

## VFR ins Baltikum - Juli 2009

Wir haben uns in diesem Sommer eine Flugreise rund um die Ostsee vorgenommen. Mit einem komfortablen Zeitpan von drei Wochen gehen wir zu zweit mit der D-EHIA auf Überlandreise.

Die freie Zeit der letzten Wochen vor dem Abflug vergeht mit der Flugplanung. Nach und nach trudeln die bestellten Karten ein, meine Reisemappe füllt sich mit Flugdurchführungsplänen, Anflugblättern und AIP-Auszügen. Unser Küchentisch wird zum Kartentisch umgewidmet, und die am Computer erstellten Strecken werden Abschnitt für Abschnitt übertragen.

18.-20.7.

Pünktlich zum geplanten Starttermin setzt schwerer Regen ein, und unser erstes Urlaubswochenende fällt ins Wasser. So viel zur Freiheit der VFR-Fliegerei.

Di., 21.7.

Die Prognose für die kommenden Tage bleibt durchwachsen, aber heute ist ein schöner Tag. Flieger aus der Halle, beladen, und los. Dummerweise ist der Landshuter Tankautomat defekt (zum Abschied eine schöne dänische Fehlermeldung im Display, da die Anlage aus Dänemark kommt). Mit 2 Stunden Treibstoff an Bord geht es erst einmal nach Würzburg (EDFW) zum Tanken.

Das zweite Leg des Tages führt uns nach Rotenburg (EDXQ). Wir übernachten bei der Familie, und da auch im Norden von Westen eine Wetterverschlechterung angekündigt ist, wollen wir uns gleich in der Frühe Richtung Osten aus dem Staub machen.

Mi., 22.7.

Dieser Tag begrüßt uns mit tief hängenden Wolken und ausgiebigen Schauern – das ist zwar schlechter als vorhergesagt, aber es hilft nichts. Zum Flugplatz, und im pc-met nachschauen. Wir wollen nach Rügen (EDCG), und dann weiter nach Gdansk (EPGD).



Entlang der Ostseeküste zieht ein Schauerband grau in grau. Hinter Laage CTR haben wir unter der geschlossenen Wolkendecke die Schauer überholt, und drehen nordwärts zur Küste. Bis Rügen begleitet uns der Overcast, was uns bei guter Lateralsicht aber nicht hindert, am Darß und Zingst seeseitig entlang zu flie-



gen. Weiter geht es entlang Hiddensee und der Steilküste von Rügen. Hinter Saßnitz nehmen wir Kurs auf EDCG. Wir überfliegen den Platz und sortieren uns in den Gegenanflug 26, um dann zu erleben, wie ein Berliner Motorsegler ohne viel Federlesens einen langen Direktanflug hinlegt und uns zu einer Ehrenrunde zwingt.

Der Türmer hat seine lustigen fünf Minuten und schlägt vor, das sollten wir alleine regeln. Ich quittiere mit der Meldung Go around, und dem Hinweis an den MoSe, dass sein Direktanflug bei Verkehr in der Platzrunde keine so gute Idee gewesen sei. Später beim Wettercheck sprach mich der Pilot tatsächlich noch einmal an, ihm war es dann wohl doch ein bisschen peinlich gewesen.

Das Wetter für Gdansk ist positiv bis 1500 UTC, deshalb sind wir nach einem Kaffee bald wieder auf dem Weg. Ostsee-Flug bietet an, den Flugplan für uns zu faxen. Vollgetankt sind wir um 1150 wieder in der Luft und fliegen nach Aktivierung des Flugplans über Heringsdorf ECHO in den polnischen Luftraum ein. So bald wir uns in die etwas rauhe englische Sprechweise eingehört haben, ist der Kontakt mit Gdansk Information sehr angenehm. Nach Abfrage des aktuellen Transpondercodes und der Flughöhe (2800ft) bekommen wir ungeachtet aller TSA und Flugplatz-Kontrollzonen auf der Strecke (immerhin sind wir an einem Wochentag unterwegs) ein 120 NM direct zum VOR Kartuzy (KRT) auf 3000 ft und ansonsten lediglich die Anweisung, uns 30 NM inbound wieder zu melden – das ist alles für die nächste Stunde.

