

Ferry Flight F-HETH von Sion nach Gudauri

Mitte Januar 2014 hatte ich die Gelegenheit eine AS350 B3+, auch bekannt unter dem Namen „Ecureuil“, von Sion nach Gudauri in Georgien zu überfliegen. Zusammen mit meinem Fluglehrer für diesen Flug, Pierrot Luyet (eine Koryphäe am Schweizer Himmel), flog ich in 6 Tagen via Italien, Slowenien, Kroatien, Serbien-Montenegro, Albanien, Griechenland und durch die Türkei nach Georgien. Die Maschine wird dort bis Ende März für Heliskiing eingesetzt. Es war ein sehr spannendes, lehrreiches und wertvolles Erlebnis. So lernt man, wie die Abläufe in ausländischen Lufträumen und auf ausländischen Flugplätzen sind, trifft auf verschiedene Mentalitäten, andere Wetterverhältnisse, usw. Im Weiteren konnte ich so sehr wertvolle Erfahrungen auf der Ecureuil sammeln und mein „hour building“ vorantreiben. Hier ein Einblick in meine damalige Berichterstattung per „whats up“:

10.01.2014, Day 1: Laufenburg – La Côte – Sion – Lugano – Bolzano

Gespannt auf die Ereignisse, die mich in den nächsten Tagen erwarten besteige ich in Aarau den Zug Richtung Westschweiz. Per Zug fahre ich bis nach Nyon, von da an geht's per Taxi zum Flugplatz „La Côte“. Dort treffe ich Pierrot Luyet und Guy Roh. Nach einem Kaffee und dem ersten Kennenlernen „verschieben“ wir nun durch die Luft nach Sion. Dort beginnen wir mit dem Planen des Fluges, welcher momentan sehr durch das Wetter bestimmt wird. Unser ursprünglicher Plan, am Freitag via Venedig bis nach Pula (Kroatien) zu kommen wird durch die Nebeldecke in der Poebene verunmöglicht. Wir entscheiden uns, vorerst mal bis nach Lugano zu fliegen, die Maschine dort aufzutanken und dann das Wetter nochmals zu beurteilen. Nachdem wir unser Reisegepäck zum anderen Equipment geladen haben und uns zwei F-5 Tiger die Ehre erweisen, sind wir „ready for departure“. Mit einem breiten Grinsen auf dem Gesicht starten wir Richtung Simplonpass. Dass die Ecureuil leistungsfähig ist, war mir bekannt, das ganze nun zu erleben ist jedoch nochmals eine ganz andere Nummer. Beladen, voll getankt, einen anständige Vorwärtsgeschwindigkeit und Steigrate und immer noch Leistungsreserven ohne Ende... Eine Situation die ich mit meinen Type Ratings auf R44 und S333 nicht wirklich kenne... In Lugano entschieden wir uns dann aufgrund des Wetters, weiter in östlicher Richtung den Alpen zu folgen. Es ist unglaublich schön, mit einer solchen Maschine durch die Alpen zu fliegen. Da wir wegen des Nebels nirgendwo „rechts abbiegen“ konnten, entschieden wir uns für einen overnight stop in Bolzano, auch Bozen genannt. Da das Hotel nur 100m vom Flughafen entfernt ist, entschieden wir uns zu einem kurzen Fussmarsch... leider war die Info nicht ganz korrekt und schlussendlich legten wir 1.7km bis zum Hotel zurück. Das war jedoch eine willkommene Abwechslung, da man sich im Heli ja nicht die Füße „vertrampen“ kann. Nach dem wohlverdienten Feierabendbier und einen sehr feinen Abendessen legten wir uns schlafen. Gruäss Mike

11.01.2014, Day 2: Bolzano – Ljubljana – Split – Dubrovnik

Wetter schwierig, aber wir probieren es... Von Bozen folgen wir den Bergen ostwärts Richtung Ljubljana, in den Tälern und der Poebene lag dichter Nebel. Kurz vor Ljubljana tauchen wir in ein Tal und somit unter die Nebeldecke. Refueling und Flugplanung in Ljubljana. Weiter Richtung Kroatien / Adria. Die Distanz zwischen Wolkenuntergrenze und Boden wird immer kleiner... Aber wir schaffen es, zuletzt kurz im Schrittempo, bei Rijeka an die Adria zu kommen und folgen der Küste bis nach Split. Wiederum Refueling und Flugplan nach Dubrovnik aufgeben. Dann ein wunderschöner Flug der kroatischen Küste entlang nach Dubrovnik, welches wir kurz vor der Dämmerung erreichen. Während der ca. 30 minütigen Fahrt zum Hotel erzählt der Taxifahrer (auf Deutsch) einiges über Land und Leute, aber auch über seine Erlebnisse während des Krieges hier. Am Abend besichtigen wir die sehr eindrucksvolle Stadt Dubrovnik, deren Altstadt eine riesige Festung ist und zudem zum UNESCO Weltkulturerbe gehört. Nach einem gemütlichen Nachtessen im Restaurant „Ragusa 2“ begeben wir uns zurück zum Hotel. Ragusa ist übrigens der deutsche Name für die Stadt Dubrovnik. Gruäss Mike

