

Kurztrip nach Schweden

29.09.-30.09.2006

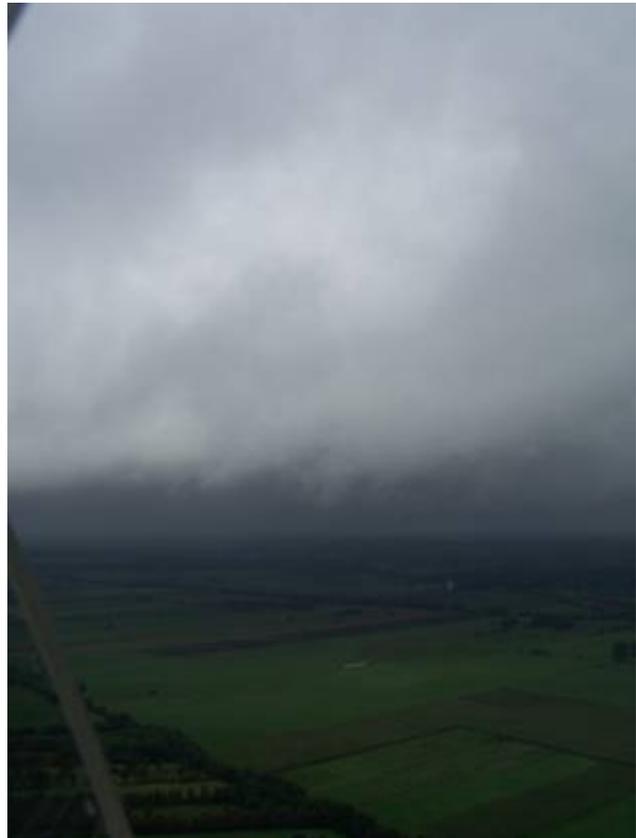
Dennis Lupp & Thomas Ritze



03.09.2006

Flugtag auf dem Segelflugplatz in Hoya. Doch das Wetter spielt nicht mit. Immer wieder behindern Schauer den Flugbetrieb. Der Himmel ist durchgängig bedeckt und ein strammer Wind macht den Aufenthalt im Freien und besonders das Fliegen sehr unangenehm. Demzufolge haben auch nur wenige Flugbegeisterte den Weg auf das Segelfluggelände gefunden. So findet das Programm nur sporadisch statt und die angekündigten Attraktionen werden abgesagt.

Ein wenig deprimiert stehen Dennis und ich im Hangar bei Kaffee und Kuchen. So haben wir uns das Wochenende nicht vorgestellt. Eigentlich waren wir mit der Dimona D-KWAX vom benachbarten Hüttenbusch rüber geflogen, um für die Hoyaer Gäste Rundflüge mit dem Motorsegler durchzuführen. Doch auf Grund des Wetters bleiben diese lieber zu Hause.



Wir nutzen ein erstes Aufreißen der Wolkendecke am Nachmittag um den Flieger wieder nach Hüttenbusch zu bringen. Auch hier hat der Regen seine Spuren hinterlassen. Die Bahn ist tief und wir sind die einzige Flugbewegung an diesem Tag. Nachdem die KWAX getankt, geputzt und hangariert ist, fahren wir nach Hause. Alles in allem ein verkorkstes Fliegerwochenende...

Die Woche danach

Ich sitze bei Airbus am Schreibtisch über meiner Diplomarbeit, als Outlook eine neue Mail meldet. Dennis. Auch er hat das Wochenende noch nicht verdaut. Aber wie das so ist, lässt man sich nicht lange runterziehen, sondern schmiedet neue Pläne. Ein Trip ins Ausland soll es sein. An einem Wochenende für 2 Tage. Dennis schlägt Großbritannien vor. Klingt gut, aber die Entfernung ist zu groß. Die Dimona bräuchte mindestens 4 Stunden bis zur Südküste, dann hätten wir aber noch nichts vom Land gesehen. Das nächste Problem: Kartenmaterial von Holland, Belgien, Nordfrankreich und Südengland. Für 2 Tage zu viel Aufwand. Schweren Herzens vertagen wir das Projekt Großbritannien.

Ich habe schon seit längeren die dänische Insel Aero im Auge. Ein leichter 2-Stunden-Flug, den man etwas ausdehnen könnte. Navigations- und Anflugkarten können bei Vereinskameraden geliehen werden. Und schon sitze ich über der Planung. Dabei wird schnell klar, dass auch Schweden nicht allzu weit entfernt ist. Die erste grobe Route führt über Flensburg, die dänische Südsee nach Südschweden. Dann an der Küste nordwärts bis



Göteborg, wo die Nacht verbracht werden soll. Am nächsten Morgen über den Kattegat nach Dänemark und wieder südwärts nach Deutschland. Insgesamt ungefähr 720 NM, also umgerechnet 8 Flugstunden. Auch Dennis ist begeistert und stimmt sofort zu. Glücklicherweise sind sowohl die AIP von Dänemark, als auch die von Schweden frei

zugänglich und übers Internet herunterladbar. Dennis besorgt Karten und kümmert sich um die Versicherung für den Flieger, da Dänemark eine höhere Mindestdeckung fordert.

Als Termin fassen wir das letzte Septemberwochenende ins Auge und hoffen auf Flugwetter.

Nach ein paar Tagen sind alle Anflugkarten heruntergeladen und ausgedruckt, die Versicherungsfragen geklärt, Navigationskarten geliehen und die Planung abgeschlossen.

Die Vorfreude steigt täglich. Für Dennis ist es der erste Flug ins Ausland und auch ich fliege zum ersten Mal auf eigene Faust über die Grenze.

