

Antonovs in Torun



**HMS Arc Royal –
Leider kein Ausweichflugplatz**

Rückblick auf das Polen Fly-Out

Bislang hatten wir bei unseren Fly-Outs immer so viel Glück mit dem Wetter, daß die ganz überwiegende Zahl der Teilnehmer am geplanten Anflugtag anreisen, und am geplanten Abflugtag wieder abreisen konnte. Einmal musste diese Glückssträhne abreißen, bei unserem Polen-Fly Out war es leider so weit.

Der Hinflug unserer insgesamt 25 Flugzeuge mit fast 60 Teilnehmern am Donnerstag, den 24. Mai 2007, lief noch völlig problemlos ab. Einige mittelhohe Wolken garnierten den Himmel auf dem Weg nach Schönhagen (EDAZ), wo wir unseren Zwischenstop vor dem Grenzüberflug geplant hatten. Mancher Pilot rieb sich die Augen und befürchtete Halluzinationen: Schönhagens Vorfeld wuselte voller gelber Punkte. Die Lösung fand sich beim zweiten Hinsehen aus der Nähe: Die Deutsche Post drehte auf dem Vorfeld einen Werbespot mit ganzen Heerscharen von uniformierten Statisten und gelben Postautos, über denen große postgelbe Fahnen wehten.

Nach dem Auftanken der Flugzeuge kamen auch die Besatzungen nicht zu kurz: Die

netten Damen aus dem Vertrieb von Cirrus Deutschland hatten in ihrem Hangar ein tolles kaltes Buffet für die AOPA-Piloten aufgebaut. Die Freunde von warmer Kost konnten sich im Flugplatzrestaurant satt essen, das neuerdings italienische Küche anbietet.

Der Weiterflug nach Danzig war unkompliziert, nur die Dame von Poznan Info forderte von unseren zum Teil irritierten VFR-Crews hartnäckig den IFR-Waypoint „DEKUT“ zu reporten, der aber auf unseren VFR-Karten, die uns von Jeppesen großzügig gesponsort wurden, nun einmal nicht eingezeichnet sein kann. Eine Crew musste wieder nach Schönhagen zurückfliegen, weil der deutsche FIS den per Fax eingereichten Flugplan nicht finden konnte. Eine Aufgabe im Flug war nicht möglich, weil Polen eine halbe Stunde vor dem Grenzüberflug informiert werden muß.

Wie auch im letzten Jahr war unser AOPA-Flugzeug eine Columbia 400. Die Columbia Generalvertretung auf dem Siegerlandflughafen hatte uns ihre Vorfühmaschine für einen guten Preis

vermietet. Wir, das sind unser Schatzmeister und IFR-Fluglehrer Constantin Woelki, seine Ehefrau und ich, kamen in Schönhagen etwas später los als die meisten anderen Crews, jedoch kamen wir nicht als letzte in Danzig an. In FL110 lief unsere N1280Z mit gemütlichen 180 kts True Air Speed, immerhin schafft sie in FL250 stolze 235 kts! Während des Fluges hatten wir unsere Mitflieger auch elektronisch im Blick: Auf den Bildschirmen des Garmin 1000 werden auch Transpondersignale anderer Flugzeuge mit Angabe der Flughöhe angezeigt. Ein Traffic Advisory System 9900BX des Unternehmens Ryan macht es möglich. So konnten wir sehen, wie ein Flugzeug nach dem anderen präzise auf dem idealen Routing nach Danzig flog. Nähert sich ein Flugzeug kritisch an, wird die Besatzung automatisch von einer Frauenstimme alarmiert: „Traffic! One O'clock high! Two miles!“ Schade, dass es solche Verkehrsinformationen noch nicht für alle unsere AL-Flugzeuge gibt, die meisten der leider immer wieder vorkommenden Kollisionen könnte man so verhindern. Die derzeit verfügbaren Systeme wie das Ryan sind entweder noch sehr teuer, oder