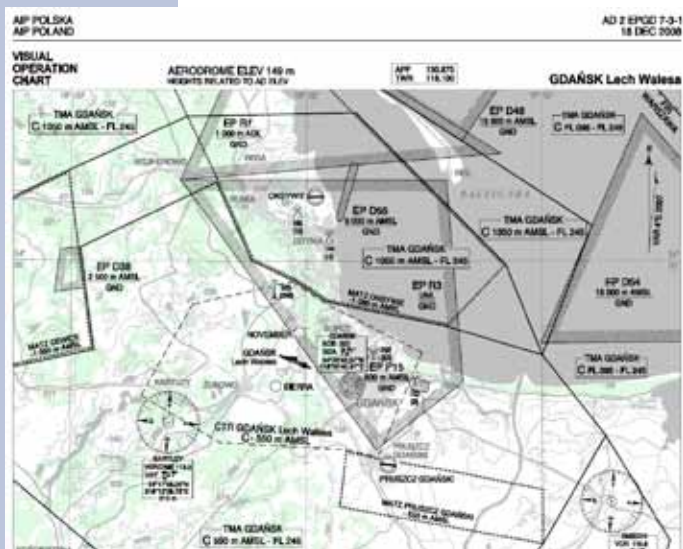
Etwa 40 NM inbound KRT steigt das neue Garmin

150XL der India Alpha aus: No sufficient satellite coverage! Schnell den Bleistift klariert und die Strecke auf der Karte abgegriffen, denn wir haben kein DME an Bord. Da der Steuerkurs am Autopiloten und KRT im VOR-Empfänger sauber eingestellt waren, gibt es keine Überraschungen. Die visuelle Navigation wird jedoch sogleich auf eine kleine Probe gestellt, weil Information freundlich zu uns ist: "Gdansk runway 11 in use. Descend to 1500 ft and proceed direct right base 11, change frequency to Gdansk TWR". Ich muss also meinen schön abgesteckten Pfad verlassen und

nal hinüber, denn es gibt keinen eigenen GA-Zugang. Dort wissen die zivilen Security-Leute erst nichts mit uns anzufangen. Die martialisch bewaffneten Grenzpolizisten im Kampfanzug hingegen sehen das gelassen, einer eskortiert uns zum Schengen-Ausgang und wünscht einen schönen Aufenthalt.

Do. 23.7.

Gdansk ist ein sehenswertes Reiseziel. Wir wandern in der liebevoll und detailreich restaurierten Altstadt und am Ufer der Mottlau entlang, machen ausgiebig



Pausen in den zahlreichen Strassencafés und Kneipen, und sind begeistert von der Menge und guten Qualität des Bernsteinschmucks, der hier angeboten wird. Bemerkenswert ist die Freundlichkeit der Menschen, es scheint uns, daß die Einwohner ihre Stadt genau so geniessen wie wir Durchreisenden.

mir in geringer Höhe mit ca. Steuerkurs 070 den Weg selber suchen. Da nördlich Kartuzy VOR mehrere gut unterscheidbare Seen liegen, kann ich Gdansk Tower bei der Ortschaft Zukowo "field in sight" mitteilen. Im Endanflug ist dann auch unser GPS wieder da, was angesichts der großen, bunten Bahnbeeuerung fast ein wenig deplatziert wirkt. Aber besser so als ein Totalausfall.

Der Flughafen ist rundum freundlich und professionell. Ein Fiat Cinquecento Follow Me sammelt uns am Taxiway auf und lotst uns zur Parkposition in guter Reichweite zur AIS. Dort ist man ebenso freundlich wie zuvor die Kollegen am Funk, und versorgt uns mit allem Notwendigen. Nur um den Flughafen zu verlassen, müssen wir am Zaun entlang doch ins Termini-





Fr., 24.7.

Eigentlich wollen wir heute nach Vilnius weiterfliegen, aber das Wetter im Zielgebiet ist, gelinde gesagt, unteroptimal. Wir fahren trotzdem zum Flughafen, um die aktuellste Information aus erster Hand zu bekommen, und herauszufinden, ob heute noch etwas geht.

Zuerst gibt es jedoch eine andere Überraschung: Stau in der Zufahrt und Mengen von Passagieren auf dem Parkplatz vor dem Terminal. Feuerwehr, Krankenwagen und Miliz stehen auf dem Platz, das Terminal ist abgesperrt. Bombenalarm, heißt es bei den Taxifahrern. Eine Stunde an der frischen Luft, dann rücken die Einsatzkräfte wieder ab und das Volk strömt ins Terminal. Wir gehen durch Schengen Departure und Security. Erst will der Polizist meine Lizenz sehen und studiert sie sehr ausführlich, weil wir ja beide keine Flugtickets vorweisen können, dann wird unser Gepäck extra gründlich gefilzt, aber das ist jetzt bei allen Passagieren so – gerade erst Bombenalarm, und dann nicht gleich wieder Mr. Nice Guy. Irgendwie auch zu verstehen.