Noch 2 Wochen

Es sind nur noch ein paar Tage bis zum geplanten Take off als uns Heiko, der Werkstattleiter, mitteilt, dass die KWAX wegen einer defekten Ölpumpe vorerst am Boden bleibt. Wir müssen umplanen. Die andere Spornraddimona KPAB des Vereins fliegt mit einer vorläufigen

Verkehrszulassung und darf nicht ins Ausland. Der Rotax-Falke ist uns zu langsam und wird außerdem für die Schulung gebraucht. Als weitere Alternative steht uns eine C150 zur Verfügung, allerdings ist diese doppelt so teuer wie die KWAX und vergleichsweise langsam.



Also fällt auch diese Variante flach. Bleibt nur noch das Flaggschiff des Vereins: die Turbodimona KING. Hundertfünfzehn turboaufgeladene Pferdestärken, Dreibeinfahrwerk und eine

Reisegeschwindigkeit von ca. 200 km/h machen die Entscheidung leicht. Wir fliegen mit der KING!

Die bestehende Planung muss nur leicht abgeändert werden. Die Tage bis zum Aufbruch sind gezählt...



29.09.2006

Um 5:15 Uhr klingelt der Wecker. Doch heute fällt das Aufstehen nicht schwer. Die gepackte Tasche steht bereit und ein kurzer Blick auf das aktuelle Wetter lässt alle Zweifel verschwinden: Heute geht's nach Schweden!

Um 6 Uhr lese ich Dennis auf und gemeinsam fahren wir zum Flugplatz nach Hüttenbusch. Leichter Frühnebel liegt über den Feldern.

Wir holen die KING aus dem Hangar und checken sie ordentlich durch. Dann



verstauen wir das Gepäck. Es kann losgehen.



Kurz nach 7 hebt die Dimona ab. Erstes Ziel ist Flensburg, wo wir uns einen Kaffee und Infos zu Dänemark erhoffen. Doch erst einmal genießen wir das Spiel der Sonnenstrahlen in den lockeren Wolken. Herrlich!

Als wir die Elbe überfliegen ändert sich das Bild. Der Himmel zieht sich zu und die Sicht wird schlechter. Nach einer guten Stunde erreichen

wir Flensburg-Schäferhaus. Der Platz liegt noch verschlafen an diesem diesigen Freitagmorgen und Dennis setzt den Motorsegler auf die Centerline.

Der Flensburger Türmer schenkt uns Kaffee ein während er von seinen fliegerischen Erfahrungen in Dänemark berichtet und hilfreiche Tipps gibt. Auch regelt er den

Grenzüberflug und meldet uns auf Aero an. Auf diese Weise ist kein schriftlicher Flugplan notwendig. Wir beschließen noch eine aktuelle ICAO-Karte von Dänemark zu kaufen, da unsere geliehene Karte bereits zwei Jahre alt ist. Bestens gerüstet schiebe ich kurze Zeit später den Gashebel ganz nach vorn und die Dimona steigt auf 2000ft. Nachdem wir uns bei Bremen Info angemeldet haben, schickt man uns gleich weiter zu den Kopenhagener Kollegen, die ein verständliches Englisch sprechen. So früh am Tag ist noch nicht viel los im dänischen Luftraum und so bleibt es ruhig auf der Infofrequenz. Da wir über offenes Meer fliegen, haben wir Schwimmwesten angelegt. Doch hoffen wir inständig sie nicht nutzen zu müssen. Wir überfliegen die Flensburger Förde ostwärts und suchen stets den Blickkontakt zur Küste, denn der Dunstschleier hat sich noch nicht gelichtet. Doch bald verschwinden auch die letzten Geländemerkmale im Dunst. Es ist zudem schwierig Meer und Himmel voneinander zu unterscheiden. Ich fliege nach Horizont und Kurskreisel auf dem berechneten Kurs. Das GPS läuft im Hintergrund und Dennis überprüft unsere Position mit Hilfe des ALSIE-VORs und überwacht den Luftraum. Wir überlegen kurz den Flug als Instrumentenflug zu loggen, verwerfen die Idee aber schnell wieder. Zu aufwendig wäre es, den Behörden zu erklären, wie man zu IFR-Zeit in einem Motorsegler kommt.

Aber wir arbeiten auch so perfekt zusammen und auf die halbe Minute genau taucht die Insel Aero vor uns auf. Ich rufe mehrmals den Flugplatz, aber es kommt keine Antwort. Da wir aber gut vorbereitet sind (Pireps auf eddh.de sei Dank ;-)), wissen wir, dass das in Skandinavien normal ist. Anders als im geregelten Deutschland muss hier kein Flugleiter vor Ort sein. Stattdessen spricht man sich nach amerikanischem Vorbild in der Luft ab.



Kurz bevor wir den Platz erreichen meldet sich doch jemand und gibt uns die aktuelle Landerichtung und den Wind. Die Dimona setzt sanft auf und während wir zum Abstellplatz rollen fällt uns auf, dass es sogar eine Pistenbefeuerung auf diesem Grasplatz gibt.

Als wir das Gebäude mit dem großen C betreten schallt uns ein freundliches „Guten Morgen!“ in fast akzentfreiem Deutsch entgegen. Auch von der netten Dame von Starling Air, dem hiesigen Anbieter von Rundflügen und zugleich Platzbetreiber, hatte ich in den Berichten zum Platz gelesen. Die Einladung die Insel mit dem Rad zu erkunden können wir leider nicht wahrnehmen, denn bis nach Schweden haben wir noch einen weiten Weg vor uns. Also

zahlen wir zehn Euro Landegebühr und geben den Flugplan nach Landskrona auf. Und so sitzen wir nach einer Dreiviertelstunde wieder im Flieger, Schwimmwesten angelegt und begierig Schweden zu erobern. Dennis sitzt links und pilotiert uns über die dänische Südsee. Als wir Aero verlassen öffnen wir den Flugplan auf der dänischen Infofrequenz. Die Sicht wird zusehends besser, so dass wir die kleinen Inseln unter uns prima zur Navigation nutzen können. 3000 Fuß Höhe ermöglichen einen sensationellen Rundumblick und nebenbei auch noch eine erhebliche Gleitdistanz, sollte der Motor seinen Dienst quittieren.



