

# Steile Graspisten beim Hirschberg

Nach Polen, in die Heimat des legendären „Grunau-Babys“, zog es eine Abordnung der Gebirgspiloten, die dort abenteuerliche Landungen auf steilen Pisten erleben und üben konnten. Außerdem machten sie die Erfahrung, dass der polnische Luftraum vereinfacht wurde und die Fluglotsen inzwischen Englisch sprechen.

„Jeżów Sudecki, EPJS?“ – „Unbekannt.“ Diese Frage bewirkt bei meinem Gegenüber nur ein Schulterzucken. „Grunau?“ Diesmal wird meine Frage sofort mit „Grunau-Baby“ assoziiert und bewirkt im Gesicht des Befragten ein warmes, nostalgisches Lächeln, vorausgesetzt, es handelt sich bei meinem Gesprächspartner um einen Segelflieger der etwas älteren Generation.

Immer wieder inspiriere ich meine österreichischen Freunde und Kollegen, die Schönheit unseres Landes aus der Luft und vom Boden neu zu entdecken. Diesmal bedarf es jedoch eines Österreicherers, damit ich als gebürtiger Pole die Gegend um Jelenia Góra (Hirschberg) sowie das Riesengebirge das erste Mal in meinem Leben besuche und in Grunau lande. Die Welt ist halt klein.

Der „Verursacher“ meines kleinen, herbstlichen Ausfluges nach Polen ist Martin Skacel, der Obmann des Österreichischen Gebirgspilotenvereines, ÖGPV. Seine Idee ist, auf dem Sonderlandeplatz Jeżów Sudecki das herbstliche Trainingslager des ÖGPV abzuhalten. Der Platz ist bestens dazu geeignet: ein kleiner Berg, wo drei steile Graspisten direkt auf der runden Bergkuppe zusammentreffen. Und dort stehen ein Hangar und ein kleines Hotel. Dabei liegt der Platz mit einer Höhe von 1.834 Fuß AMLS relativ

tief, also ist die Dichtehöhe kein Thema. Martin und ich haben unabhängig voneinander schon früher den Flugplatz überflogen, sind aber noch nie gelandet. Das liebe ich in der Fliegerei. Wieder ein neues Ziel mit einer kleinen Herausforderung. Die erste Landung an einem neuen Platz ist wie die erste Verabredung, ein Rendezvous: Theoretisch weiß man, was auf einen zukommen kann, aber es bleibt trotzdem spannend. Abgemacht. Wir fliegen dorthin.

Es ist Freitagnachmittag. Schon längst habe ich das Firmenbüro gegen das Cockpit der Citabria getauscht und lande gerade in Dobersberg, unserem vereinbarten Treffpunkt für den gemeinsamen Weiterflug nach Südpolen. Dabei war das bis zum Vormittag noch unsicher. Die letzten paar Tage vor dem geplanten Termin hatten uns eher mit einem Wetter zum Gasthaussitzen beschenkt. Es ist dieses Jahr alles andere als typisch. Wer heuer keine Probleme mit dem Wetter gehabt hat, hebe bitte die Hand. An diesem Freitag jedoch weicht ausnahmsweise noch am Vormittag der stürmische Nordwind einer sanften Brise aus Süden. Die Regenschauer hören auf und sogar die Wolken heben sich hoch genug, damit wir durchkommen können. Wenn die Engel fliegen...

Ich nutze die Wartezeit, schaue mir in Ruhe unsere Flugstrecke an und suche, wenn mög-