AOPA-Flightline in Torun



funktionieren wie das preisgünstige FLARM-System nur zwischen Flugzeugen, die ebenfalls mit diesem System ausgestattet sind. Die AOPA arbeitet derzeit im Rahmen des europäischen Flugsicherungsprojektes SESAR an Lösungen, wie auch alle Flugzeuge der AL zu vertretbaren Kosten elektronisch sichtbar werden können. Die Abkürzung der Zukunft dürfte ADS-B werden, bei dem alle Flugzeuge ihre über GPS ermittelten Positionen ausstrahlen, die von anderen Flugzeugen empfangen werden können. Das ist viel preisgünstiger als Radar, und zudem auch noch präziser.

In Danzig waren bereits andere Fly-Out Teilnehmer auf der TWR-Frequenz zu hören, wir wurden aber zu einem anderen Vorfeld dirigiert. Denn wir hatten angefragt, ob die Columbia einen Hallenplatz erhalten kann, denn schließlich sollte sie unmittelbar nach der Rückkehr nach Siegerland an den Käufer abgeliefert werden. Irgendwelche Dellen kommen dann besonders schlecht an.

Auf dem Vorfeld der Kollegen wartete schon Blazej Krupa, der Präsident der polnischen AOPA, der uns bereits bei der Vorbereitung des Fly-Outs sehr engagiert unterstützt und wichtige Vorgespräche geführt hatte. Ohne seine Landeskenntnisse und Kontakte hätten wir uns nie nach Polen getraut. Jetzt organisierte er das Betanken und verteilte Formulare, mit denen das Tanken in Polen wesentlich günstiger wird: Wir brauchten keine Mineralölsteuer bezahlen.

Daß wir auf einem separaten Vorfeld im Osten des Flughafens abgestellt würden, das wußten wir, deshalb hatten wir einen Bus bestellt, der für uns mehrere Stunden zur Verfügung stand. Wir wußten

auch, daß es in Danzig keinen Taxiway parallel zur Runway gibt, aber bei dem geringen Verkehrsaufkommen wäre das auch kein Problem. Was wir nicht wußten war, daß es in Danzig keinen parallelen Wirtschaftsweg für Fahrzeuge gibt. Kleine Jeeps und Follow-Me Autos hatten sich eine Sand- und Matsch-Piste in die Wiese neben der Runway gegraben, auf denen der Bus und die Tanklaster aber nicht fahren konnten. Wollten die großen Fahrzeuge zu unserem Vorfeld und zurück, mussten sie auf die Piste, geführt von einem Follow-Me, und eskortiert von einem Security-Jeep. Ein denkbar nerviges Verfahren, das die Fahrer nur so oft wie unbedingt nötig durchführen wollten. Das wiederum nervte natürlich unsere Crews, die mit gut gefüllten Blasen dringend auf eine Toilette wollten. Für die Pilotinnen bot der Flughafenzaun wesentlich weniger Erleichterung als für die Piloten.

Unser Shuttle-Bus brachte uns schließlich in einer halben Stunde vom Haupt-Terminal zum Hotel nach Sopot, dem Seebad von Danzig. Das Grandhotel Sopot war frisch renoviert und gehört zur Sofitel-Kette. Das ehemalige Casinogebäude hat eine mondäne Ausstrahlung und bietet einen traumhaften Ausblick auf die Danziger Bucht. Ich hatte ein Zimmer unter dem Dach mit Ausblick auf den englischen Flugzeugträger „Arc Royal“, der unweit der Küste vor Anker lag. Seine Flugzeuge hatte er nicht dabei, die waren wohl in Afghanistan im Einsatz. Etwas „Touch and Go“ auf seinem Deck zu üben wäre sicherlich eine Abwechslung für uns und seine Besatzung gewesen, aber es hätte ebenso sicher gegen mindestens tausend Navy-Vorschriften verstoßen, ebenso

gegen meinen Chartervertrag und die Versicherungsbedingungen.

