

Flug in die Masuren

Seit langem hatten wir vor einmal nach England zu fliegen. Aber das Wetter hatte uns bisher immer wieder einen Strich durch die Rechnung gemacht. Das Europawetter sah nun ab dem 3. Augustwochenende vielversprechend und fliegbar aus. Also trafen wir uns am Samstag, den 20.08. zum Briefing. Wir, das sind Jens Thamer und Wolfgang Börner (DA 40 NG-Team) und Hermann Hofmann und Georg Köhler (Aquila-Team). Das Wetter hatte sich, wie so oft in letzter Zeit, jedoch wieder anders entwickelt, als die Prognosen es vermuten ließen. Auf England drückt vom Nordatlantik her mal wieder ein kräftiges Tief zu. Hinfliegen O.K., aber der Rückflug??? Ein zu großes Risiko für den Flug über 96 Meilen offene See (Rochester – VOR Haamstede Niederlande).

Aber wie können wir unsere Clearance von Daheim für einen Dreitagesflug am besten nutzen?

Ein Blick ins Europawetter bringt uns auf die polnischen Masuren im äußersten Nordosten des Landes als neues Flugziel. Das Wetter soll dort über mehrere Tage stabile VMC bieten. Also werden die Strecke geplant, Flugzeiten ermittelt, aktuelle Luftraumstrukturen, FIS-Frequenzen, Karten und Anflugblätter studiert und Infos über die möglichen Plätze per Internet eingeholt. Alles klar? Na dann, auf in die Masuren...

Am Sonntag, den 21.08.2011, treffen wir uns nach unserem 1. Leg von den Heimatflugplätzen Bad Hersfeld und Eisenach gegen 11 Uhr in EDAZ (Schönhagen). Nach Kaffee und Kuchen starteten wir die erste gemeinsame Etappe nach EPGI (Grudziads Lisie Katy, ca. 50 NM südlich von Gdansk). Grenzübertritt bei Frankfurt/Oder und ab nach Polsky. Flugplan vergessen? Natürlich nicht! Seit einigen Monaten ist dieser für Flüge von Deutschland nach Polen und umgekehrt nur dann notwendig, wenn ein kontrollierter Flughafen angeflogen wird.

Das 2. Leg von EDAZ nach EPGI geht über 245 Nm, und das Wetter ist wie für uns gemacht. Die „FISler“ von Poznan Information und Gdansk Information sind sehr freundlich und gut zu verstehen, so dass der Funk in Englisch recht locker von der Hand geht und uns die Flugzeit von ca. 2 Stunden über die riesigen Nutzwaldflächen im nördlichen Polen mit ordentlicher Westwindunterstützung sehr kurzweilig erscheint. Kurz vor EPGI verabschiedet uns der Controller von der Frequenz und wir rasten Lisie Katy zum Einleitungsanruf. Dieser Rasenplatz mit Kreuzbahn in den Dimensionen 14/32 in 890x300m !!! und 06/24 in 660x200m !!! sowie einer weiteren Piste 17/35 in 500x100m nimmt dem Piloten bei starken Wind jeglichen Crosswindstress. Bei der Lokalisierung der eigentlichen Pisten auf dem riesigen Areal helfen uns neben der Anflugrichtung die vielen Rollspuren der Motormaschinen und Segelflugzeuge. Die genaue Landerichtung ist letztendlich dann auch noch etwas windabhängig variabel. Bei einer 300m breiten Hauptpiste hat man halt viel Platz. Die ersten Anrufe auf Frequenz Lisie Katy erfolgen ohne Resonanz, obwohl reger Motor- und Segelflugbetrieb herrscht. Der Grund: Die Flugleitung lässt nach dem englischsprachigen Kollegen suchen. Nach der Landung werden wir freundlich mit shake hands begrüßt und willkommen geheißen. Landegeühren? Nein hier nicht, „you are wellcome“.



Zwischenstopp EPGI Grudziads Lisie Katy



Pause in EPGI Grudziads Lisie Katy am Hangar

Nach einer guten Stunde starten wir dann weiter nach EPKE (Ketrzyn). Noch eine knappe Stunde Flug von 100 Nm über die wald- und wasserreichen Ebenen im Norden von Polen in Richtung masurische Seenplatte.



