

VFR ins Baltikum

Seit dem 1. Mai 2004 beheimatet die EU weitere 10 Staaten, darunter auch Polen, Litauen, Lettland und Estland. Diesen neuen EU-Mitgliedern VFR einen Besuch abzustatten, war unsere Intention in diesem Jahr. So reservierten wir die Clubmaschine D-EBTT (C172) und trafen weitere Vorbereitungen. Die Beschaffung des Kartenmaterials war nicht einfach. Für Polen gibt es Jeppesen Trip-Kits und Jeppesen VFR-Karten, die drei Baltischen Länder sind für Jeppesen VFR-technisch noch ein weißer Fleck auf der Landkarte. Trip-Kits – Fehlanzeige. Eine ICAO-Karte bekamen wir bei Sky-Fox ausschließlich für Estland. Die Litauer Luftfahrtbehörde verkaufte uns per Faxeauftrag eine VFR Aeronautical Chart und den Rest des Gebietes deckten wir mit TPC-Karten ab. Auch eine IFR-Low-Level-Chart ist im Gepäck hilfreich. Die AOPA beglückte uns mit den IFR-Anflugkarten der Internationalen Verkehrsflughäfen. So konnte es gut gerüstet losgehen. Der erste Leg führte uns in 2,5 Stunden nach Danzig. Alle Flüge östlich der Oder sind flugplanpflichtig, auch wenn man keine Grenze überfliegt. Damit der AIS die Flugpläne auch in den Computer bekommt, sollte man dem System bekannte Punkte bei der Flugplanung auswählen. Dazu ist die IFR-low-Level-Chart sehr hilfreich, denn so stehen deutlich mehr Navigationspunkte zur Verfügung. Die Pflicht, in Polen VFR-Korridore zu verwenden, ist übrigens seit dem 30. März 2004 weggefallen. Der Weg nach Danzig führte uns von EDAZ via SUI und KRT direkt nach EPGD. Da er mit Beschränkungsgebieten zugepflastert ist, sollte man vor Flugantritt unbedingt unter +48 2257 45735 bei den Militärs die Aktivzeiten dieser Gebiete erfragen. Meist sind jedoch die wenigsten Gebiete aktiviert, so dass ein Durchflug möglich ist. Hinter SUI (Slubice-VOR) wurden wir von Berlin Radar an Posna Information weitergegeben, erhielten aufgrund der schlechten Funkabdeckung jedoch erst 20 NM später den ersten Kontakt. Die Lotsen sind freundlich, das Englisch ist gut verständlich und sie fragen oft nach der EET zum nächsten Wegpunkt. Die Landung in Danzig ist unproblematisch, ein Follow me brachte uns direkt zum Abstellplatz. Militär ist immer präsent, das Flugzeug und wir wurden gut bewacht. Die Türen vom Flieger wurden versiegelt, Sprit gab es aus einem nagelneuen Tankfahrzeug. Über die Spritqualität konnten wir auf dem gesamten Trip nicht meckern. Die Bürokratie ist etwas gewöhnungsbedürftig, diverse Formulare sind für jedes Flugzeug auszufüllen, egal ob Airbus oder Cessna.

Danzig ist eine sehenswerte Hansestadt mit erstaunlich gut restauriertem Altstadt kern. Diverse Touristengruppen bestaunen die Architektur, den Hafen und die legendäre Westerplatte. Es gibt Restaurants und Geschäfte für jeden Geschmack und Geldbeutel. Wir zogen zum Übernachten allerdings hinaus nach Zopot in ein kleines Hotel direkt am Meer. Es ist herrlich, vom Zimmer aus die Wellen ans Ufer schlagen zu hören! Zopot ist eine typische Ostsee-Urlaubsmetropole mit allem, was sich ein Badeurlauber so wünscht. Auch für einen Wochenendausflug ist Danzig/Zopot unbedingt zu empfehlen!

Nach zwei Übernachtungen ging es weiter nach Litauen. Kaunas hieß unser Etappenziel. Da östlich von Danzig das ehemalige Ostpreußen beginnt und der nördliche Teil davon im Machtbereich des Kremls liegt, muss der Flug über die südlich gelegene Masurische Seenplatte geführt werden. Ein Durchflug durch das russische Gebiet ist zwar grundsätzlich möglich, aber leider noch immer mit einem Genehmigungsverfahren verbunden. Das haben wir uns mit dem kleinen Umweg erspart und sind dafür mit dem herrlichen Blick auf eine schöne Landschaft belohnt worden. Die Beschränkungsgebiete EP(TSA) 01a und 01b waren nicht aktiv. Auf der gesamten Etappe hatten wir Funkkontakt. Erst zum polnischen FIS, nach dem Grenzüberflug bei BOKSU (ein Wegpunkt aus der IFR-Chart) zu Kaunas Approach. Auch hier erwarteten uns viele Formulare. Als sehr sinnvolles Reiseutensil erwies sich ein Stempelkugelschreiber, mit dem Name und Adresse zeitsparend auf die diversen Schriftstücke gestempelt werden konnte.