Am nächsten Morgen, Freitag, Briefing. Wir wollten mit 15 Crews nach Torun an der Weichsel fliegen, etwa 80 NM im Süden. Die anderen machten eine Stadtführung in Danzig, geführt von Kathrin Diederich, unserer Mitarbeiterin aus der Geschäftsstelle in Egelsbach, oder sie machten „Wellness“ im Hotel. Danzig und Wellness waren sicherlich die beiden entspannenderen Alternativen des Tages. Danzig hat sich nach den Zerstörungen des 2. Weltkrieges und der Mangelwirtschaft der Sozialisten prächtig entwickelt, das erzählten mir die anderen hinterher, es ist wirklich so schön wie in den Reiseführern.

Ich wollte aber mit den anderen fliegen. Flüge von und zu kontrollierten polnischen Flugplätzen verlangen die Aufgabe eines Flugplans. Blazej Krupa war bei uns, er wollte als mein Co und Navigator mitfliegen. Er hatte sich bei AIS informiert, man hatte ihm vorgeschlagen die 15 Flugzeugkennungen einfach auf zwei Sammelflugpläne zu schreiben, dann hätte AIS weniger Arbeit. Man wollte ja nur die Kennungen auf dem Flugplan haben, damit man etwas für die Dokumentation hat, dem Towerlotsen wäre das alles sowieso egal.

Die beiden Flugpläne schickten wir schnell per Fax an AIS. Na ja, das hätten wir gerne getan, aber das topmoderne Hotelfax verweigerte sich nicht mit dem Steinzeitfax von AIS. Eine andere Nummer? Ja, aber die ging auch nicht. Blazej Krupa ärgerte sich, er wollte uns doch zeigen, daß es in Polen vorwärts geht und machte den verlegenen Hotelangestellten Vorwürfe. Auf Polnisch,



ich verstand nichts, aber die Körpersprache auf beiden Seiten sprach Bände. Schließlich gaben wir die Flugpläne per Handy aus dem Shuttlebus durch.

Der Weg raus aus dem Terminal am Vorabend war kurz, in entgegengesetzter Richtung brauchten wir für die gleich kurze Strecke aber sehr viel länger. Es gibt in Danzig noch kein separates GAT, wir bekamen also ein separates Airline Gate für die Security-Kontrolle zugeteilt!

Security Guards sind leider weltweit vom gleichen Kaliber, so ergaben sich diese Dialoge auf deutsch/polnisch eingefärbtem Englisch: Eine Wasserflasche? Die ist für Passagiere verboten! - Wir sind aber Piloten und brauchen Wasser an Bord, wir haben keinen Caterer - Nein, Wassermithnahme ist für Passagiere verboten! - Wir sind aber keine Passagiere! - Sie dürfen kein Wasser mitnehmen, mit Wasser lassen wir sie nicht durch!

Als Satire im Fernsehen hätten wir das witziger gefunden.

Die nächste Überraschung ließ nicht lange auf sich warten. Unser Hangartor ging nicht auf, der Mann mit dem Schlüssel war weg. Wo er war? Die Kollegen suchten ihn. Einen Ersatzschlüssel? Nein, wir sollten etwas warten, sagte man uns freundlich, aber bestimmt.

Die ersten Maschinen starteten, dann immer mehr, ich bekam irgendwie ein ungutes Gefühl. Als sich die Hangartore doch noch öffneten, zogen wir die Columbia schnell heraus und liessen den Funk an, requesteten Taxi, wir hatten es eilig. Nicht so der Tower Controller, der war

nämlich gereizt. Unser Flugplan sei abgelaufen. Wir wären schließlich der Leader eines Pulks gewesen, unser Pulk aber seit fünf Minuten weg. So ginge es ja nicht, wir sollten einen neuen Flugplan aufgeben.

Blazej Krupa wurde offensichtlich wieder sauer und übernahm den Funk. Ich hörte wieder Polnisch, ich verstand wieder nichts, aber die Tonlage sprach Bände. Unsere Abmachung mit AIS interessierte den Lotsen offensichtlich überhaupt nicht. Er sei der Tower, und AIS wäre AIS. Motor aus. Blazej Krupa marschierte - inzwischen stocksauer - zu AIS.