Damit sind wir aber immer noch nicht bei unserem Flugzeug. Wir fragen den nächsten zivilen Offiziellen an einem Boarding Gate, aber der kann mit uns Privatfliegern nichts anfangen. Zwischendurch fragt er auch nach einem Handling Agent, aber das lehne mit Verweis auf die AIS ab. Kann doch so schwer nicht sein, wir wollen den Laden schliesslich nicht kaufen. Endlich fragt er unsere Kampfanzüge, und dann ist es plötzlich wieder ganz einfach. Einer der Beamten geht mit uns zum gleichen Boarding Gate, öffnet die Tür mit seinem Sicherheitsausweis und entlässt uns mit einem freundlichen Gruß auf das Vorfeld.

Im AIS-Büro bespreche ich mein Vorhaben mit dem Wetterbriefer. Der sieht auch durchaus den Sinn in meinem Plan, den Zwischenraum zwischen der nach Osten abziehenden Front und der nächsten Störung am Abend abzapfen. Leider macht uns das Wetter in Vilnius einen Strich durch die Rechnung, denn die Gewitter in Litauen halten sich länger, als für uns gut wäre.

Wir brechen also ab, kommen dafür aber mit der Dame von der Flugplanaufgabe ins Gespräch: Woher wir kommen? Aus Landshut – ich erwähne die Polenprinzessin Jadwiga und die Landshuter Hochzeit 1475. Das sagt ihr tatsächlich etwas, die Welt ist wieder einmal kleiner als erwartet.

Zurück in der Stadt, laufen wir Richtung Werft zur eindrucksvollen Ausstellung "Roads to Freedom" über das Ende des Sozialismus, das in den Protesten der Werftarbeiter und der Gründung der Solidarność in Gdansk 1980 seinen Ausgang nahm.



Sa., 25.7.

Zweiter Versuch für unseren Flug nach Vilnius (EYVI). Die Wettervorhersage ist viel versprechend, also sind wir nach einem letzten Stadtrundgang in Gdansk auf dem Weg. Am Flughafen gehen wir durch Security, fragen direkt nach einer Eskorte, und sind auch schon auf dem Vorfeld. Die Damen im AIS nehmen nicht nur meinen Flugplan entgegen, sondern bestätigen auch gleich, dass keine TSA auf der Strecke aktiv sind. Einem direkten Abflug nach Osten steht nun nichts entgegen.

Während wir reibungslos auf die Strecke gehen, klappt die Übergabe von Gdansk an Olstyn Information erstmal nicht. Schweigen auf 118.775, während wir auf die masurische Seenplatte zuhalten. Zurückge-



schaltet auf Gdansk, und den Controller von unserem Problem informiert. Der beruhigt uns damit, dass die Funkabdeckung in der Region nicht so gut funktioniert, wir sollen es einfach weiter versuchen, bis sich Olstyn meldet. Nun muss man dazu wissen, dass wir uns nicht irgendwo mitten in Polen befinden, sondern mit gerade mal 5 Meilen Abstand an der Grenze zu den Russen in Kaliningrad entlang fliegen, welches wir auch am Horizont deutlich sehen können. Dass wir mit Flugplan unterwegs sind, scheint den Controllern völlig zu reichen. 40 Meilen vor dem Grenzüberflug bei Suwalki (BOKSU) erreichen wir endlich Olstyn Information.

Die Übergabe an Kaunas Info ist problemlos, und wir fliegen auf neuem Kurs Richtung Vilnius weiter. Das Wetter ist deutlich besser als die Vorhersage, tatsächlich beobachten wir auf der ganzen Strecke nur zwei Schauer, einen über Kaliningrader Gebiet, den anderen genau auf unserer Wegstrecke. Ein paar Meilen Schlenker nach Steuerbord, und die Sache ist erledigt. Kaunas Information behält uns so lange auf seiner Frequenz, bis es Zeit wird, Vilnius Approach zu rufen. Während der gesamten Zeit hören wir sonst niemanden in der Luft, ganz anders als in Polen, wo die Frequenz Information förmlich brummte. Dies ändert sich erst nach der Übergabe an Vilnius Approach - eine abfliegende Verkehrsmaschine und noch ein weiterer, einsamer Kleinflieger sind in ihrem



Luftraum unterwegs. Von Vilnius TWR bekomme ich zum Schluss ein schiefes traffic pattern, erst mit heading 020 parallel zur Bahn über die Altstadt (aber danke für die Aussicht), dann mit 090 im spitzen Winkel zum final turn, um uns zum Schluss aus 1500 ft auf die Bahn hinunterstürzen. Na ja, die ist lang genug für so ein Spiel.