Als wir uns Kopenhagen nähern werden wir auf die Approach-Frequenz geschickt, über die sämtliche An- und Abflüge auf die zwei Kopenhagener Flugplätze geregelt werden. Entsprechend betriebsam geht es zu. Doch in bestem AZF-Englisch holt Dennis die Freigabe zum Durchflug der Kontrollzone ein. Wir werden direkt über Roskilde, den kleineren Verkehrsflugplatz Kopenhagens, gelotst und dürfen dann in 2000 ft die Stadt überfliegen. Die Küste Dänemarks liegt mittlerweile in schönstem Sonnenschein und wir



können bereits Schweden auf der anderen Seite des Öresunds erkennen. Nun sind es keine 10 Meilen mehr bis Landskrona. Über dem Meer werden wir an Malmö Approach weitergegeben, denen wir nur kurz „Airfield in Sight“ melden und uns gleich wieder verabschieden.

Auch in Schweden gib es keine Flugleiter und so geben wir einfach Positionsmeldungen ab, überfliegen die 1180m-Asphaltbahn von Landskrona auf der Suche nach einem Windsack. Dieser weist uns die Landerichtung und nach einer kurzen Platzrunde setzt die Dimona in Schweden auf.

Dennis rollt zum Abstellplatz, vorbei an bunt gestrichenen Hangars und saftig grünen Wiesen. Schließlich betreten wir schwedischen Boden. Das Grinsen auf unseren Gesichtern ist nicht mehr weg zu bekommen.

Der Platz wird vom örtlichen Aeroclub betrieben. Da wir an einem Wochentag gelandet sind ist niemand zu sehen. Das könnte zu einem Problem werden, da wir eigentlich AvGas tanken

wollen. Die Dimona war jetzt knapp 3 Stunden in der Luft und wir sind auch nicht im Sparmodus unterwegs gewesen. Unser nächster Stopp soll Göteborg sein, bis wohin wir mit einer Stunde Flug rechnen. Bei einer Endurance von 4 Stunden nicht mehr sicher fliegbar. Wir machen uns auf die Suche. Doch das Clubhaus ist abgeschlossen. Die Tür zu einem Hangar ist offen und wir wagen einen Blick: Kein Mensch zu sehen. Dafür aber eine stattliche Flotte an Luftfahrzeugen. Neben den scheinbar auch hier



beliebten Katanas und C172 stehen auch ein Kunstflieger und mehrere Homebuilts in der Halle. Und das ist nur eine von fünf Hallen am Platz. Gern würden wir auch die anderen inspizieren, aber wir brauchen Treibstoff.

Hinter den Hallen mäht ein älterer Herr den Rasen. Wir sprechen ihn auf unser Problem an. An dieser Stelle möchte ich erwähnen, dass wirklich jeder, mit dem wir in Schweden oder Dänemark sprechen nahezu perfekt Englisch spricht. Anfängliche Befürchtungen, dass es zu Kommunikationsproblemen kommen könnte, waren also vollkommen unnötig. Nebenbei bestechen die Schweden auch durch ihre Freundlichkeit und Ruhe. Ein wirklich sehr angenehmes Volk.

Auch der ältere Herr auf dem Rasenmäher ist keine Ausnahme. Doch er hat keinen Schlüssel für die Zapfsäulen und bittet uns noch mal in einem der Hangars nachzusehen, ob noch jemand am Platz sei, sonst würde er einen Verantwortlichen herbeitelefonieren. Den jungen Schweden, der vor einem kleinen Hangar an seinem Auto rumschraubt, hatten wir schon gesehen als wir zum Abstellplatz rollten. Er begrüßt uns mit einem freundlichen „Hey“ und wir erklären, dass wir AvGas brauchen. Er bietet uns an auf seine Rechnung zu tanken und ihm das Geld zu übergeben, da er keinen Schlüssel für das Clubhaus und die dortige Kasse hat. Gern willigen wir ein und kurze Zeit später rollt Dennis den Motorsegler zur Tankstelle. Während das Benzin fließt, kommen wir mit unserem „Retter“ ins Gespräch. Er fliegt selbst UL und nutzt es um zu seiner Arbeitsstelle in Dänemark zu pendeln. Wir bekommen einen kleinen Einblick in die Flugbegeisterung Schwedens. Auf Grund der niedrigen Steuern auf Treibstoff, ist das Fliegen in Schweden wesentlich günstiger als in Deutschland. Der AvGaspreis bestätigt dies: 1,25€/Liter. Nebenbei bemerkt fallen an den unkontrollierten Plätzen in Schweden in der Regel auch keine Landegebühren an. Nachdem wir das Benzin gezahlt haben, bekommen wir noch die Empfehlung Höganäs anzusteuern. Ein kleiner Grasplatz nur 20 Meilen nördlich von Landskrona und da es gerade einmal Mittag ist beschließen wir kurzer Hand dort einen Kaffee zu trinken. Wir bedanken uns und ich rolle die

Dimona zur Startbahn. Nach knapp 200 m sind wir in der Luft und ich halte auf die Küste zu, der wir nordwärts folgen. In unserer Freude über den gelungenen Tankstopp, haben wir vergessen den AIP-Auszug mit der Übersicht der schwedischen Plätze herauszukramen, auf dem sämtliche Daten vermerkt sind. Und da auf der Navigationskarte keine Funkfrequenz von Höganäs zu finden ist, muss Dennis meinen Rucksack durchsuchen. Doch er kommt nicht ran. Erst nachdem er sich losgeschnallt und rittlings auf seinen Sitz gekniet hat, erreicht er mein



Gepäck und kann die gesuchte Liste herausziehen. Wie viel Platz in so einem Motorsegler doch ist, halte ich mit meiner Kamera fest.

Nun bestens gewappnet gebe ich auf Höganäs

Radio unsere Landeabsicht bekannt. Wir überfliegen den Platz und ordnen uns in den Gegenanflug für die 14 ein. Der Endanflug führt über den malerischen Fischerort, von dem unser Freund in Landskrona so geschwärmt hat. Ich drossle die Leistung und wir segeln der saftig grünen Grasbahn entgegen.

