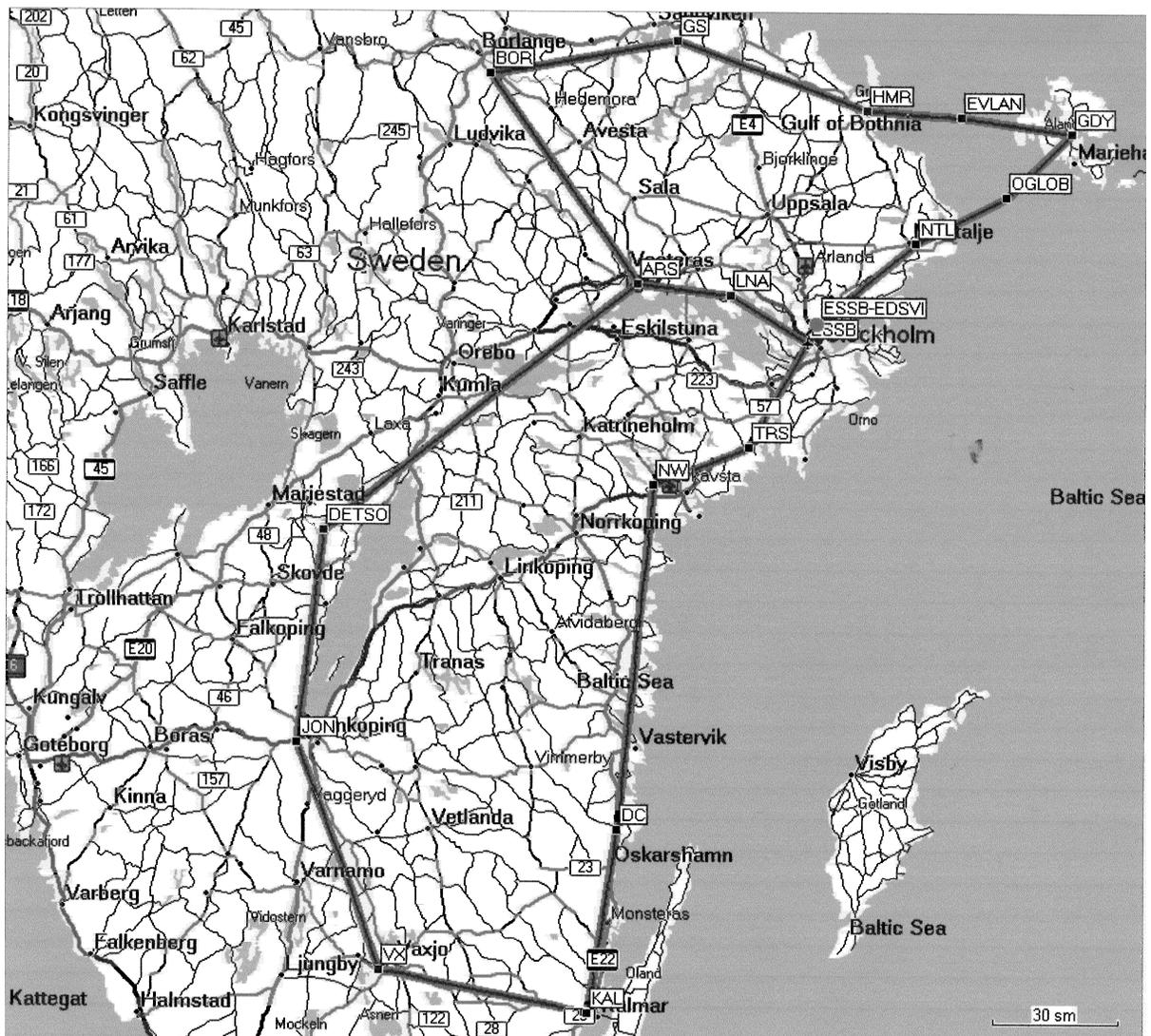


ROLF HONNIGFORT

A photograph of a large, abstract stone sculpture in the foreground, with a historic building and a harbor in the background. The sculpture is a tall, cylindrical base with a large, curved, pointed top. The background shows a harbor with several boats and a large, ornate building with many windows and a spire. The sky is blue with a few birds.