Am Boden ein richtiges Empfangskomitee, Airport und Baltic Ground Service, der uns nach Aufnahme der Treibstoffbestellung mit dem Minibus ins Terminal bringt. Zu Fuß über das Vorfeld wie in Gdansk wäre in der Wärme erfrischender gewesen, aber die Sicherheitsvorschriften sind wohl etwas ausführlicher. Dafür brauchen wir das Gepäck nicht zu schleppen.



Unser Abendessen bekommen wir im Blues Aula in einem Innenhof in der Altstadt, die aber flotten Rock n' Roll spielen. Das Essen ist gut und herzhaft, dazu leckeres Baltas Weißbier (!). Die Litauer sind fest davon überzeugt, das beste Bier der Welt zu brauen, und so ganz daneben können sie damit nach unseren Probenahmen nicht liegen.

So. 26.7.

Wir streifen durch die Innenstadt von Vilnius, nehmen vom Gediminas-Turm auf den Burgfelsen einen Rundblick über die Stadt, und besuchen das Künst-



lerviertel, die "Republik Užupis". Als landestypischen Snack zum Bier reicht man uns: in Öl und frischem Knoblauch frittierte Schwarzbrotstreifen mit Rauchkäse, Nüssen und geräucherten Schweineohren (letztere nicht frittiert, dafür SEHR gewöhnungsbedürftig). Litauisches Essen ist traditionell reichhaltig und fleischhaltig, denn "wer gut isst, arbeitet auch gut". Serviert werden beispielsweise riesige Kartoffelknödel mit Hackfleischfüllung, die Cepelinai (Zeppeline).



Mo., 27.7.

Morgens hängt eine dichte Wolkendecke auf 500 ft AGL, aber nach dem Frühstück reißt es unaufhaltsam auf. Wir wollen gegen Mittag versuchen, über Kaunas, Klaipėda und entlang der Küste nach Riga (EVRA) zu fliegen.

Unsere Abfertigung am Flughafen von Vilnius wird ein ganz anderes Erlebnis als in Gdansk. Wir werden

zu einer Staff only-Sicherheitskontrolle geschickt – aber dann stellt eine Kontrolleurin alten Schlages fest, dass nur ich, im Besitz der Pilotenlizenz, diese Kontrolle benutzen darf. Nach ausführlicher Diskussion unter den Offiziellen wird meine Frau zurück eskortiert – sie muss als normaler Passagier durch ein Gate am anderen Ende des Terminals abgefertigt werden. Hierzu bekommt sie für die Sicherheitskontrolle eine temporäre Bordkarte. Ihrem jungen Begleiter von Baltic Ground Service waren die lange Diskussion und die Umstände sichtlich peinlich, er entschuldigt sich am Ende für den schlechten Service.

Diese Diskussion führt zu so viel Ablenkung, dass sich tatsächlich niemand mehr für meine Lizenz interessiert. Anschliessend sitze ich mit unserem Gepäck im stickigen Bus, der auf dem Vorfeld ans andere Ende des Terminals fährt.

Nach einer langen Viertelstunde hat auch sie ihre Kontrolle passiert. Unser Fahrer fährt schnurgerade am Tower und der AIS vorbei, geradewegs Richtung Flugzeug. Ich zeige auf das C-Logo auf meiner Vorfeldkarte, und richtig: der Mann versteht kein Wort Englisch, und auch nicht, was ich jetzt von ihm will. Erst sein Kollege mit dem zweiten Auto, der schon am Flugzeug wartet, übersetzt und schickt unseren Wagen zurück zum AIS-Büro.

Dort bezahle ich €70 Landegebühren und Air Navigation Charge. Und weil die ganze Prozedur schon viel zu lange gedauert hat, kommt der freundliche Kollege von Baltic Ground Service mit seiner eigenen Rechnung strahlend in das AIS-Büro herüber: stolze €100 für ihre enorme Kompetenz – oder für die viele Fahreierei über das Vorfeld? Unser Fazit: der Kundenservice für Privatpiloten bietet in Vilnius prächtige Entwicklungsmöglichkeiten.

Endlich starten wir zu unserem nächsten Flug – nicht die kürzeste, aber vielleicht die schönste Strecke: von Vilnius über das Wasserschloss Trakai, und weiter





zur Kurischen Nehrung nach Klaipėda.

