

*Hans-Günther Roggenkamp*

*Ultraleicht*

*von Bad Pyrmont nach Helsinki*



# Ultraleicht von Bad Pyrmont nach Helsinki

Nachdem fast der gesamte August verregnet war und keine längeren Flüge zugelassen hatte, zeichnet sich Anfang September endlich das lang ersehnte stabile Hoch über dem Baltikum ab.

Also steht dem geplanten Skandinavien Rundflug über Oslo und Stockholm nach Helsinki Nichts mehr entgegen.



## Montag

Am Montag geht es mit der Tecnam P92 (D-MPAN) der Luftsportgemeinschaft Bad Pyrmont vom Flugplatz nahe Kleinenberg los. Der erste Zwischenstopp auf Borkum ist nach knapp eineinhalb Stunden Flugzeit erreicht.



Vom Flugplatz aus benötigt man nur eine Viertelstunde, dann ist man am kilometerlangen, feinsandigen und fast menschenleeren Sandstrand. Kurz die Füße in der Nordsee abgekühlt und schon geht es weiter nach Helgoland. Auf dem 45-minütigen Flug dorthin, liegen einem die ganzen ostfriesischen Inseln zu Füßen. Man sieht die ewig langen Sandstrände, die es in dieser Größe und Schönheit in Nordeuropa fast nur rund um die Nordsee gibt. Auf Helgoland landet man auf der Düne und ist in fünf Minuten am Robbenstrand, wo man die Robben tatsächlich aus kurzer Entfernung beobachten kann. Wer das Bad in der immer recht kühlen Nordsee nicht scheut, kann sogar in nächster Nähe mit den recht neugierigen Robben schwimmen.

Nach kurzem Aufenthalt geht es über St. Peter Ording und einem leckeren Mittagessen auf Sylt zum Flugplatz in Flensburg, wo die erste Übernachtung im preiswerten und guten Fliegerzimmer auf mich wartet.





## Dienstag

Am nächsten Morgen heißt es früh aufstehen, denn heute ist eine größere Strecke bis nach Oslo zurückzulegen. Zuerst muss noch über das AIS Oslo ein Slot beantragt und die beiden Flugpläne aufgegeben werden.

Bei schönstem Wetter erfolgt der Start nach Osten. Über der Flensburger Förde wird die deutsch-dänische Grenze passiert und Nordkurs gesetzt. Die nächsten zwei Stunden fliegt die D-MPAN in FL 75 über die wunderschönen Inseln der "dänischen Südsee", mit so wohlklingenden Namen, wie Aeroe oder Samsoe in Richtung Skagen, der nördlichsten Stadt Dänemarks. Im Osten erkennt man die große Beltbrücke, die seit einiger Zeit die beiden Inseln Fünen und Seeland verbindet und damit eine direkte Autoverbindung zwischen Dänemark und Schweden ermöglicht. Dänemark zeigt sich als ein bekanntermaßen durch große Agrarflächen geprägtes Land ohne große Erhebungen.





Kurz vor Erreichen des Skagerak erfolgt ein Kurswechsel nach Osten über die Insel Laeso in Richtung GöteborgSaeve in Schweden. Trotz des diesigen Wetters kann man aus FL95 bereits die schwedische Küste schemenhaft erkennen. Der Landeanflug auf Göteborg beginnt bereits zwanzig Minuten vor Erreichen des Platzes. Allmählich wird die Sicht besser und es schälen sich mehr und mehr die Konturen hunderter, dem Festland vorgelagerter Inseln aus dem Dunst. Der Anflug auf Göteborg Säve erfolgt über zwei Pflichtmeldepunkte, die der Küste vorgelagert sind.





Nach dem Mittagessen in der Flughafenkantine und dem Auftanken der Maschine geht es weiter Richtung Oslo. Die Route führt nach Norden entlang der schwedischen Westküste, die sich im besten Licht präsentiert und den Blick freigibt auf die Schären, Inseln, meist felsig am Rand und oft mit Wald bewachsen. Menschliche Siedlungen werden immer spärlicher, nur auf der einen oder anderen größeren Insel sind Ortschaften zu erkennen. Dort wo Menschen leben, sieht man eine Vielzahl von Stegen, kleinen Häfen und Booten, eines der wichtigsten Transportmittel in dieser Küstenregion.



Einhundert Kilometer südlich von Oslo verdichten sich die Wolken unter der Maschine mehr und mehr, so dass ich die Entscheidung treffe, unter die Wolkendecke zu sinken. Der Radarcontroller führt mich in nur 1000 ft westlich zum Oslo Fjord, an dessen Ufern entlang ich dann trotz der schlechten Sicht bis nach Oslo folge. In dieser geringen Höhe sieht man viele schöne Details, die Kreuzfahrtschiffe, die vielen kleinen Häuser, die sich an die Hänge des Fjordes schmieden und die in der Mitte des Fjordes gelegene ehemalige Festung am Eingang nach Oslo.





