städten sogar sehr bemerkenswert, hat diese Auszeichnung zu Veränderungen geführt und wirkt noch merklich nach oder ist sogar Auslöser für sehr nachhaltige Entwicklungen geworden. Ganz wie es die

▲ *Aarhus*



▲▶▼ *Kosice*

▼ *Flug nach Aarhus*

▶▶▼ *San Sebastian*

Mütter und Väter dieser Idee in ihrer Absicht hatten. In 2014 waren wir in Umea in Nordschweden (eine Kulturhauptstadt in der es im Sommer niemals dunkel wird und für alle Nordkapflieger die über Schweden hoch oder runterfliegen direkt am Weg liegt) und dabei auf dem Rückweg in Tallin (Kulturhauptstadt 2011) vorbeigekommen. 2015 in Pilsen und Prag (kann man problemlos auch mit einem UL machen). 2016 San Sebastian an der spanischen Biskayaküste wo man als Besonderheiten Bilbao mit dem Guggenheim Museum und faszinierender Altstadt und auf dem Rückweg Biarritz mehr oder weniger genau am Weg hat. Fliegerisch faszinierende Küstenlinien und Anflüge auf die Flughäfen. VFR oder IFR. Definitiv schöner allerdings VFR in diesen speziellen Fällen.

2017 Aarhus in Dänemark. Bemerkenswertes Kunst und sensationelles Wikingermuseum. Sowohl was Architektur als auch Inhalt angeht. Tolle historische Altstadt. Landen auf dem Aarhuser internationalen Flugplatz oder in Randers etwas nördlich. Mit Radtour durch diesen Teil Dänemarks verbinden.

2018 Leeuwarden in Holland. Nicht nur Amsterdam hat Grachten, Kultur, nette Gassen, Cafes, Restaurants. Andere haben das auch. Und gelandet mit Motorsegler (geht mit UL genauso gut) auf der Nordseeinsel Ameland. Mit Fahrrad um die Insel, dann mit Fähre und Zug nach Leeuwarden. 3 bis 4 Tage toller Kurztripp. Man kann das alles auch sehr oft mit sehr kleinem Budget realisieren. Wers mit IFR will der findet dort direkt den mil/civil Flugplatz von Leeuwarden. Und dann umgekehrt von dort ein zwei Tage auf die Inseln.

Fahrräder gibt's da überall.

Ja und 2019. Matera. Apulien. Süditalien. Ein Städtchen als Kulturhauptstadt. Toll. Werden die wenigsten je zuvor gehört haben. Wers nicht gehört oder eben am besten gesehen hat hat was verpasst.

In 2020 sind Rijeka in Kroatien und Galway in Irland Kulturhauptstädte. Zumindest Rijeka ist mit praktisch jedem unserer Flieger in Genderkingen gut und ziemlich schnell erreichbar.

Und wenns ein Tipp sein darf. Auf dem Rückweg kann man über Maribor in Slowenien (Kulturhauptstadt 2012) und/oder nur 34 nm nördlich Graz (Kulturhauptstadt 2003 und Hauptstadt der Steiermark) zurückfliegen. Beides sehr schöne Städte. Kann ich zumindest aus meiner Sicht bestätigen. Wir waren da.

Bleibt festzuhalten dass es bei all den fantastischen Destinationen dieser Welt die man eventuell auch als Privatpilot selbst fliegend erreichen kann nirgends, aber auch wirklich nirgends eine so enge Verbindung von Fliegerei und Kultur auf so engem Raum gibt. Und mit absoluter Sicherheit nirgends so viele Kulturhauptstädte wie in Europa.

Text und Fotos: Uhland Burkart