Flug über die Masuren

Die Verständigung mit dem Controller von FIS Olsztyn ist gewohnt angenehm und so versuchen wir nach dem Frequenzwechsel mit EPKE Funkkontakt aufzunehmen. Jens und Wolfgang sind nach etlichen Blindmeldungen schon einmal auf der 33 gelandet als die Aquila im Final nach der Funkmeldung „D-ETGK, final, runway 33 for landing“ den Piloten einer am Rollhalt wartenden Kunstflugmaschine empfängt: „Are you the last one of your group?“ – „Yes, I am!“ – „Have a look in the middle of the runway, there are big waterpatches“, - „tank you for the information...“

Wieder freundliche Begrüßung mit Kunstflugeinlage des gerade gestarteten Doppeldeckers, der u. a. im Tiefflug (max. 20 ft AGL) über die Leitwerke der abgestellten DA und Aquila bläßt. Die neue Kraftstoffpumpe des 325 PS Doppeldeckerkunstfliegers muss dringend in „sicherer“ Flughöhe getestet werden?!



EPKE Ketrzyn Tower, v. li. nach re.: Pumpenmechaniker, Hangarchef, Wolfgang, Jens und Hermann



EPKE Ketrzyn Vorfeld



Diamond und Aquila in guter Gesellschaft im Hangar EPKE

Übernachtungsmöglichkeit und PKW sind vor Ort schnell organisiert und dann geht`s nach Ketrzyn ins Hotel Koch! Abends bummeln wir nach dem guten und sehr günstigen Essen ein wenig in der recht hübschen Stadt und überlegen uns das Sightseeing-Programm für den nächsten Tag.

Das Wetter will am nächsten Tag nicht wirklich mitspielen und so hat sich das Tiefdruckgebiet mit Dauerregen im Schweinsgalopp bis in den Nordosten Polens vorangearbeitet. Die kräftigen Niederschläge gehen am späten Sonntagabend los und lassen erst am kommenden Mittag so langsam wieder nach. Eine gute Zeit mit unserem PKW einige Seen der Masuren abzufahren, und am Nachmittag einige geschichtsträchtige Orte aus der dunkleren Historie Deutschlands zu besichtigen. Ketrzyn befindet sich ca. 7 km von der ehemaligen Wolfsschanze, Hitlers östliches Führerhauptquartier. Wir machen eine Führung durch die Reste der gigantischen Bunkeranlage und werden von Czeslaw Puciato über die geschichtlichen Feinheiten dieser Region informiert. Czeslaw ist studierter Geograph, Lehrer und Autor von diversen Reiseführern über die Masuren im Allgemeinen, aber auch die Wolfsschanze im Speziellen. Der Gang mit Czeslaw durch die Bunkeranlagen ist spannend, aber auch beklemmend.



Führung durch die Ruinen der Wolfsschanze



Bedrückende Bunkerruinen der Wolfsschanze

Auf dem Rückweg ins Hotel machen wir einen kurzen Stopp auf dem Flugplatz EPKE. Nach den sehr ergiebigen Regenfällen ist eine Platzbegehung vor unserem für morgen geplanten Rückflug dringend angesagt. Der Flugplatz verfügt auch über eine Kreuzgrasbahn in den Dimensionen 33/15 1105x 80m und 07/25 500x50m.

Der Zustand beider Grasbahnen verspricht auf Grund schlecht einsehbarer aber großflächiger Wasserpfützen für unsere gut ausgeladenen Flieger recht spannend zu werden.



Auf der Suche nach „Bremspfützen“ (Waterpatches), EPKE Runway 33/15

Nach einem schönen und trockenen Abend bei guten Essen und einem leckeren polnischen Bierchen besprechen wir am nächsten Morgen in EPKE den Rückflug nach Old Germany.

Wir entscheiden uns auf Grund des sehr starken Westwindes die 500m lange 25 für den Start zu testen. Wenn wir bis zu Querung der 33/15 nicht 2/3 der Rotationsgeschwindigkeit auf dem Fahrtenmesser haben, wird abgebrochen und wir versuchen den Start auf der 33 mit vielen Waterpatches und einem ordentlichen Crosswind von gut 10 bis 15 Knoten. Jens geht mit der DA 40 NG als erster in den Startlauf. Nach 1/3 der Bahnlänge eine kurze Gischt am Fahrwerk, die Diamond rollt unvermindert weiter und hebt dann im letzten Bahndrittel gemächlich ab. Alles gut, die D-ETJJ fliegt. Nun ist die Aquila dran. Kurzstartverfahren, Klappen auf Start, Vollgas, Bremse los und den Startlauf rechts von der Wasserpfütze vorbeiführen. Der Gegenwind hilft enorm und so ist auch die D-ETGK schnell frei und wieder in ihrem Element.

Anfänglich verhindern unseren Aufstieg auf Reiseflughöhe Wolkenuntergrenzen um 700 ft AGL. Aber nach 20 Nm fliegen wir wieder in CAVOK ein und in 3000 ft MSL können wir uns auch wieder mit unseren FIS-Controllern unterhalten.