Kaunas gibt touristisch nicht viel her, ein etwas "ostig" wirkendes Zentrum, aber ein sehr schöner See am Stadtrand mit einem Kloster und zwei Marinas. Die eine Marina ist aus der Sowjetzeit übrig und entsprechend hässlich (ein Zweckbau zur Ertüchtigung der sozialistischen Wassersportler). Die neuere ist sehr hübsch mit einem gepflegten Restaurant, in dem wir uns das gute Litauische Bier und einen hervorragend zubereiteten Zander schmecken ließen.

Am nächsten Tag flogen wir nach Norden in eine der schönsten, wenn nicht gar in die schönste Hansestadt überhaupt. Riga Approach und Riga Tower führten uns ausgesprochen freundlich mit Radarvektoren ins Final, mit großer Umsicht wurden wir dadurch zu andern Fliegern, die ein "H" bei der Wirbelschleppenkategorie im Flugplan zu stehen haben, gestaffelt. Per Flughafenbus brachte man uns vom Abstellplatz zum Hauptterminal. Ein Taxifahrer bemühte sich für uns auf der Fahrt in die Stadt mit seinem Handy um ein Hotelzimmer. Echt nett und hilfsbereit, wir haben das alles so positiv nicht erwartet. Das kleine Garni-Hotel am Rande der Altstadt war optimal ausgestattet und ebenso

optimal gelegen. Wir konnten die Stadt zu Fuß erkunden. Prunkvolle Häuser im Jugendstil, liebevoll restauriert, sind überall zu bestaunen. In der Altstadt tobte das Leben, bei schönstem Wetter genoss man das Flanieren in den Gassen und saß in den diversen Restaurants und Biergärten. Die Nacht der Sommer-Sonnenwende wird dort durchgefeiert, wir wurden einfach von dieser Fröhlichkeit angesteckt. Auch das die Letten ausgerechnet in dieser Nacht bei der Fußball-EM verloren und ausschieden, hat die Stimmung in der Stadt nicht verschlechtert. Der Tag nach der kürzesten Nacht des Jahres ist ein Feiertag. Das Wetter ließ VFR leider nicht zu, aber die Stadt ist mit ihren vielen Sehenswürdigkeiten auch bei schlechtem Wetter sehenswert.

Der darauffolgende Tag war wieder von einer brillanten Rückseite geprägt, also nichts wie ab zum Flughafen. Das Procedere in Riga war auch wieder von Bürokratismus geprägt, die Kosten sind aber vergleichbar mit denen an unseren internationalen Plätzen (siehe Tabelle). Beim AIS konnten wir auch eine VFR-ICAO-Karte von Lettland erstehen, die in Deutschland vor unserer Abreise nicht zu bekommen war.

Nach dem Abheben hatten wir einen wunderbaren Blick auf die Stadt und wurden von Riga Approach bis zum Verlassen der TMA begleitet. Am Grenzübergangspunkt Lettland/Estland "SOKVA" nahmen wir Kontakt zu Tallin Radar auf und bekamen ein Direkt nach Kuressaare auf Saaremaa. Da wir nicht zu lange über das Wasser fliegen wollten, lehnten wir dankend ab und folgten weitgehend dem gefillten Flugplan entlang der Küste am Golf von Riga. Auch das war dem Lotsen recht, er behielt uns den ganzen Weg über auf seinem Radar im Auge und übergab uns 10 NM vor der Kontrollzone unseres Ziels an Kuressaare Tower. Nach der Landung half uns die Lotsin Monika beim Vertäuen der Maschine, schloss uns die Türen auf, besorgte einen Leihwagen und beriet uns in touristischen Fragen. Wohlgermerkt, Monika ist Fluglotsin, nicht Flugleiter, wir befanden uns auf einem Internationalen Verkehrsflughafen, allerdings mit weniger Verkehrsaufkommen als bei uns auf einem Landeplatz der AL. Zur Passkontrolle waren extra zwei Uniformierte aus der Stadt erschienen. Durch den EU-Beitritt der bereisten Länder ist zwar die Zoll- aber nicht die Passkontrolle entfallen.