12.01.2014, Day 3: Dubrovnik – Podgorica – Thessalonikki

Heute war das Wetter sehr schwierig. Gerade als wir starten wollten verschlechterte sich das Wetter. Weil wir zusätzlich keine Landebewilligung in Tirana erhielten (muss 3 Tag zuvor beantragt werden... ???), blieben wir in Dubrovnik, tranken Kaffee und dachten verschiedene Varianten durch. Schlussendlich entschieden wir uns für einen kurzen Flug nach Podgorica um von dort das Wetter neu beurteilen zu können. Wir kamen gut vorwärts und das Wetter war nicht top, aber gut fliegbar. Beim Fuelstop in Podgorice wurde die Maschine von den Handlingguys genau unter die Lupe genommen. Dann gings weiter über Albanien, vorbei an Mazedonien nach Thessalonikki. Hier sind wir jetzt, nach einer wilden Taxifahrt, in einem wunderschönen Hotel und hoffen, dass sich der hier mehr oder weniger übliche Morgennebel schnell verzieht. Gruäss Mike

13.01.2014, Day 4: Thessalonikki – Kavala – Corlu

Gutes griechisches Frühstück, dann hoffnungsvoll ab zum Flughafen, da das Wetter besser als erwartet war. Wir rechnen damit, dass wir heute gut vorwärts kommen... doch wie heisst es so schön: Erstens kommt es anders und zweitens als man denkt... Wir warten am Swisssportschalter auf den Handlingagent von Swissport. Er ruft an und sagt, dass er uns nicht sieht, Pierrot fragt ihn, ob er sich am eigenen Airport nicht auskennt ... „do you know your airport?!?“... Als Witz sage ich noch zu Pierrot, dass sie uns jetzt sicherlich auseinander nehmen, weil er ihm ein bisschen auf die Füsse gestanden ist... Kurz darauf findet uns der Agent und führt uns zum Securitycheck. Nun beginnt das Abenteuer... Nachdem wir jedes mal an sämtlichen Flughäfen auf der Route problemlos durch den Securitycheck gekommen sind, meint die Frau, dass ich sämtliche Flüssigkeiten hier lassen muss... Das kann jetzt aber nicht sein, wir sind ja selber für den Heli verantwortlich, oder? Nach einer kurzen Diskussion mit ihrem Chef, kann ich die Sachen dann doch mitnehmen. Zusammen mit dem Handlingagent gehen wir, rein formal, bei der Airport Authority vorbei (mussten wir zuvor auch niemals machen..., ihr wisst was jetzt kommt...) Da diese, an sich sehr freundlichen Leute, nichts zu tun haben, machen sie mal kurz einen Ramp Check mit uns... Also alle Dokumente vorlegen und... Es kommt wie es kommen muss... Ein Dokument hat das falsche Datum drauf, resp. wurde nicht aktualisiert. Pierrot beginnt zu telefonieren, kurze Zeit später kommt das Dokument per Fax und wir können weiter und unseren Flugplan erstellen. Nun nur noch tanken, das haben wir schon oft gemacht und dauert gut 10 min. Ausser heute... Da wir nicht im General Aviation Areal sind, kann der Tankwagen den Heli nicht finden, also geben wir ihm die Position per Tel durch. Endlich kommt er, das wäre geschafft... Doch zu früh gefreut... Es gibt zwei Firmen mit Fuel auf dem Platz und bei dieser kann man nicht mit der Kreditkarte bezahlen, nur bei der anderen... Also Handlingagent anrufen und andere Fuelfirma verlangen... Und die lässt sich Zeit... Pierrot wird langsam ruhig und sagt nichts mehr, glaube er nervt sich "ein bisschen". Dann endlich, nach ca. 30 min warten kommt der Fuel Truck, und beginnt die Betankung. Die Fueltrucks haben zwei verschiedene Anschlussstücke und dieser hat das falsche drauf.... Nach etwa 10 Litern Fuel auf dem Boden frage ich mal den Tankwart (Pierrot ging kurz ein wenig spazieren um sich zu beruhigen...) ob er sicher sei, dass hier alles korrekt ablaufe. Er teilte mir mit, dass es ein anderes Anschlussstück gibt (ach ja, wirklich???), aber er es nicht dabei habe... Aufgrund der Lache unter dem Heli holte er es dann innerhalb von „zwei (griechischen) Minuten“ und wir konnten die Betankung abschliessen, natürlich nochmals mit einem schönen Gutsch neben den Heli... Nun zahlen kann man mit Karte, aber, nicht wie auf allen vorherigen Flugplätzen direkt beim LKW Fahrer, sondern im Büro... Also fuhr ich mit ihm ins Büro, Pierrot blieb beim Heli. War besser so. Denn nachdem unser Betankungsfachmann im Büro alles dreimal durchgerechnet hat, musste es sein Chef auch noch 3 mal durchrechnen, ob es stimmt. Ich liebe diese gründliche Arbeitsweise... So, endlich konnten wir los nach Kavala. Nach einem völlig langweiligen Tankstop ging es dann weiter bis nach Corlu in der Türkei. Hier sind wir nun im Hotel und gleich gibts ein kühles Bier. Heute eher für die Nerven als wegen dem Flug an und für sich... mal sehen was uns morgen so alles erwartet... Gruäss Mike