Wir überfliegen die Grenze nach Lettland, und folgen der Küste bis zum Kap Kolka, wo wir für die letzte Wegstrecke Südostkurs in die Rigaer Bucht nehmen.



Nach 3:38 h landen wir auf den Flughafen von Riga. Der Follow-Me lotst uns auf unsere Parkposition abseits vom Terminal und den blankgeputzten Airlinern von Baltic Air. Im Hintergrund steht ein Haufen rostiger sowjetischer Kampfflugzeuge (Tupolev Tu-22, Mig 21 und Mil Mi 26-Hubschrauber) – sie gehören zum Riga Aviation Museum, das unter freiem Himmel einige ziemlich exotische Exponate aus Sowjetzeiten versammelt hat. Mit dem Servicebus geht es ins Terminal, ein kurzes Willkommen in der AIS, und danach nach draussen.



Riga macht einen lebendigen und optimistischen Eindruck. Schon die Fahrt in die Innenstadt weckt vertraute Bilder: Backsteinbauten der Hansezeit prägen



das alte Stadtzentrum. Unser Hotel, Ekes Konvents, erweist sich als absoluter Treffer. Ein Konventshof für Seemannswitwen in einem Gebäude, das auf 1435 zurückgeht, liebevoll restauriert und urig gemacht.

Gleich der erste Stadtrundgang zeigt uns die lettische Lebensfreude: auf dem Domplatz Livemusik, Bierauschank und Massen von Menschen mit guter Laune. Ein riesiges, altes Feuerwehrauto als Bühne, darauf zwei lettische Rocker mit ihren E-Gitarren, die richtig schön laut Musik machen. Da gibt's ordentlich was auf die Ohren, und wir dusseln später beschwingt ins Hotel zurück.

Di., 28.7.

Ausgedehnter Stadtspaziergang. Die Innenstadt hat viele restaurierte Anklänge an die Hansezeit und das 18. Jahrhundert, aber drum herum fügen sich Jugendstil, russisch beeinflusste Holzhäuser, und das eine oder andere stalinistische Relikt zu einem bunten Bild. Ein prachtvoll bunter Blumenmarkt zieht sich entlang des Parks, nur reisen wir für Schnittblumen denkbar ungünstig. Mittags auf den Kirchturm für einen großen Rundblick über die Altstadt. Wir verpassen das Museum der Okkupation, drücken uns dafür aber in diversen Schmuckgeschäften und Bernsteinläden herum.

Mi., 29.7.

Die Vorhersage für heute ließ wieder mal niedrige Wolkendecken und Schauer vermuten, aber das tatsächliche Wetter straft die Prognosen Lügen. Die Abfertigung am Flughafen erfolgt ohne Probleme. Auch hier kommt kurzfristig eine Diskussion "Crew oder Passagier" auf, aber die Beteiligten bekommen das Problem kundenfreundlich gebacken, und wir gehen beide durch die Staff only-Sicherheitskontrolle. Die Handling-Kosten sind zwar fast so hoch wie in Vilnius, aber der Gegenwert ist ein anderer. Getankt wird günstig (netto €1,60).



Bei CAVOK-Kaiserwetter lassen wir Riga hinter uns, Kurs Tallinn (EETN). Der bisher schönste Flugtag, über Wasser ohne die geringste Turbulenz. Die Küste entlang bis zur estnischen Grenze, dann der Küstenlinie mit einem Schlenker nach Westen folgend. Statt Pflichtmeldepunkten und Warteschleifen gibt uns Tallinn Approach auf den letzten Meilen ein simples 'proceed for right base 26', also ohne weitere Umstände über den Hafen direkt zum Landeanflug – willkommen in Tallinn.



Auch Tallinn hat umfassende Security und Handling am Platz, aber der ankommende Pilot wird hier zur Begrüßung richtiggehend eingewiesen. Zwei Formulare (für Air Navigation und den Flughafen) ausfüllen, zwei Blanks-Bordkarten (Datum vor der Abreise bitte eintragen) für die Sicherheitskontrolle, und eine Chipkarte für das AIS-Büro. Auf Wiedersehen und einen schönen Aufenthalt in Tallinn!

Do., 30.7.