Ein bärtiger Schwede mäht gerade das großzügige Areal und als wir den Abstellplatz erreichen, hält er auf uns zu. Er stellt den Motor ab und begrüßt uns freundlich. Seine erste Frage kommt unerwartet: „Habt ihr den Flugplan geschlossen?“ Dennis schaut mich an und uns entweicht gleichzeitig das Wort mit Sch. Wir hatten die Flugzeit zwar großzügig kalkuliert, aber durch unseren



Tankstop waren wir mittlerweile weit darüber hinaus. Wir haben vergessen den Flugplan zu schließen! Ein Leichtsinnsfehler, der teuer werden kann. Nicht umsonst mahnt jeder Fluglehrer in der Ausbildung eindringlich ja nie zu vergessen den Flugplan zu schließen. Zu spät. Der Schwede lächelt und zückt sein Handy und erklärt er würde das für uns regeln. Wir erklären noch schnell, dass wir bereits in Landskrona waren, bevor er das AIS in Malmö an der Strippe hat. Es werden aufgeregte Worte gewechselt. Wir verstehen nicht viel, warten gespannt. Nach einer Weile legt er auf und atmet erleichtert mit belehrendem Blick aus. Wir haben riesiges Glück. Man hatte schon versucht in Landskrona jemanden zu erreichen um zu erfahren, ob wir gelandet waren. Weil allerdings niemand gehört hatte, waren die Hubschrauber bereits alarmiert. Zwei Minuten später wären sie gestartet. Uns wird erst später bewusst wie viel Dusel wir in dem Moment gehabt haben.

Wir fragen in welche Richtung wir am schnellsten in den Ort gelangen können um auf den Schreck einen Kaffee zu trinken. Unser schwedischer Freund bietet uns sofort Fahrräder an. Doch zuvor führt er uns durch das Clubheim. Hier kann man auch günstig übernachten. Gerade einmal 15€ pro Person verlangt der Verein für eine Nacht in den gut ausgestatteten Zimmern. Die große Wohnküche wird auch als Aufenthaltsraum genutzt. Nähere Infos im Netz unter www.nsf.se/english/index.htm. Wir hinterlassen einen kleinen Obolus in der



Clubkasse und mit einer Karte von Höganäs radeln wir in den kleinen Ort. Es herrscht nicht viel Verkehr und so genießen wir die Fahrt in der schwedischen Sommersonne. Auffallend viele Menschen sind hier mit dem Rad unterwegs. Wir finden eine Konditorei am Dorfplatz und gönnen uns Apfelkuchen und Kaffee. Immer noch ist der Flugplan das Gesprächsthema.

Es bleibt sogar noch Zeit den Hafen anzusehen. Neben modernen kleinen Fischer- und Sportbooten sind auch so manche Raritäten zu vorzufinden. Einige vermeintlich hartgesottene



Schweden schwimmen sogar in der Ostsee. Mich fröstelt schon bei dem Gedanken. Doch wage ich einen Test mit den Fingerspitzen. Das Wasser ist überraschenderweise noch recht warm, weit über 20°, wie ich schätze. Doch es wird Zeit zum Flugplatz zurückzukehren.

Dort wartet die KING auf die letzte Etappe am heutigen Tag. Es ist gerade einmal halb vier als wir in unseren Motorsegler klettern. Wir liegen also sehr gut im Zeitplan. Noch eine Stunde Flug und wir werden in Göteborg landen. Ich rolle zum Start und schiebe den Gashebel nach vorn. In der Luft verabschieden wir uns von Höganäs Radio und nehmen Kurs auf die Halbinsel Kullen, nur wenige Kilometer nördlich von Höganäs. Die Halbinsel ist ein Naturschutzgebiet und Anziehungspunkt für Touristen. Ihre felsigen Schären ragen weit ins Meer hinein. Dennis gelingen einige wunderschöne Aufnahmen. Gern hätten wir die eindrucksvolle Landschaft von Kullen auch



vom Boden aus erkundet. Wieder vertrösten wir uns auf den nächsten Besuch in Schweden. Auch das Wetter meint es gut mit uns. Vereinzelt Wolken auf 2000 ft stören uns nicht weiter. So können wir unsere Aufmerksamkeit der Schärenküste Schwedens widmen. Saftig grüne Wiesen gehen hier in raue Felsformationen über. Dazwischen immer wieder die typischen Häuschen.



Nach einer Weile nähern wir uns der Kontrollzone von Göteborg-Säve. Wir haben uns den kleineren der beiden Flugplätze Göteborgs ausgesucht, da er näher an der Stadt liegt und hauptsächlich von Flugzeugen der General Aviation genutzt wird. Einzige Ausnahme ist Ryan Air, die Säve bis zu 3-mal täglich anfliegen.

Ich melde mich beim Tower an und wir bekommen Agnesberg als Einflugpunkt zugewiesen. Dennis checkt mit Hilfe der VORs unseren Kurs, so dass wir weder die Kontrollzone verletzen noch unbeabsichtigt in Sperrzonen einfliegen. Mittlerweile ist der Himmel fast vollständig bedeckt, doch lassen wir uns davon nicht beeindrucken. Unser Tagesziel ist ja immerhin zum Greifen nah.



Nach Einflug in die Kontrollzone werden wir für den Queranflug der Piste 19 freigegeben, auf der ich wenig später die Dimona lande. Wir stellen unseren Flieger neben einer deutschen Piaggio 149 auf dem Vorfeld ab und auf unseren Gesichtern macht sich wieder dieses zufriedene Grinsen breit.