Masurische Seenplatte nördlich von Iława

Wir wollen diesmal bis EDAZ (Schönhagen) durchfliegen und der Kraftstoff reicht bei beiden Fliegern gut aus. Da wir ein großräumiges Niederschlagsgebiet mit eingelagertem Starkregen, Hagel und Gewittern über Berlin südöstlich umfliegen müssen beschließt die Crew der inzwischen 25 Minuten vor der Aquila fliegenden DA 40, nach EDAD (Dessau) zum Nachtanken auszuweichen. Die Aquila bekommt nach einem südlichen Ausweichkurs in Höhe Cottbus von Bremer Controller die Information: Schönhagen ist frei von Unwettern und kann wieder angefliegen werden. Also auf nach EDAZ.



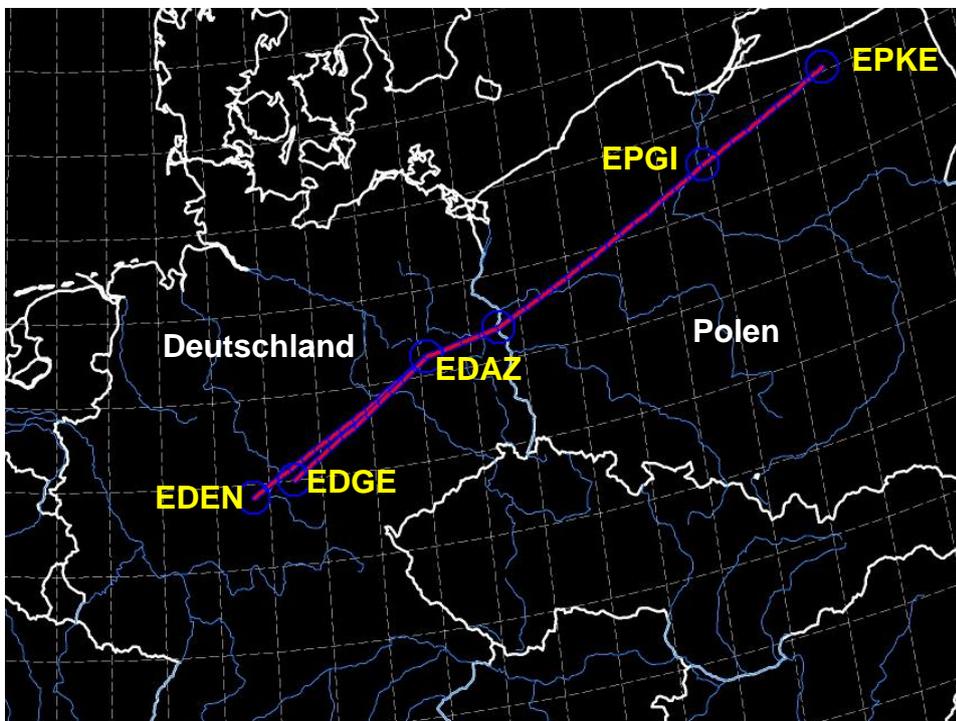
„Böses“ VFR-Wetter über Berlin

Die Aquila landet nach 3 Stunden und 43 Minuten Flugzeit und etwa 370 zurückgelegten Nm bei nun angenehmen Rückseitenwetter in EDAZ. Zeremonieller Ablauf: Nachtanken, Kaffeetrinken, Kuchenessen, Bullern und Starten – alles bestens.

Das 5. und letzte Leg von Jens und Wolfgang von Dessau nach Bad Hersfeld, als auch von Hermann und Georg von Schönhagen nach Eisenach gestaltet sich bei gutem Wetter kurzweilig, ist ja nur `ne gute Stunde...

Wir sind mit dem Erlebten und den Erfahrungen die wir in den Masuren gemacht haben mehr als zufrieden und können eine Tour nach Polen nur empfehlen. Die Menschen sind offen und außerordentlich freundlich. Auch für Flugzeuge mit geringerer Reichweite und kleinerer Reisegeschwindigkeit sind derartige Trips möglich – wenn die Flugvorbereitung stimmt.

Wir sind ziemlich sicher auch in dieser Destination Wiederholungstäter zu werden. Aber vorher ist wirklich England an der Reihe, versprochen ☺☺☺.



Gesamtflugwerte D-ETGK:

Leg	von – nach	Nm	km	Flugzeit
Leg 1:	EDGE-EDAZ	124 Nm	230 km	1:08
Leg 2:	EDAZ-EPGI	225 Nm	417 km	2:03
Leg 3:	EPGI-EPKE	103 Nm	191 km	0:56
Leg 4:	EPKE-EDAZ	370 Nm	685 km	3:43
Leg 5:	EDAZ-EDGE	124 Nm	230 km	1:20
Gesamt:		946 Nm	1.753 km	9:10

Mit vielen Grüßen

Georg

Bad Hersfeld, 29.08.2011

Fotos und Text: Georg Köhler