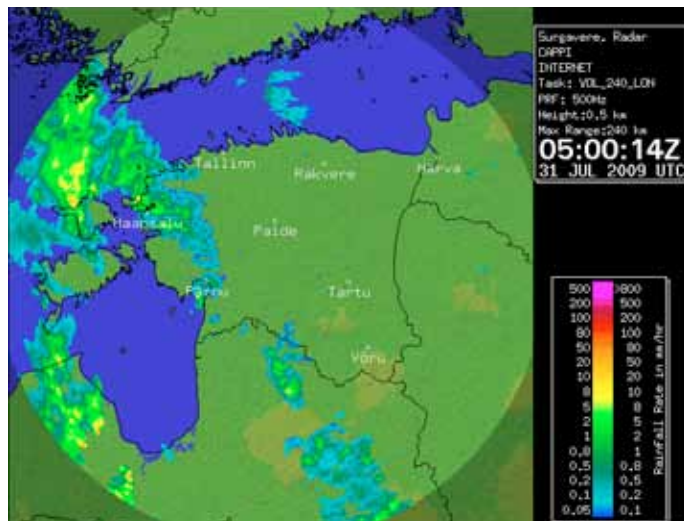
Wir laufen kreuz und quer durch die Altstadt von Tallinn und freuen uns an den Geschäften mit Glas und Textilien. Estnisches Design ist, ähnlich wie bei den Nachbarn in Finnland, sehr hochwertig und vielfältig, es gibt viel Schönes zu sehen und zu kaufen. Die Stadt wimmelt von Touristen, man wirbt mit der gut erhaltenen mittelalterlichen Kulisse des alten Reval.

Occupation Museum: Nach kurzer Unabhängigkeit ab 1920 war Estland erst durch die Sowjets, dann 1941-44 vom Deutschen Reich, und danach noch ein-



mal von den Sowjets besetzt. Die Ausstellung ist eindrucksvoll, auch wenn der Inhalt natürlich eher bedrückender Natur ist. Der nationale Freiheitsgedanke ist tief verwurzelt und wurde trotz langer, wechselnder Fremdherrschaft nicht zerstört.

Abends machen wir strategische Wetterplanung: es sieht nicht gut aus. Laut übereinstimmender Prognosen bekommt Skandinavien weiterhin, wie schon in der letzten Woche, die Hauptmasse der atlantischen Störungen ab. Ein termingerechter Flug via Finnland, Schweden und Dänemark ist in der verbleibenden Zeit nicht mehr möglich, uns fehlt durch den verspäteten Reisebeginn und die mehrfachen wetterbedingten Verzögerungen auf der Strecke einfach die Zeit, noch weitere Tiefausläufer in Skandinavien auszusetzen. Wir beschließen, ein anderes Mal nach Schweden





und Bornholm zu fliegen.

Nachdem das geklärt ist, folgt die taktische Entscheidung: eine Tiefdruckfront zieht am Freitag von Polen durch das Baltikum. Also Rückflug EETN-EPGD erst am Samstag, wir verlängern unseren Aufenthalt in Tallinn gerne um einen Tag. Um auf dem langen Rückweg kein Treibstoffproblem zu bekommen, plane ich eine Zwischenstopp in Kaunas ein. Der alte Flugplatz Aleksotas (EYKS) wird von einem Fliegerclub betrieben, per Email bekomme ich auch die Bestätigung, dass der Platz am Wochenende offen ist und 100 LL für uns hat.

Sa., 1.8.

Der Check-in in Tallinn ist genau so unkompliziert, wie es uns beschrieben wurde. Wir gehen mit unseren Bordkarten durch die Sicherheitskontrolle, und ins AIS-Büro. Wetter-Selbfbriefing im Zimmer nebenan, Flugplan faxen und Telefonhörer aufnehmen, schon ist ARO dran. Ja, der Flugplan geht in Ordnung: Tallinn- Kaunas EYKS. Wir wollen wegen des Gegenwinds unseren Tankinhalt nicht ausreizen.

Von Tallinn bis Pärnu umfliegen wir einige Schauer auf 1000 ft. Danach bessert sich das Wetter. Die Controller sind wie gewohnt freundlich, Tallinn Control will aber eigentlich gar nichts von uns ("proceed as filed"), weil sich ihre Klientel eher in FL340 bewegt. Ab Pärnu keinerlei Reaktion mehr, also setze ich auch keine Meldungen mehr ab. In Lettland anscheinend das Gleiche, nach dem Grenzüberflug hört mich Riga Control gar nicht. Also kontaktiere ich als nächstes hilfsweise Riga Approach, und informiere ihn, dass

wir unterhalb seines Luftraums und östlich der Kontrollzone durchfliegen werden. Keine Beanstandung. Hinter Riga eine neue Variante: Riga Approach weist mich an, Siauliai TWR zu rufen, nachdem wir die Grenze nach Litauen passiert haben. Dort hat eine Dame Wochenenddienst, die mich sorgfältig um ein Sperrgebiet und eine Glider zone herumlotst.