Über Oslo klart der Himmel wieder auf, so dass ich die Stadt in 2500 ft Höhe überfliegen kann. Den durch die Skischanze bekannten Berg Holmenkollen lasse ich östlich liegen und fünfzig Kilometer nördlich von Oslo erreiche ich das Tagesziel, den internationalen Flughafen Oslo Gardemoen. Beim Anflug wird die D-MPAN kurzerhand zwischen eine Boeing und einen Airbus eingereiht und erreicht nach kurzem Rollen als angeblich erstes UL überhaupt die Abstellposition am verwaisten GAT..

Mit dem Airport-Express geht es in zwanzig Minuten in das Stadtzentrum von Oslo. Ein kleiner Bummel durch die Fußgängerzone Karl-Johans-Gate bis hin zum königlichen Schloss und vorbei an Oper und Rathaus zum Hafen gibt einen ersten Eindruck von Oslo. Diese Stadt hat auf den ersten Blick eine sehr positive, junge, gemütliche Ausstrahlung, die wenigen Neubauten fügen sich gut in die vielen bestens erhaltenen historischen Gebäude ein.



## Mittwoch

Der nächste Morgen zeigt eine weitere, unerwartete Besonderheit von Oslo, nämlich dichten Bodennebel. Obwohl 90 Meter hoch, ist die Spitze des Towers auf dem Flugplatz nicht zu erkennen. Also heißt es warten auf besseres Wetter. Erst gegen 15:00 ist es dann endlich soweit; die Wolkenuntergrenze hat sich bis auf 800 ft angehoben und das Satellitenbild zeigt nur wenige Kilometer östlich von Oslo klaren Himmel. Also startfrei nach Stockholm.



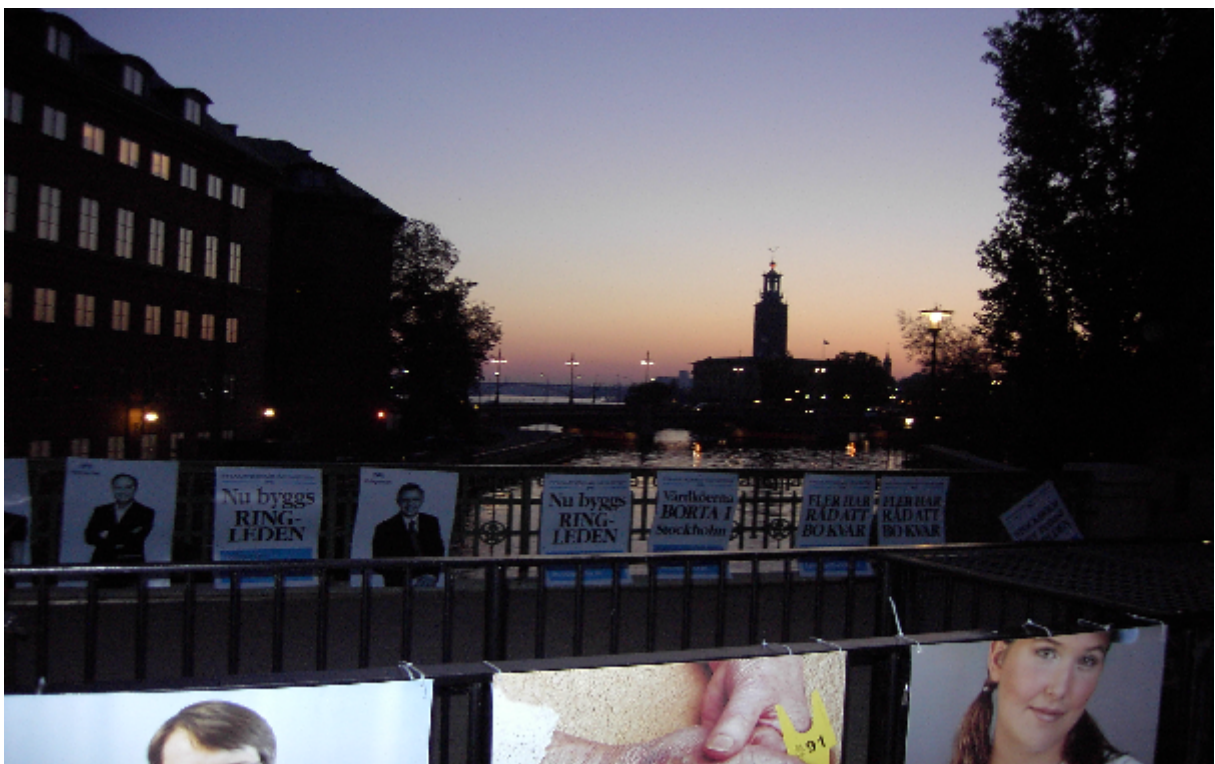
Durch die erste sich bietende Wolkenlücke geht es auf FL 75 und nun über endlose Waldgebiete, unterbrochen nur durch unzählige Seen, Richtung Osten. Beim Überfliegen des größten schwedischen Sees, dem Vänern, hat mich die Zivilisation erst einmal wieder.