Mit dem kurzfristig eingetroffenen Leihwagen begaben wir uns zu unserer Unterkunft, die wir der Broschüre entnahmen, die uns Monika überließ. Die Unterkunft bestand aus mehreren reedgedeckten Häusern, ein ehemaliger Bauernhof. Wir bezogen eine moderne, komfortable Ferienwohnung. Es gab nicht nur ein umfangreiches Frühstücksbuffet (im Zimmerpreis inbegriffen), sondern auf Wunsch auch ein landestypisches, schmackhaftes und reichhaltiges Abendessen, von der Chefin persönlich zubereitet.

Saaremaa ist nach Gotland die zweitgrößte Insel der Ostsee. Ihr alter Name ist Oesel. Sie erinnert mit ihrer Topografie und dem Bewuchs ein wenig an Rügen. Die sowjetischen Besatzer hatten weite Teile als Sperrgebiete ausgewiesen, die heute wieder an die Natur zurückgefallen sind. Mit dem Leihwagen konnten wir die Insel gründlich erkunden und haben uns dort bei relativ schönem Wetter rundherum wohlfühlt, zumal unsere nächste Etappe (Palanga in Litauen an der Kurischen Nehrung) hartnäckig Regen mit sehr tiefen Untergrenzen auswies.

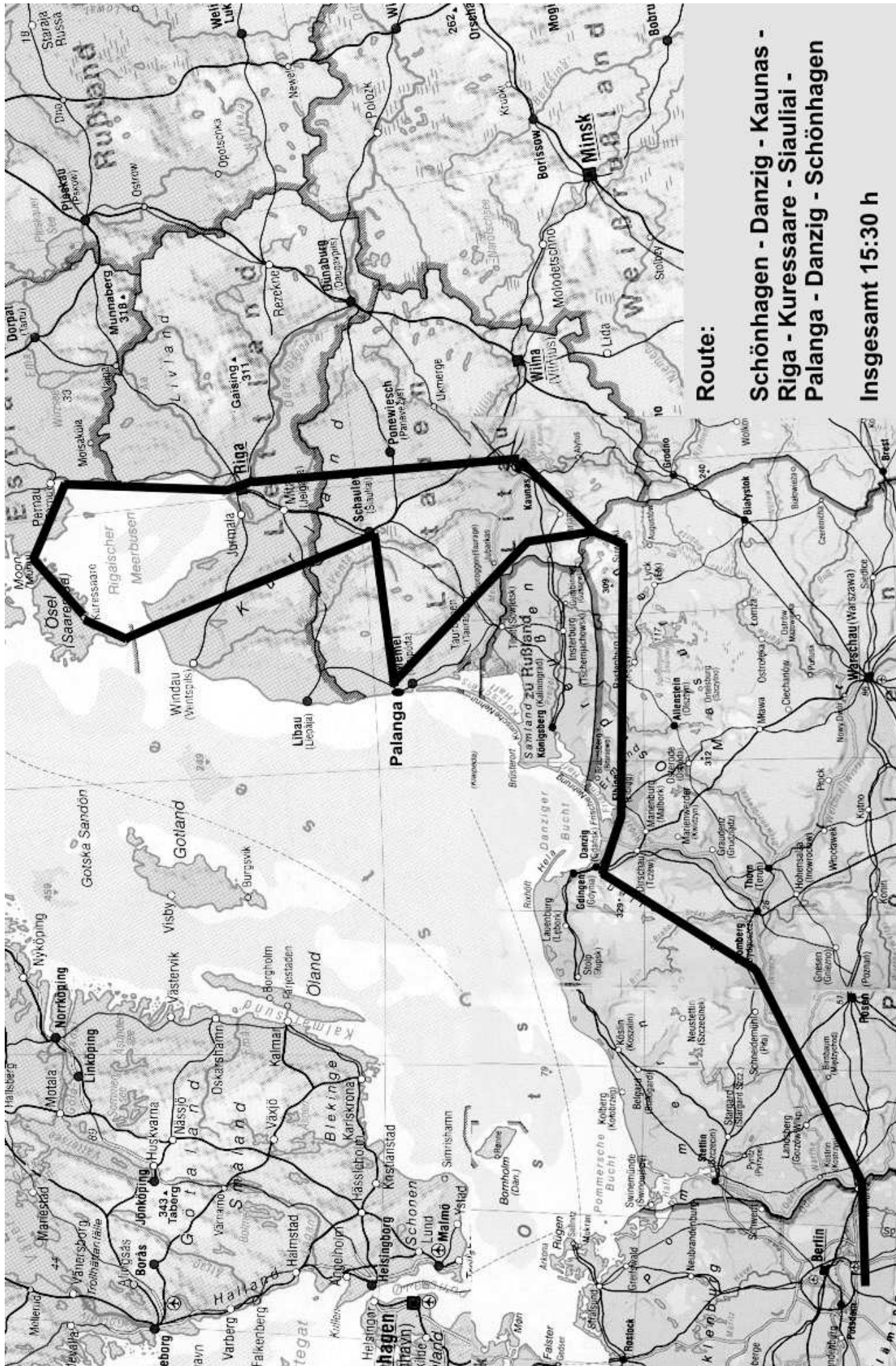
So strichen wir nach zwei weiteren Tagen Palanga aus unser Planung und wollten direkt via Siauliai nach Danzig zurückfliegen. Saaremaas Südwestzipfel reicht bis auf 16 NM an die Küste von Lettland heran, so dass wir über der SCT-Bewölkung in FL 75 den Sprung über das Wasser wagten. Mit gewohnt guter Betreuung durch die Baltischen Fluglotsen gelangten wir nach Siauliai. Der Platz erinnert an die diversen alten "Russenplätze" rund um Berlin. Die Administration erscheint allerdings noch immer fest in der Hand ehemaliger Militärs. LL100 war nicht zu bekommen, so dass uns nichts anders übrig blieb, als doch Palanga anzufliegen. Die Untergrenzen der BKN-Bewölkung reichte an der Küste tatsächlich bis auf 500 ft hinunter, bei einer Platzhöhe von 33 ft war das aber kein wirkliches Problem. Da der Tag nun doch langsam zu Ende ging und sich in Polen am späten Nachmittag starke Gewitter bilden sollten, übernachteten wir doch noch einmal in Litauen. Ein Leihwagen brachte uns nach Klaipeda, einer Industrie-Hafenstadt am Rande der Kurischen Nehrung. Bei einem nächsten Besuch würden wir außerhalb der Kurischen Nehrung Palanga vorziehen. Dort ist es für Touristen gemüthlicher.