lich, den kürzesten Weg. Nur zwei Hindernisse gibt es auf der für heute geplanten, direkten Strecke nach Jelenia Góra: die Militärkontrollzone MTMA Pardubice sowie direkt nach der polnischen Grenze den Nationalpark „Riesengebirge“. Da die Lotsen in Tschechien sehr entgegenkommend sind, werde ich den Transit auf möglichst direkter Route durch die MTMA erbitten. Fragen kostet nichts. Dazu merke ich mir die Namen und Lage der zwei Dörfer Prachovice und Bela, die ich als am nächsten gelegene Einflugs- und Ausflugsunkte der MTMA Pardubice auf meiner geplanten, direkten Route auf der Jeppesen-Karte identifiziere. Danach kommt noch eine kleine Kurskorrektur auf dem weiteren Weg Richtung polnische Grenze, um dem Nationalpark aus dem Weg zu gehen. Also anstatt des direkten Kurses nach Jelenia Góra werde ich den nahe der Grenze gelegenen Ort Kamienna Góra (Steinberg) als meinen Einflugsort ansteuern. Von dort ist es nur ein kleiner Sprung nach EPJG und dieser Ort wird auch gerne von Piloten, vom FIS-Praha und FIS-Poznań als Referenz verwendet. Die Planung ist schnell fertig.

Martin kommt inzwischen heil von Zeltweg über die Berge und durch das sich langsam bessern Wetter an. Die Neuigkeiten: Die Truppe aus Österreich hat sich auf unsere zwei Flugzeuge redu-





ziert. Claus Weisel, ein Kollege aus Deutschland, ist bereits in Vrchlabi (LKVR) und stößt von dort direkt mit seinem Avidlyer zu uns.

Es ist erstaunlich! Während manche Kollegen bereits hunderte Male nach Portorož in ihrer Fliegerkarriere geflogen sind, trauen sie sich nicht, ihren Kurs einmal nach Norden zu unseren slawischen Nachbarn zu wählen. Liegt es noch immer an der sprachlichen Barriere? Vielleicht hat es sich doch noch nicht herumgesprochen, dass sich die Welt „da draußen“ kontinuierlich ändert: der polnische Luftraum

**POLNISCHE ABENTEUER:**  
Wo ist hier die Piste? (I)

„AVIATOR“ BARSZCZEWSKI  
mit der Ctabria

wurde radikal vereinfacht, neue junge Lotsen, ausgebildet auch in Englisch, haben den Dienst beim FIS aufgenommen; mehr als 280 Landeplätze stehen inzwischen in Polen zur Verfügung. Gerade während ich diese Worte schreibe, wird ein weiterer Graslandeplatz in der Nähe von Warschau aufgemacht. Auf jeden Fall bleibt unsere Gruppe diesmal sehr familiär und überschaubar.

Es ist relativ spät und Martin nimmt gerne meinen Vorschlag an, in einer Formation zu zweit weiterzufliegen. Ich gebe bei Austro Control den Flugplan für un-

seren Formationsflug nach Polen auf. Wir betanken noch für alle Fälle die Flugzeuge, vereinbaren die Reisegeschwindigkeit, Frequenzen, Kommunikations- und Verhaltensregeln für den Formationsflug und legen los. Schon ein paar Minuten nach dem Start überfliegen wir die tschechische Grenze und werden an die Praha-Information weitergereicht. Für Martin beginnen etwas spannendere Minuten, nachdem sein Funk streikt. Er folgt mir aber wie vereinbart und ich schaue immer wieder, dass ich in seiner Reichweite bleibe, auch wenn ich gerne

**...Welcome to our brand new PilotStore**

Startseite | Warenkorb | Ihr Konto | Kasse | Anmelden | erweiterte Suche | Suche

Suche

**Angebote & Neuheiten**

- Neu im Shop
- Aktionsangebote

**Produktkategorien**

- Navigation
- Literatur
- GPS Empfänger
- Funkgeräte
- Anitkollisionssysteme
- Headsets & Intercom
- AeroShell Flugmotorenöle
- Pilotenkoffer & Taschen
- Flug- & Bordbücher
- Software CD/DVD
- Flugzeug Zubehör
- Flight Simulator
- Geschenkartikel
- Geschenkartikel & Accessoires

**BOSE** Aviation Headset € 199,00

**GARMIN** GPS 495 € 99,00

**Pilotenbedarf**

**ERPESEN** A-BOSING COMPANY

**T 0 22 52 - 77 216** [fly@watschinger.at](mailto:fly@watschinger.at) [www.pilotstore.at](http://www.pilotstore.at)

Copyright © shopdesign-agentur@sunbird.co.at





ein paar Knoten mehr der Citabria entlocken würde. Es funktioniert so gut, dass ich lange Zeit gar nicht merke, dass er keinen Funkkontakt zur Außenwelt hat. Die Absprachen vor dem Start haben sich auf jeden Fall gelohnt.