Das Tanken verschieben wir auf den nächsten Morgen, wir wollen ja noch etwas von Göteborg sehen. Außerdem haben wir noch keine Unterkunft. Die im Internet recherchierten Hotels waren allesamt recht teuer, sodass wir beschlossen unser Glück vor Ort zu versuchen. Also verpacken wir die KING für die Nacht im hohen Norden und begeben uns zum General Aviation Terminal, wo wir uns ein paar Auskünfte erhoffen.



Am Schalter bitten wir um eine Wettervorhersage für den nächsten Tag und fragen nach einer günstigen Unterkunft. Mit dem Wetter kann man uns dienen, nicht aber mit einer Übernachtungsempfehlung. So studieren wir den Wetterbericht und verschieben die Zimmersuche abermals. Die Meteorologen sagen für den nächsten Morgen Dunst und für den Nachmittag eine Gewitterfront aus westlicher Richtung voraus. Also genau aus der Richtung in die wir zu fliegen gedenken. Wir beschließen möglichst früh am Platz zu sein und gegebenenfalls auf die Kattegat-Überquerung zu verzichten. Wir würden dann den gleichen Weg zurückfliegen, auf dem wir gekommen waren. Diese Entscheidung wollen wir vom Wetter am nächsten Morgen abhängig machen.

Der Shuttlebus, der Dank Ryan Air häufig pendelt, bringt uns für 7 Euro in die Innenstadt. Die Fahrt dauert etwa eine halbe Stunde und bestätigt den Eindruck, den wir bereits aus der Luft gewonnen hatten: Die Landschaft ist uneben und überall ragen Felsen aus den Wiesen hervor. Geteilt wird dieser Landstrich durch den Fluss Göta älv, an dessen Ufern Göteborg liegt. Nach Stockholm ist Göteborg, mit etwas mehr als einer halben Millionen Einwohnern, die zweitgrößte Stadt Schwedens. Durch den im Winter eisfreien Hafen haben sich neben Schwerindustrie vor allem Schifffahrtlinien etabliert. Auch die Automobilhersteller Saab und Volvo haben ihren Sitz hier. Ebenfalls weltweit bekannt ist der Mobilfunkhersteller Ericsson. Des Weiteren genießt Göteborg einen hervorragenden Ruf als Universitätsstadt.



Wir erreichen den Busbahnhof im Zentrum der Stadt und begeben uns auf die Suche nach einer Bleibe für die Nacht. Unser Weg führt uns direkt zum Fluss, an dessen Ufer wir eine Vielzahl von Hotels vermuten. Doch als erstes fällt uns ein alter Viermaster auf, der am Kai festgemacht hat. Mit Kamera und Neugier ausgestattet wollen wir uns das Schiff näher ansehen. Es stellt sich heraus, dass die ‚Barken Viking‘ ein Hotelschiff ist und wir versuchen unser Glück. Tatsächlich gibt es freie Kajüten und auch die beschriebene Größe lässt uns nicht zögern: Wir haben eine Unterkunft! Und was für eine. Da das Schiff im nächsten Jahr seinen 100sten Geburtstag entgegenseht, sind alle Gäste zum typisch dänischen Abendessen eingeladen, denn die Bark wurde 1907 in Kopenhagen vom Stapel gelassen. Seit Anfang der 50er Jahre befand sie sich in schwedischen Besitz und beherbergte eine Seemannsschule. Im Jahre 1998 fand sie ihre vorerst letzte Heimstätte am Kai von Göteborg, wo die ‚Viking‘ zum Restaurant- und Hotelschiff umgebaut wurde.

Mit Vorfreude auf das Abendessen suchen wir erst einmal unsere 2-Mann-Kajüte auf. Sie ist wirklich ungemein klein, doch das ungewöhnliche Ambiente unserer Bleibe entschädigt für den mangelnden Luxus. Und noch ist nicht gesagt, dass man in den Seemannskojen nicht vorzüglich schläft.



Nachdem wir uns vergewissert haben, dass wir nicht in Hängematten schlafen müssen, suchen mir das Restaurant auf, um uns für das abendliche Göteborg zu stärken.

Das Buffet ist angerichtet. Es gibt jede erdenkliche Variation von dänischen Smørrebrød. Außerdem verschiedene warme Speisen. Alles in allem ein krönender Abschluss für einen erfolgreichen Flugtag.



Mit einem Stadtplan von der hübschen Receptionistin machen wir uns gegen 20 Uhr auf in die Innenstadt. Es ist Freitagabend und es herrscht reger Betrieb auf Göteborgs Straßen. Auffallend viele Familien haben sich in den unzähligen Straßencafes eingefunden. Auch die Kleinsten sind bis weit nach 22 Uhr mit dabei. Auch wir genehmigen uns einen Kaffee und genießen die spätsommerliche Atmosphäre.

Später wandern wir entlang eines Kanals, der mutmaßlich wieder zum Fluss führen muss. Wieder zuhause erfahre ich über das Internet, dass es früher wesentlich mehr Kanäle in Göteborg gab, die mittlerweile zugeschüttet wurden. Zurückzuführen sind diese auf niederländische Einwanderer, die König Gustav II. Adolf zu Beginn des 17. Jahrhunderts mit dem Städtebau beauftragte. Heute bilden sie den Rahmen für herrliche Parkanlagen und historische Gebäude wie die Feskekörka von 1874, eine im gotischen Stil errichtete Fischhalle und Anziehungspunkt für Touristen. Da es mittlerweile recht spät ist, ist sie natürlich geschlossen. Trotzdem ist sie im nächtlichen Lichterschein recht eindrucksvoll.

Vorbei an Festungsanlagen erreichen wir den Museumshafen. Hier lassen zahlreiche Schiffe, Boote und andere maritime

Exponate Jahrhunderte

Göteborger Schifffahrtstradition

lebendig werden. Neben einem

modernen Kriegsschiff und

einem Unterseeboot, sind

einfache Fischkutter und leichte

Segelschiffe zu sehen. Alle

Ausstellungsstücke sind zu den

Öffnungszeiten auch auf eigene

Faust zu erkunden.