Weiter geht es nördlich vorbei am zweiten großen schwedischen See, dem Vättern, Richtung Stockholm. Endlose wunderschöne Landschaften mit Wasser, Wasser und nochmals Wasser.





Dann nach knapp drei Flugstunden erkennt man schon von Weitem die Stadt Stockholm, erbaut auf einer Vielzahl miteinander verbundener Inseln. Der Anflug auf den Stadtflughafen Bromma erfolgt fast direkt über den Stadtkern und gibt schöne Aussichten auf die Altstadt frei. Schon bei der Taxifahrt in die Stadt präsentiert sich Stockholm als klassische Großstadt. Abends ist ein Besuch der Altstadt von Stockholm, der Gamla Stan, angesagt. Diese ist mitten in der Stadt auf einer Insel gelegen und bezaubert durch ihre engen Gassen, die historischen Gebäude und das lebendige Treiben in den kleinen Geschäften, Bars und Restaurants.





## Donnerstag

Das Hochdruckgebiet zeigt sich weiter stabil, so dass man es wagen kann, am Donnerstag einen Tagesausflug nach Helsinki zu machen. Also Schwimmweste anziehen und los geht es. Nach dem Verlassen des Großraumes Stockholm wird auf FL 115 gestiegen und Kurs auf die Aland-Inseln am südlichen Ende des bottnischen Meerbusens genommen.

Die Ostküste Schwedens vor Stockholm zeichnet sich durch einige zehntausend kleine Inseln, den so genannten Schärenhof, aus. Nach dem Überfliegen von 50 km Wasser kommt die Hauptstadt der Aland Inseln Mariahamn in Sicht.

Die nächsten 100 km in Richtung finnischem Festland zeigen eine unüberschaubare Anzahl kleiner und kleinster Inseln. Überraschender Weise sind viele dieser Inseln bewohnt und werden offensichtlich auch landwirtschaftlich genutzt.



Ohne dass man eine genaue Küstenlinie ausmachen könnte, gehen die Inseln über in das durch viele Seen durchsetzte Festland. Im weiteren Verlauf macht Südfinnland dann mehr und mehr den Eindruck, als befände man sich über Norddeutschland; flaches Land mit intensiver landwirtschaftlicher Bewirtschaftung. Tampere Radar begleitet mich bis zur TMA Helsinki und übergibt mich dann an Helsinki Arrival, ganz so, als wäre das kleine UL eine richtig „Große“.



Als Helsinki näher kommt, fragt der Radarcontroller „flying VFR or IFR“, weist eine Flughöhe von 2000 ft zu und führt mich mit Headings nördlich um Helsinki herum, direkt zum Zielflughafen im Vorort Malmi.

Von dort aus ist man mit dem Taxi in einer Viertelstunde im Zentrum von Helsinki. Der erste Eindruck zeigt eine eher östlich orientierte Baustruktur, viele klassizistische Bauten, breit angelegte Straßen, Straßenbahn und Straßenbeleuchtung mit Oberleitung.

Was ich schon in Norwegen und Schweden vermisst hatte, finde ich auch in Helsinki nicht. Die vielen "blonden" Menschen in Skandinavien scheinen eher einem Klischee als der Realität zu entsprechen. Die Mischung der Bevölkerung ist in Skandinavien genauso bunt und europäisch, wie in Hannover oder Berlin.

Ein Stadtbummel durch die weitläufige Fußgängerzone führt zum Hafen und von dort aus vorbei an Markt, Präsidentenpalast und der berühmten Kathedrale zurück in die Innenstadt.

Da der Rückflug nach Stockholm drei Stunden dauern wird und die Landung kurz nach Sonnenuntergang abgeschlossen sein muss, wird es Zeit den Rückweg anzutreten.

Nach dem Start in Helsinki ergibt sich die Gelegenheit den Hafen und die Innenstadt in nur 1500 ft Höhe zu überfliegen.





Vorbei an den sehenswerten Festungsinseln Suomenlinna, einem Weltkulturerbe, und den vorgelagerten Schären führt der Weg entlang der südfinnischen Küste Richtung Westen.