Schließlich kamen wir doch noch weg, in Torun waren wir in 30 Minuten Flugzeit. Dort standen die anderen Flugzeuge sauber aufgereiht auf dem Vorfeld. Die Crews waren in der Stadt, die dank ihrer prachtvollen Backsteingotik zum Weltkulturerbe der UNESCO erklärt worden ist. Den Crews gefiel es dort sehr. Die Stadt war voller Schulkinder. Die Abiturienten schrieben ihre Abschluss-Klausuren, da hatte man die Kleinen auf Ausflüge geschickt, damit es in der Schule leise war. Bis in die Stadt kam ich leider nicht mehr, denn wir füllten für die Mitflieger Flugpläne aus. Schön für jedes Flugzeug einen, wie es der Tower wollte. Das Flugplatz-Fax von Torun war zum Glück schon alt, es vertrug sich mit dem von AIS und verschickte brav alle 15 Flugpläne.

Wir macheten uns nach den anderen auf den Rückweg und flogen über die Marienburg, dem größten ganz aus Backstein geschaffenen Gebäude Europas. Sie wurde von Ordensrittern ab 1300 gebaut, die geschlagen aus dem gelobten Land

zurückkamen und hier eine neue Heimat fanden. Die Sonne schien, und wir genossen das Fliegen, bis auf der FIS-Frequenz der Ton hitziger wurde.

Unsere Kollegen wollten zurück nach Danzig, und der FIS-Lotse hatte im Umgang mit so vielen Flugzeugen offenbar wenig Übung. Es staute sich, da die Flugzeuge in recht kurzen Abständen gestartet waren, schließlich mußten wir die Flugpläne ja für die anderen Crews aufgeben, es galt also die Estimate Time of Departure plus/minus 30 Minuten.

Dumm war, dass FIS ungefähr 5 Flugzeuge in der gleichen Höhe über einem Meldepunkt über der Ostsee kreisen ließ. Die Frage, ob er das für sicher halten würde, ließ ihn nicht kooperativer werden. Die Crews wollten sich auf Deutsch abstimmen, ich bin hier, wo bist du, siehst du mich? Das mochte der Lotse gar nicht: No Deutsch on this frequency! - Wie lange müssen wir noch im Holding bleiben? - Standby! Blazej Krupa ärgerte sich wieder, diesmal ganz still. Wir landeten schließlich als letzte und hangarierten die Columbia. Blazej verabschiedete sich für heute, er flog mit seinem Flugzeug weiter nach Ketrzyn/Rastenburg an den masurischen Seen, wo die AOPA-Poland ein Meeting hatte und wo eine Flugzeugmesse erste Gehversuche machte. Wir wollten ihn dort morgen besuchen.

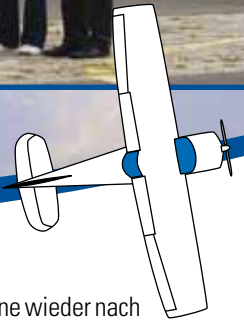
Im Hotel trafen sich die Crews, die zum Teil noch immer stinksauer auf den FIS-Lotsen waren. Und über die Security-Kontrollen, und das Flugplanverfahren. Warum sind wir nicht an einen unkontrollierten Platz gegangen? Da gäbe es wenigstens diese Kontrollen nicht. Ich konnte den Mitfliegern



Marienburg



Rückblick auf das Polen Fly-Out



nur die Gegenfrage stellen, ob sie denn ihre Autos in Polen auf eine unbewachte, nicht eingezäunte Wiese stellen würden. Es war Freitagabend, und in der Innenstadt von Sopot herrschte doppelte Aufbruchsstimmung: Es war zum einen Frühling, und zum anderen wurde überall gebaut. Und zwar sehr ansprechend, Sopot putzt sich heraus.