Mit vielen neuen Eindrücken kehren wir zurück zur ‚Barken Viking‘. Nach einem ereignisreichen Tag fallen wir in unsere Kojen und wieder ist beim Einschlafen dieses zufriedene Grinsen in unseren Gesichtern...

30.09.2006

Am nächsten Morgen klingelt der Wecker recht früh. Doch wir haben wunderbar geschlafen, obwohl die Kojen wohl eher nicht für 1,90m-Männer gedacht waren. Die kühle Dusche in den Mannschaftswaschräumen vertreibt auch den letzten Hauch von Müdigkeit. In der Offiziersmesse, wo das Frühstück serviert wird, tragen wir uns noch rasch in das Gästebuch ein. Das Frühstücksbuffet lässt keine Wünsche offen und frisch gestärkt verabschieden wir uns von unserem außergewöhnlichen Hotel. Die Übernachtung mit Halbpension hat



uns zusammen 90 Euro gekostet und somit wesentlich weniger als man sonst in Skandinavien für ein Zimmer zahlt.

Fröhlich marschieren wir zum Busbahnhof, wo 7:30 Uhr der erste Bus zum Flugplatz abfährt. Auch der neblige Dunst, der über der Stadt liegt, stört unsere Fröhlichkeit nicht sonderlich. Vertrauen wir doch auf das Glück, welches uns bereits am ersten Tag unseres Trips zur Seite stand.

Am Flugplatz angekommen zieht es uns erst einmal zum Zaun um einen Blick auf unsere Dimona zu werfen: Sie steht natürlich noch auf dem Vorfeld, wie wir sie am Abend zuvor verlassen haben. Als nächstes lassen wir uns das Wetter geben: Die angekündigte Gewitterfront soll gegen 14 Uhr über Norddänemark herziehen. Das bedeutet eine leichte Änderung der Route. Statt wie geplant die Westküste Dänemarks entlang zu fliegen, beschließen wir uns östlich zu halten. Zuerst wollen wir auf Laeso landen und anschließend nach Sindal im Nordosten Dänemarks fliegen. Von dort dann - vorbei an Aalborg und Arhus - Südkurs einschlagen bis wir das schlechte Wetter hinter uns gelassen haben.

Doch noch haben wir ein anderes Problem: Der Dunst hält sich tapfer über dem Flugplatz und lässt gerade einmal 1500 m Sicht zu. Allerdings verspricht die Wetteprognose Besserung. Wir machen das Beste hoffend die KING startklar, verstauen das Gepäck und rollen zur Tankstelle. Der Tank wird mit günstigen AvGas bis oben hin voll gemacht und wir begeben uns ein letztes Mal ins General Aviation Terminal um die Rechnung zu begleichen. Der freundliche Angestellte überrascht uns mit der Aussage, dass unsere Dimona als Segelflieger durchgeht und somit keine Landgebühren fällig wären. Auch die Abstellgebühren werden uns erlassen, da der Computer just in diesem Moment seinen Dienst quittiert. Bleibt nur das Benzin zu

zahlen und den Flugplan aufzugeben. Zum Schluss lassen wir uns noch einen Stempel ins Flugbuch drücken und verabschieden uns von der netten und zuvorkommenden Bodencrew.

Dennis hat beschlossen noch einen Touch and Go zu fliegen, um zum einen die Sichtverhältnisse zu prüfen und zum anderen die Tatsache auszunutzen, dass wir ein landeentgeltfreies Segelflugzeug fliegen.

Als wir uns beim Tower anmelden, gibt man uns die Sicht mit 3,5 km an. Wir rollen zur Bahn und bekommen die Startfreigabe. Dennis fliegt die angekündigte Platzrunde und wir sind beide der Meinung, dass wir es riskieren können. Also auf nach Dänemark. Nach dem Touch and Go steigen wir auf 2000 ft und verlassen die



Kontrollzone über den Meldepunkt Hjuvik. Beim Verlassen werden wir an Malmö Approach weitergegeben, die uns bis Laeso begleiten sollen. Über dem Meer steigen wir bis nahe an die Wolkenbasis auf 3000 ft. Wir wollen keinen Meter Höhe verschenken, denn über dem offenen Meer ist uns beiden trotz der angelegten Schwimmwesten etwas mulmig. Glücklicherweise hat sich die Sicht weiter gebessert. Trotzdem drehe ich das Nolvik-VOR ein, auf dessen Radial wir nach Laeso fliegen wollen. Zusätzlich haben wir natürlich noch unser GPS.

Nach einer Weile haben wir auch die letzte dem Festland vorgelagerte Schäre passiert und um uns ist nichts als grauer wolkenverhangener Himmel und schäumende See unter uns. Wir sind beide hochkonzentriert. Ohne Land als Orientierungshilfe kommt uns der Flug ewig vor. Genau in diesem Augenblick macht sich ein Problem bemerkbar, mit dem wir schon am Tag zuvor zu kämpfen hatten: Der Kurskreisel wandert aus. Jedes Rejustieren meinerseits lässt ihn kurz darauf weiter auswandern. Es nützt nichts, wir müssen nach Schnapskompass fliegen. Schon lange vor dem errechneten Zeitpunkt suchen unsere Augen am Horizont die dänische Insel Laeso. Zusätzlich weht uns ein strenger Wind entgegen, der die Flugzeit weiter ausdehnt. Als das GPS nur noch 10 nautische Meilen bis zum Platz anzeigt und wir außer grauem Dunst nichts sehen, schauen wir uns mit gespannten Gesichtern an. Die Strecke Göteborg-Laeso entspricht in etwa der zwischen Wangerooge und Helgoland, also nichts Unmögliches.