Übergabe an Kaunas Information. Der direkte Weg nach Aleksotas, den alten Flughafen von Kaunas, führt quer durch die Kontrollzone des neuen Flughafens Kaunas International (EYKA), deshalb hatte ich im Flugplan einen lateralen Reporting point angegeben, um am Rande des Geschehens die Zone zu kreuzen. Der Controller schlägt nun aber vor, mittig über das VOR hindurch zu gehen: "Wir haben jetzt sowieso keinen Verkehr". Minuten später sehe ich, wie elegant das war. Quer durch Kaunas Luftraum Charlie auf Steuerkurs 200, dann südlich davon über dem Stausee eine Rechtskurve auf 270 Grad. Vor mir ein 8 Meilen-Endanflug auf Aleksotas, gewissermassen auf dem Präsentierteller. Gas weg und runter, aber Aleksotas Radio meldet sich nicht. Im Kopf schalte ich um auf US-Prozeduren, denn Aleksotas ist ein unkontrollierter Platz. Zwei weitere Blindmeldungen, bei 5 Meilen und im short final, und wir landen auf einer klassischen osteuropäischen Beton-platten-platten-platten-platten-bahn.

Wir rollen zur Tankstelle (3 alte Russen-Tanker nebeneinander aufgereiht, 100LL, Mogas, und ?). Davor eine neue Skyhawk SP, es wird getankt. Begrüßung durch die Crew, Clubflieger aus Kaunas, die sich gerade auf den Weg nach Polen machen wollen. Einer greift gleich zum Handy und schließt meinen Flugplan. Hallo, wir sind angemeldet und wollten gerne tanken – Stirnrnzeln. Ich erzähle meine Geschichte von der Email und der Bestätigung für Treibstoff. Nein, heute ist niemand da, die sind alle zu einem Segelfliegertreffen im Süden. Meine Nachricht habe wohl jemand im Tower auf den Tisch gelegt und dann vergessen - "wie immer". Ein weiteres Telefonat mit den Clubkollegen, dann können wir doch tanken: ganz informell, 100 Liter in unsere Tanks, und 170 Euro wechseln bar auf Tätze den Besitzer. Eine Rechnung kann mir unter diesen Bedingungen natürlich keiner ausstellen, da bin ich mal gespannt, wie wir das in Landshut abgerechnet kriegen (hat dann aber doch bestens funktioniert). Immerhin haben wir doch noch tanken können und müssen nicht nach Kaunas International zurück.

Die einzige weitere Person am Platz ist die Betreiberin



des kleinen Clubrestaurants. Wir sprechen sie an, um unseren nächsten Flugplan nach Danzig per Telefon aufzugeben und kommen ins Gespräch. Wir haben Durst, und sie hat eine Literflache Kvass im Kühlschrank – das Glück ist mit uns. Sie kramt auch noch Kekse und Schokolade heraus, wir werden masslos verwöhnt.

Die zweite Etappe des Tages führt über Suwalki zurück nach Gdansk. Es ist warm geworden, und unruhige Luft macht uns auf den zugewiesenen 2500 ft etwas zu schaffen. Olstyn und Gdansk Information haben angenehme directs für uns, es ist wieder kein



Umfliegen von Militärgebieten notwendig.

Abends sind wir wieder in der Stadt, wir schlemmen Schweinelendchen in Honig-Knoblauchsoße und kaukasisches Schaschlik, de-li-kat.

So., 2.8.

Wir wollen an die Nordsee, aber da hat es Regen. Also geben wir einen Flugplan nach Rügen auf, um dort die endgültige Entscheidung zu treffen, wohin es weiter geht. Die Damen aus dem AIS-Büro kennen uns schon. Anscheinend freuen sie sich, dass wir nach Gdansk zurückgekommen sind. Ich nutze die Gelegenheit für die Frage, ob ich eine Freigabe entlang der Küste bekommen kann. Da sei viel Militär, aber sie wird mit den Controllern sprechen. Ein ausführliches Telefonat, die Antwort ist positiv. Unser Flugplan wird akzeptiert, der Controller wird uns unterwegs an zwei aktiven Zonen seeseitig vorbeiführen. Nur die Halbinsel Hel geht diesmal nicht, denn da hat der polnische Präsident seinen Urlaubssitz und er ist wohl gerade in Ferien – der Luftraum ist per NOTAM gesperrt.