14.01.2014, Day 5: Corlu – Zonguldak – Samsun – Trabzon

Unsern kuriosen Tag von gestern konnten wir dann doch noch mit einem guten Glas Wein und einem Kebab (hat nicht viel mit den Imbissbudenkebabs bei uns zu tun und ist sehr fein) beenden. Das Wetter war besser als an den Vortagen hier (kein Nebel), also starteten wir früh Richtung Flugplatz. Nach dem üblichen Warten auf den Handlingagent und dem Aufgeben des Flugplans starteten wir von Corlu Richtung Zonguldak. Wir flogen vorbei an Istanbul und hatten auch am Funk viel zu tun, weil wir im Bereich des Atatürk Flughafen flogen. Wir überquerten den Bosphorus am nördlichen Ende und hatten einen spannenden Ausblick auf all die Schiffe, die im schwarzen Meer warteten, eben um den Bosphorus zu durchqueren. Später wurde es dann ruhiger, wir folgten weiter der Küste und machten den geplanten Fuelstop in Zonguldak. Von da an gings dann wieder weiter durch die Berge nach Samsun. Der Anflug dort war speziell, weil wir irgendwie aus den Bergen vorbei an der Wolkendecke mussten. Dank eines Tals schafften wir das dann auch und machten den zweiten Fuelstop in Samsun. Von da an wieder der Küste nach Richtung Trabzon. Da die Dämmerung nahte, versicherten wir uns, dass man auch bei Nacht landen kann. Da dies möglich war, kam ich zu meinen ersten 30 min. Nachtflug und meiner ersten Landung bei Nacht. Einfach der Hammer, sehr viel gelernt heute und unendlich viele neue Erfahrungen gemacht. Morgen sollten wir es bis nach Gudauri schaffen. Ihr hört von mir, Gruäss Mike

15.01.2014, Day 6: Trabzon – Batumi – Gudauri – Tbilissi

So liebe Freunde der Abenteueraviatik, es ist vollbracht! Heute um 11:52 Uhr LT landeten wir auf dem Heliport in Gudauri bei perfekten Wetterbedingungen. Am morgen starteten wir bereits um 06:30h Richtung Flughafen Trabzon. Nach den üblichen Vorbereitungen, welche alle problemlos abliefen, starteten wir nicht mal eine Stunde später in Richtung Batumi in Georgien. Der Flug war wunderschön, entlang der Küste des schwarzen Meers mit einem tollen Blick auf die Berge und die Morgensonne. Von Batumi bin ich von A-Z positiv überrascht. Erstens sind die Controller am Funk sehr professionell und reden sehr klares Englisch, die Zollabfertigung erfolgte in 5 Minuten, nachdem Pierrot erklärt hat, dass alles in der Maschine zur Maschine gehört und wir keine Waren einführen, die Verantwortlichen auf dem Flugbüro waren alles Frauen, sehr kompetent und freundlich und auch der Handlingagent war zwar ein wenig älter, aber immer auf Zack, einfach Top. Nach diesem Stopp ging's dann weiter durch die Berge Richtung Gudauri. Wir machten sicherheitshalber einen Umweg um Südossetien, um das Risiko eines Absturzes oder bei einer Notlandung zu minimieren... Nach der Ankunft in Gudauri wurden wir mit einem reichhaltigen lokalen Festessen begrüsst und anschliessend von einem Kollegen von Helikopter nach Tiflis gefahren. Es war wiederum eine sehr spannende Fahrt, in der Schweiz würde man so nach 20km sicherlich mit zerschossenen Reifen in einer Strassensperre der Polizei enden. Nun sind wir in Tiflis und morgen früh geht's über Kiew nach Zürich zurück. Es war ein super Abenteuer und ich hoffe, euch durch meine Berichte auch ein bisschen Unterhaltung geboten zu haben. C ya in Switzerland! Gruäss Mike