Dann taucht endlich Land auf. Wir bemerken es erst als wir schon fast darüber fliegen. Nun gilt es den Platz auf der 116 km² großen Insel zu finden. Ach hier gibt es keinen Flugleiter. Allerdings kann der Platz mit einer Besonderheit aufwarten, die ich bereits aus den USA kannte: Pilot Controlled Lighting. Über eine bestimmte Frequenz (meist auch die Platzfrequenz) lässt sich durch mehrfaches, kurzes Drücken der Sprechfunktaste die

Landebahnbeleuchtung einschalten. Natürlich müssen wir das ausprobieren. Und so landet Dennis unseren Motorsegler auf einer voll beleuchteten Bahn im morgendlichen Dunst. Wir sind wieder in Dänemark. Den Flugplan haben wir vorsorglich schon bei Malmö Radio geschlossen, als wir den Platz in Sicht hatten. Wir haben schließlich aus der gestrigen Erfahrung gelernt.

Wir parken auf der Wiese neben dem Rollweg und schauen uns um. Es gibt eine Art



Vereinsheim am Platz, welches abgeschlossen ist. Daneben steht eine kleine Hütte mit Toilette, Erste-Hilfe-Kasten, Telefon und einer Box für die Landegebühr. Wir werfen die letzten schwedischen Kronen und den Rest in Euro hinein. Eine Karte der Gegend zeigt, dass der nächste Ort gut 3 km entfernt ist. Wir beschließen sofort wieder aufzubrechen um keine Zeit zu verlieren. In ein Gewitter möchte keiner von uns geraten. Dennis soll uns nach Sindal auf dem Festland fliegen. Nach dem Start gehen wir auf Westkurs. Wir wollen wieder auf 3000 ft steigen, doch die Wolkenbasis sinkt immer weiter ab. Im Süden sieht es besser aus. Wir planen um. Randers scheint mir geeignet zu sein. Es liegt ca. 50 km südlich von Aalborg und hat eine befestigte Piste. Dennis ist einverstanden und wir fliegen nun in südwestlicher Richtung. Funkkontakt auf der dänischen Infofrequenz ist schwer herzustellen, da wir recht tief fliegen. Die Wolken haben uns bis auf 1500 ft runter gezwungen als wir die dänische Küste erreichen. Die Sicht ist mittlerweile besser als 10 km. Mit viel besserem Gefühl im Magen fliegen wir in 1000 ft über die flache Landschaft.

Als wir uns Randers nähern, verdunkelt sich der Himmel im Westen – ein Gewitter. Es ist eigentlich noch viel zu früh für die angekündigte Front. Wir beeilen uns den Flugplatz zu erreichen. Dort landen wir bei starkem Gegenwind.

Im hiesigen Vereinsheim ist man gerade beim Frühstück. Wir werden herzlich begrüßt und zu Kaffee und belegten Brötchen eingeladen. Uns ist allerdings erst einmal ein Wetterbericht lieber. Man



belegten Brötchen eingeladen. Uns ist allerdings erst einmal ein Wetterbericht lieber. Man

öffnet uns am PC verschieden Fenster vom dänischen Wetterdienst – leider alles auf Dänisch. Im Internet werden wir fündig: Im Süden sieht es gut aus – über Norddeutschland und Süddänemark scheint die Sonne. Im Westen Gewitter. Das Regenradar zeigt deutlich die Front, die sich von Esbjerg im Westen bis Aalborg zieht. Wenn wir sofort starten, können wir ihr entkommen. Zur Sicherheit sehen wir uns verschiedene Ausweichflugplätze entlang der Route an. Wir wollen der Autobahn nach Süden folgen und dann auf Höhe Tonder nach Westen drehen.

Leider bleibt es nur bei einem schnellen Kaffee und dann verlassen wir die gastfreundlichen Dänen schon wieder. Der Wind ist mittlerweile noch stärker geworden und wir treffen zügig unsere Startvorbereitungen. Ich lassen den Motor an und rolle kurze Zeit später zum anderen Ende der Bahn um um kurz nach 12 Uhr in westlicher Richtung abzuheben. Wir drehen nach dem Start nach Süden ab und halten auf die Autobahn E45 zu. Die tiefen Wolken lassen gerade einmal 1000 ft Flughöhe zu. Genug in Luftraum Golf. Hin und wieder gibt es Lücken in der Wolkendecke und wir überlegen

kurz über den Wolken zu fliegen. Doch die Referenz zum Boden ist uns lieber. Auch ist ständig ein Knacken im Funk zu hören, welches auf niedergehende Blitze hindeutet. Wir folgen weiter der E45 nach Süden. Dennis hat die Karte auf den Knien und hält nach Hindernissen auf unserer Route Ausschau. Auf diese Weise



umfliegen wir Funkmasten weiträumig. Am Militärplatz von Skrydstrup nehme ich Kontakt mit dem Tower auf und bitte um Durchfluggenehmigung durch die Kontrollzone. Dadurch sparen wir uns einen langen Umweg und wir können weiter der Autobahn folgen. Kurze Zeit später klart es auf und die Sonne blinzelt durch die Wolken. Bei Aabenraa drehen wir nach Westen ab. Unser Ziel ist Tonder, ein kleines Grenzstädtchen, wo wir ein letztes Mal günstigen Sprit tanken wollen. Bei bestem Rückseitenwetter lande ich die Dimona auf der



kurzgemähten Graspiste und rolle zur Tankstelle. Der etwas grumelige und wortkarge Flugleiter akzeptiert keine Euros als Bezahlung. So zückt Dennis seine Kreditkarte und wir

bekommen unser AvGas. Als wir ihn bitten uns telefonisch in Heide-Büsum auf deutscher Seite der Grenze anzumelden, belehrt er uns, dass dies im ‚kleinen Grenzverkehr‘ nicht nötig sei. Wir verabschieden uns schnell, um uns unsere gute Laune nicht verderben zu lassen.

Dennis rollt zur 30 und schiebt den Gashebel nach vorn. Wir steigen über die lockere Kumulusbewölkung und genießen die herrlichen Wolkenformationen, mit denen uns Deutschland empfängt. Zur Sicherheit nehmen wir Kontakt zu Bremen Info auf und kündigen unseren Einflug in den deutschen Luftraum an. Man hat nichts dagegen.