Der Wind hat inzwischen aufgefrischt und auf Ost gedreht und „schiebt“ die Maschine mit 115 kt gut voran. Wieder geht es über die Aland-Inseln Richtung Stockholm und begleitet von einem wunderschönen Sonnenuntergang kurz vor Schließung des Flugplatzes erfolgt die Landung in Stockholm.

## Freitag

Nun ist der letzte Tag der Rundreise gekommen. Bei bestem Wetter heißt es schweren Herzens von der Lieblingsstadt Stockholm Abschied zu nehmen.



An der Ostküste Schwedens geht es vorbei an Norrköpping und Oskarshamn südlich Richtung Kalmar, einer Mittelstadt auf Höhe der Öland-Insel.

Schon 30 Minuten südlich Stockholm wird das Wetter schlechter und eine geschlossene Wolkendecke bedeckt das Land. Nur ab und zu lassen Wolkenlücken einige interessante Durchblicke auf Land und Küste zu.





Nach eineinhalb Stunden Flug über den Wolken ist der nächste Zwischenstopp, der Flughafen von Kalmar fast erreicht. Das berühmte "Wolkenloch vom Dienst" findet sich östlich des Platzes und erlaubt durch dieses unter die Wolkendecke zur Landung in Kalmar zu sinken.

Nach einem kurzen Tankstopp wird wieder gestartet und bei nächster Gelegenheit über die Wolken gestiegen. Die Route führt weiter nach Ronneby und von dort aus an die Südspitze Schwedens. Das Wetter klart langsam wieder auf und präsentiert die unzähligen Felder Südschwedens in voller Schönheit.

Über die Ostsee geht es in Richtung der großen dänischen Insel Bornholm, die schon von Weitem gut zu erkennen ist. Kurz hinter Bornholm passiere ich die Grenze zu Deutschland und melde mich bei Berlin Info. Da die „Dame am Funk“ mit der mir von Malmö Control zugewiesenen Flughöhe FL 110 nicht „glücklich“ ist, sinke ich auf FL 95 und beginne schon 50 km vor der Küste den weiteren Sinkflug auf Rügen. Da die Sicht so gut ist, nutze ich die Gelegenheit, vor der Landung noch ein wenig an der Küste Rügens entlang zu fliegen. Aus der Luft erkennt man die schöne Boddenlandschaft, das Kap Arkona, die Kreidefelsen, das ehemalige KDF-Seebad Prora und die Ostseebäder Binz und Sellin mit der bekannten Seebrücke.

Nach einer kleinen Zwischenmahlzeit geht es nun über Peenemünde und entlang der Mecklenburgischen Seenplatte Richtung Berlin. Nach gut eineinhalb Stunden kommt Berlin in Sicht und nach dem Überflug der halben Stadt wird auf dem wunderschönen Flugplatz von Tempelhof gelandet. Es ist immer wieder ein Erlebnis auf diesem historischen Platz zu landen. Eine Stunde vor Sonnenuntergang wird Berlin verlassen und voller Erinnerungen, müde und glücklich mit der im Westen rotgelb versinkenden Sonne das schöne Pymont erreicht.



## Fazit

Die gesamte Reise dauerte fünf Tage und führte durch den Luftraum von fünf Staaten. Das Flugzeug legte dabei 4751 km in 26 Stunden Flugzeit mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 182 km/h zurück und verbrauchte nur 442 l Super Bleifrei, also 9,3 l/100km.

In Skandinavien ist außer im Bereich einiger Flugplätze relativ wenig Flugverkehr. Auch als VFR Flieger wird man im kontrollierten Luftraum nahezu wie IFR-Verkehr behandelt. Wegen der teilweise schlechten Funkabdeckung und den weiten dünn besiedelten Gebieten empfiehlt sich auf jeden Fall die Mitnahme eines ELT. Die Navigation gestaltet sich am einfachsten mit Hilfe eines Moving Map GPS (Sky-Map). Für UL-Flugzeuge wird außer an den größeren Flugplätzen keine Landegebur erhoben und selbst Oslo Gardemoen ist mit ca. 30 Euro nicht wirklich teuer.

Die Hotels in Skandinavien können jedoch die Portkasse ganz schön strapazieren. War das Bed&Breakfast Hotel in Oslo Gardemoen mit 95 Euro noch preiswert, so zeigten sich die Hotels in Stockholm und Helsinki mit 250 Euro pro Nacht als richtig teuer.

Wer nähere Informationen über die Reise und deren Vorbereitungen haben möchte, kann sich gerne per Email ([info@dr-roggenkamp.de](mailto:info@dr-roggenkamp.de)) mit mir in Verbindung setzen.