Samstag morgen. Die Wettervorhersage war gar nicht gut. In Deutschland gab es Unwetter, nachts zog schon ein erstes lautstark in Sopot durch. Für Sonntag, unseren geplanten Rückreisetag, wurden linienartig auftretende schwere Unwetter angesagt. Am Freitag hatte ein schweres Gewitter Berlin praktisch lahmgelegt.

Und am Montag, unserem Reservetag, sollte es da besser werden? Der DWD-Berater aus Hamburg, der unser Fly-Out betreute, blieb skeptisch: „Am besten fliegen sie heute morgen zurück. Nachmittags wird es schon stark gewittern“ Was natürlich bedeutete, nicht nach Rastenburg zu fliegen, keinen gemütlichen Ruhetag am Strand einzulegen und das Fly-Out vorzeitig aufzulösen. Wir besprachen uns kurz, schauten die Vorhersagekarten aus pc-Met an und trafen die einstimmige Entscheidung, im Briefing die sofortige Abreise anzusagen.

Einige Crews entschieden sich noch zu bleiben, sie hatten keinen Zeitdruck, doch die meisten kamen mit. Kofferpacken, auschecken, Flugplanaufgabe per Telefon, Busfahren. Wieder Security Kontrollen, einige Crews wurden mürrisch, doch es half halt nichts. Der Bus brachte uns zum Vorfeld. Eigentlich sollte auch der Tankklaster zum Vorfeld kommen, aber der tauchte nicht auf. Zum Glück hatten alle genug Sprit, um

zumindest nach Schönhagen zu kommen. Alle Maschinen hoben nach einer kurzen Verabschiedung zügig ab, wir wollten erst nach den anderen abfliegen. Es herrschte Unruhe unter dem Flughafenpersonal, wir erlebten warum: Die Präsidentenmaschine landete kurze Zeit später. Sie wurde sofort von schwarzen Limousinen umstellt, die innerhalb von wenigen Minuten im Konvoy davon fuhren, zum Sommersitz des Präsidenten auf der Halbinsel Hela, mit eigenem Luftsperrgebiet.

Der Rückflug war für uns recht unproblematisch: In Polen war das Wetter gut, aber zwischen Berlin, Hannover und Magdeburg lag eine einzige große, schwarze Wolke, die schon auf der Significant Weather Chart als böses Monstrum eingezeichnet war. Auch Airliner umflogen sie mit Respekt, liessen sich von den Lotsen Freigaben zum Umfliegen geben. Wir haben mit der Columbia das Gleiche getan. Solange man Abstand von der Wolke hielt, herrschte Sonnenschein. Wir umflogen sie südlich über Erfurt und landeten in Siegerland. Die anderen kamen auch alle gut nach Hause, zwei Crews allerdings erst mit Verspätung, der hohe Norden Deutschlands war schon komplett „dicht“.

Mein Fazit: Ich fliege sehr gerne wieder nach Polen. Aber mit einem so großen Pulk von Flugzeugen muß man Geduld mitbringen. Alle Flughafen- und Flugsicherungsmitarbeiter waren grundsätzlich sehr freundlich, aber mit so vielen Maschinen und Crews zum Teil doch noch überfordert. Der Charme des Landes erschließt sich sicherlich leichter mit einer kleinen Gruppe von Flugzeugen. Und nochmals einen besonders herzlichen Dank an Blazej Krupa, ohne Dich hätten wir uns sicherlich nicht getraut nach Polen zu kommen, hätten viele bleibende Eindrücke und herzliche Gastfreundschaft verpasst!

Dr. Michael Erb

Anzeige

Peschke versichert Luftfahrt

Von Fliegern – für Flieger

Wir versichern Ihnen einen guten Flug.

<http://peschke-muc.de>

Siegfried Peschke KG • Versicherungsvermittlung
 Oberes Straßfeld 3 • 82065 Baierbrunn/Isartal
 Telefon 089/7 44 81 20 • Telefax 089/7 93 84 61