Der kommende Tag brachte brauchbares Wetter, so dass wir den Rückweg nach Hause über Danzig antreten konnten. Nach einer weiteren Übernachtung in Zopot landeten wir nach 12 Tagen und 16 Flugstunden wieder wohlbehalten in Schönhagen. Insgesamt ein sehr schöner Trip, der mit einigen Vorurteilen aufräumte und nach Wiederholung ruft.

Kostenaufstellung

	Währung	Kurs	Euro	Menge	Summen
Danzig	Sloty				
Landung+Handling	92,64	4,55	20,36 €	2	40,72 €
Parken	9,64	4,55	2,12 €	3	6,36 €
LL100	6,48	4,55	1,42 €	171	243,40 €
Kaunas	Lit.Litas				
Landung+Handling	187,62	3,46	54,23 €	1	54,23 €
Parken	8,26	3,46	2,39 €	1	2,39 €
Navigation	47,20	3,46	13,64 €	1	13,64 €
LL100	4,00	3,46	1,16 €	66	76,30 €
Siauliai	Lit Litas				
Landung+Handling	172,28	3,46	49,79 €	1	49,79 €
Parken					
Navigation	40,00	3,46	11,56 €	1	11,56 €
LL100					
Palanga	Lit. Litas				
Landung+Handling	219,50	3,46	63,44 €	1	63,44 €
Parken	7,00	3,46	2,02 €	1	2,02 €
Navigation	23,60	3,46	6,82 €	1	6,82 €
LL100	6,41	3,46	1,85 €	78	144,50 €
Riga	US\$*				
Landung+Handling	53,90	1,22	44,18 €	1	44,18 €
Parken	5,00	1,22	4,10 €	2	8,20 €
Navigation					
LL100					
Kuressaree	Est. Kroon				
Landung+Handling	151,04	15,65	9,65 €	1	9,65 €
Parken	23,60	15,65	1,51 €	5	7,54 €
Navigation	74,34	15,65	4,75 €	1	4,75 €
LL100	20,00	15,65	1,28 €	92	117,57 €
Summen					907,06 €

* In Riga (Lettland) rechnete man am Flugplatz mit US\$.
In Lettland gibt es sonst Lats (1 € = 0,65 Lats)



Route:

**Schönhausen - Danzig - Kaunas -
Riga - Kuressaare - Sialuiiai -
Palanga - Danzig - Schönhausen**

Insgesamt 15:30 h