Der ganze Flug verläuft sehr relaxt und angenehm. Auf meine vorbereitete, höfliche Anfrage „Pardubice Approach, formation OE-AON, request transit through Pardubice MTMA via Prachovice-Bela at 2500 feet“ bekommen wir problemlos eine entsprechende Durchfluggenehmigung. Nach der MTMA kehre ich zurück auf die FIS-Praha-Frequenz. Es ist nicht mehr weit bis zur Grenze. Wie üblich in dieser Gegend verliere ich in der niedrigen Flughöhe den Funkkontakt zu Praha. Auch die polnische FIS-Station ist noch für die nächsten zehn Minuten nicht erreichbar. Den Funkkontakt zu

**JEZÓW SUDECKI (EPUS):**  
Gelandet wird bergauf; der Hangar steht auf der Kuppe

FIS-Poznań bekomme ich dann letztendlich kurz vor unserem Zielflugplatz, rechtzeitig um sich zu verabschieden. In dem Luftraum des Flugplatzes herrscht Ruhe. Wir landen in Jelenia Góra kurz vor Sonnenuntergang.

Heute ist es uns schon zu spät, um noch zu dem oberen Flugplatz zu fliegen. Wir stellen die Flugzeuge vor dem Turm ab, in einer ganzen Reihe bereits abgestellter Maschinen, und blicken auf die Pisten von Jezów Sudecki. Die beiden Flugplätze sind nur etwa fünf Kilometer Luftlinie voneinander entfernt. Ich bin überrascht, so viele Flugzeuge hier zu sehen. Wir hoffen auf eine Übernachtung direkt in dem kleinen Minihotel auf dem oberen Flugplatz. Leider vergebens. Anscheinend zählt der in Polen eher peripher gelegene Ort am heutigen Tag nicht zu den Ecken am Ende

der Welt. Das Hotel wird heute Nacht durch eine Gruppe deutscher Piloten besetzt, die öfters hierher kommen. Unter ihnen finden wir dann später auch einige Bekannte. Auch sie müssen jedoch am Samstag das Hotel verlassen, nachdem es für ein Team des österreichischen Fernsehens reserviert worden ist. Die polnischen Kollegen lassen uns jedoch nicht im Stich. Schon bald fahren wir ca. 20 Minuten zu einem fürstlichen Privatquartier, wo wir das gesamte Haus für uns allein zur Verfügung bekommen. Oft erst dann, wenn man von zuhause wegkommt, lernt man die Kollegen besser kennen. So erfahre ich auch hier Martins spannende Geschichte bezüglich seiner Bergpilotenausbildung in Frankreich. ■

Text: **CHRIS BARSZCZEWSKI**  
aviator.at

Fortsetzung in Sky Revue 6/10

**DAS UL oder ELA**  
vom Weltmarktführer Flight Design  
für Reise und Schulung!  
MTOW UL: 472,5kg, ELA: 600 kg!  
Zuladung UL: 185kg, ELA 250 kg!  
Das ELA kann mit PPL (Std zählen für PPL!)  
in allen EASA-Ländern geflogen werden!

Reise: 125 kt, 230 km/h!  
Motor: Rotax 912ULS!  
Tel: 01/581 08 08\*0, Fax \*22  
info@zwoelfer.at  
www.zwoelfer.at, www.flightdesign.com

Ultimativer Komfort, perfektes Handling,  
optimale Verarbeitung, maximale Performance!

D-EPTF  
CTLS  
**NEU!  
-ELA-**  
FLIGHT DESIGN