Nach kurzem Flug beginnen wir den Sinkflug auf Heide-Büsum. Am Platz ist ordentlich Betrieb. Die lokalen Feuerwehren üben gerade fleißig auf den Rollwegen. Uns, als weitgereiste Schwedenflieger kann das nicht mehr schocken und wir landen sicher auf der Asphaltbahn. Trotz unserer langen Ohren manövriert uns Dennis ohne Schaden durch das wilde Treiben zum Abstellplatz. Dank Landegutscheinheft zahlen wir nichts für die Landung und ich kündige zudem noch einen Touch and Go beim Abflug an. Danach gönnen wir uns einen letzten Kaffee auf unserem Trip und beobachten die fleißigen Feuerwehrmänner.

Um kurz nach 15 Uhr hebt unsere KING zur letzten Etappe unseres Skandinavienrundfluges ab. Zur Freude der anwesenden Besucher fliege ich noch eine Platzrunde, bevor wir Richtung Hüttenbusch abdrehen. Wieder steigen wir über die Wolken. Der Anblick entschädigt für die anstrengenden Stunden am Morgen. Übermütig kurven wir um die aufschießenden Wolkentürme. Aber auch ein bisschen Wehmut macht sich breit. Bald wird unser Abenteuer vorüber sein. Dieses. Weitere werden folgen, da sind wir uns beide sicher.

Zehn Meilen vor Hüttenbusch melde ich mich mit einem lehrbuchmäßig langen Einleitungsanruf auf Englisch auf der Platzfrequenz an.

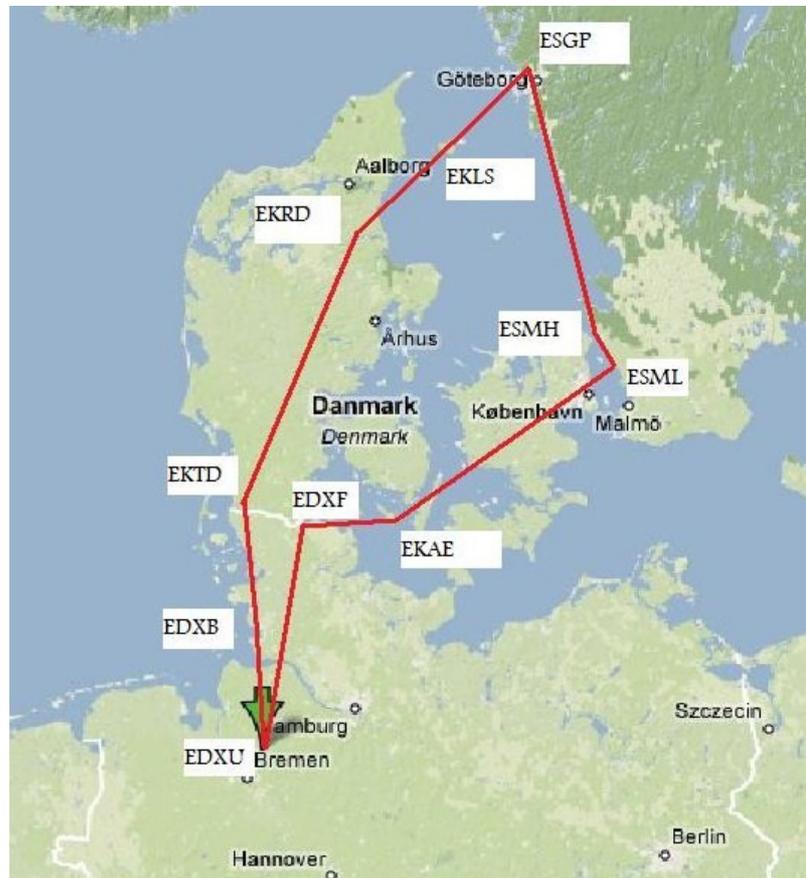
Unbeeindruckt antwortet Flugleiter Zwantos: „Moin Thomas, Piste 27, Wind 250 mit 15, Landung nach eigenem Ermessen!“ Wir sind zu Hause.



Epilog

Unser kleiner Schwedentrip hat uns an 2 Tagen durch 3 Länder geführt, wir haben 10 Plätze angefliegen. Insgesamt waren wir fast 8 Stunden in der Luft, wobei die Flugzeit gleichmäßig auf beide Piloten verteilt war.

Der Ausflug hat uns neben den 8 Flugstunden noch 45 € an Landegebühren, 90 € für Übernachtung mit Halbpension, 25 € für Kartenmaterial, 20 € für diverse Verkehrsmittel und 40 € für Verpflegung gekostet.



Als Gegenleistung bekamen wir Unmengen an neuen Eindrücken und das Selbstvertrauen auch weitere Strecken ohne größere Probleme meistern zu können. Wir haben uns auf dem Flug hervorragend gegenseitig ergänzt und konnten somit jederzeit eine sichere Flugdurchführung - auch bei widrigen Wetterbedingungen - gewährleisten.

Die Piloten:



Dennis Lupp
Geb. 30.07.1969
Kaufmann aus Bremen
Begeisterter Motor- und Segelflieger
PPL-A, TMG, GPL, AZF, Lfz-Wart



Thomas Ritze
Geb. 15.06.1980 aus Erfurt
Student HS Bremen Luftfahrtssystemtechnik
CPL, IFR, ME, TMG

Der Flieger:



HK36 TTC Turbodimona D-KING
Baujahr 2001
MTOW 770 kg
Reiseflug ca. 200 km/h
Max. 261 km/h
Rotax 914 mit 115 PS
Kraftstoffverbrauch 20 l Super bei 75 %
GPS und CVFR-Ausstattung

Der Verein:



www.flugplatz-huettenbusch.de

Flotte:

2x Superdimona HK36TS und HK36R
1x Rotax-Falke SF25C
1x Turbodimona HK36TTC
1x Katana DA20-100
1x Motorspatz SF24