Tanken und los. Dies beschert uns einen völlig turbulenzfreien Flug entlang der pommerschen Küste. Jede Menge Badeorte voller Wochenendgäste, die Leute liegen dicht an dicht wie die Sardinen in der Dose. Wir



ziehen in geringer Höhe über den endlosen Strand.

Nach der Übergabe an Bremen Information in Ahlbeck frage ich nach dem Wetter im Norden, aber die Bedingungen für den Rest des Tages sind nicht brauchbar. Wir landen in Güttnin und nehmen einen Eiskaffee. Für den Folgetag soll auch Rügen komplett IMC sein. Deshalb reift der Entschluss, dem aufziehenden Wetter Richtung Südwesten entgegen zu fliegen und irgendwo zu übernachten, von wo am folgenden Tag ein Weiterflug auf der Rückseite möglich sein wird. Wir entscheiden uns für Stendal-Borstel (EDOV), nordöstlich von Magdeburg, welches mit Schwerin die momentane östliche Grenze des Schlechtwettergebietes bildet.

Eine Stunde später landen wir auf einem weiteren Sowjetflugplatz, allerdings gehörig aufgemöbelt. Wir rollen zur Tankstelle, am Funk erhalte ich den Hinweis, dass der Tankwart erst in 20 Minuten kommt. Macht nichts, laden wir schon mal aus, und ich bezahle die Landegebühr. Der Türmer ist vom Club: „Wochentags sind hier Profis, am Wochenende dürfen wir spielen.“ Ein anfliegendes UL – das ist der Club-Tankwart, der musste auch erst mal seine Platzrunde drehen. Das Wetter hängt dunkelgrau im Westen. „Wenn ihr getankt habt, stellt eure Maschine in den Hangar“ – er zeigt auf eine Riesenhalle im Hintergrund. Später erfahre ich, dass 1938 schon Junkers Ju 52 der Luftwaffe drin gestanden haben. „Selbst die Russen haben das nicht kaputt gekriegt“, wie es ein anderer Clubpilot formuliert, als wir die enormen Torssegmente zu zweit hinter der India Alpha zuschieben. Und noch ein Satz: „Und wenn Ihr den Flieger morgen wieder herausholt, passt auf, daß ihr den richtigen nehmt.“ Wie bitte?

Abendessen und Hotel in Stendal. Auch dies ist eine Hansestadt, so setzt sich ein Motiv dieser Reise unbeabsichtigt fort.



Dann reißen die Wolken auf, und wir können starten. Die nächsten Tage machen wir als Ersatz für die entgangene Inselwelt von Dänemark bei herrlichem Wetter eine Bädertour nach St. Peter-Ording (EDXO) und einen großen Rundflug über die nordfriesischen Inseln mit Kaffeepause im Flugplatzrestaurant von Wyk



auf Föhr (EDXW).

Fr. 7.8.

Zurück nach Landshut ziehen wir unsere ruhige Bahn auf FL95 über die Mittelgebirge, Erfurt und Nürnberg hinweg. Und um 13 Uhr sitzen wir wieder bei einem Imbiß im Fliegerpfandl.

*VFR ins Baltikum* - 32h, 3300 NM

Ausrüstung: Schwimmwesten, Seenotsignale

Karten: DFS, Jeppesen VFR+GPS

AIP, Anflugblätter, VAC: EAD Basic PAMS Light

NOTAM: EAD Basic PIB

Wetter:

Austro Control VFR-Wetter

AIS Gdansk, Vilnius, Riga und Tallinn

Mo., 3.8.

Die Regenfront zieht planmässig in der Nacht durch, kommt aber langsamer voran als vorhergesagt: erst kurz vor Mittag sind wir den rückseitigen Sprühregen los.

Wir sind trotzdem schon um zehn am Platz. Zur Halle, da ist schon Betrieb. Ich brauche die Tore nicht aufzuwachten, denn am anderen Ende sind sie schon offen. Die Clubflieger holen eine Maschine raus. Und nun wird die kryptische Ansage von gestern klar – der hiesige Verein hat mit der D-ETDI eine exakte Doublette unserer IA, eine der wenigen in Deutschland zugelassenen R3000. Das gibt natürlich großes Hallo, als ich unsere Maschine aus der Halle ziehe, die Flugzeuge müssen aufgestellt und fotografiert werden, denn so häufig ist solch eine Begegnung nicht.