**EIN GREENHORN
IN SCHWEDEN**



Schwedische Chartererlebnisse eines Greenhorns im August 2005

Copyright by Rolf Honnigfort

Der Gedanke beschäftigte mich schon gleich nach Erhalt meiner PPL-A JAR-FCL Lizenz im Frühjahr 2004: Fliegen nur im Heimatland, warum nicht auch weitere Erfahrungen im Ausland sammeln?

2005 fühlte ich mich mutig genug, Urlaubsziel Schweden, Stockholmer Schären, Boot fahren, also warum nicht fliegen, zumal meine Frau keine Bedenken äußerte!

Internetforen durchsuchen, googeln, aber kein Flugzeug fand sich.

Der SAS-Fliegerclub hätte so schön von den Maschinen gepaßt, aber „nein eigentlich nur für Mitglieder, wenn es gar nicht klappt, melden sie sich noch einmal..“ Danke Lars für den guten Willen. Wahnsinnig nett aber letztlich zunächst ergebnislos, PIC wäre auf jeden Fall gemäß Satzung das Vereinsmitglied gewesen.

Es blieb Airways Flygutbildung in Stockholm-Bromma ESSB.

Die Auswahl war *riesig*, eine C-172 wurde zur Schulung genutzt, es blieb nur eine PA-28R Arrow II. Propellerverstellung und Einziehfahrwerk, ein Buch mit sieben Siegeln. Herz in der Hose und absagen? Nach durchwachter Nacht der Entschluß: Wir machen das, allerdings unter diesen Umständen nur mit Safety-Pilot.

Also reger e-mail Verkehr hin und zurück, Lizenzen und Medical als Kopien vorab, dann Telefonate.

Es stellte sich heraus, es gibt in Calden beim MFC-Warburg nur einen Ernst Block, aber in Bromma gibt es das schwedische Gegenstück namens Lars-Eric.

Probleme, was sind das? Für alles läßt sich eine Lösung finden.

Der nächste Schreck fuhr mir einige Tage später in die Glieder, was war das für eine mail? Test stand drüber, 20 Fragen zur Arrow und ein allgemeiner fliegerischer Teil! Nun gut, der allgemeine Teil ging ja, denn schließlich lag die Prüfung noch nicht so wahnsinnig lange zurück, aber Arrow wollte ich doch in Schweden lernen!

Lars-Eric: "You are right but we need the test the first day and so it's better to learn at home."

Also gleich nebenan in Calden zu Piper-Deutschland: „Hätten Sie mal leihweise ein Arrow-Handbuch für mich?“ Eine ebenso freundliche wie gutaussehende junge Dame bemühte sich nach Kräften, es fand sich schließlich eines für die Arrow IV, immerhin. Die nächsten zwei Stunden waren mit abschreiben und kopieren gefüllt. Ganz zaghaft: „Könnte ich das Ding vielleicht leihweise für die Zeit des Urlaubs...?“ Nee, das ging dann doch zu weit, es war das einzige verfügbare Exemplar.

Nach unserer sonntäglichen Ankunft in unserem Feriendomizil im Schärengbiet Anruf bei Lars-Eric zur Terminbestätigung: Nächster Tag in aller Frühe, Wetter wird gut, Class Rating Instructor steht auch zur Verfügung. Mittwoch war zwar zunächst per mail ausgemacht, aber warum nicht gleich.

Also stürzen wir uns am nächsten Morgen in den Berufsverkehr und suchen Bromma. Wir finden sogar das Büro der Firma, direkt im Haus des Königlich Schwedischen Fliegerclubs. Lars-Eric als Boss und Thomas als CRI begrüßen uns mit reichlich Kaffee und auf ging es, zunächst reichlich Theorie, dann der Test und anschließend sollte der Einweisungsflug erfolgen. Warum auch nicht, die Sonne schien, Thomas, der für eine englische Linie Fokker F-50 flog, machte einen souveränen Eindruck.

Er bedachte meine Frau mit einem kurzen Seitenblick: „It's hard airwork today and no Sightseeing. You will wait here?“ Wollte meine mutige Liebste nicht, also mit durch den Sicherheitszaun und rüber zum Zelthangar.

Und da stand sie dann, die SE-GPT. Ohne Einziehfahrwerk, was sage ich da, retractable undercarriage hieß es ja nun, sähe sie ja ganz normal aus. Sehr sorgfältiger Außencheck mit drainen, es gab ein eigenes Faß zum Reinschütten der Reste, und dann rausziehen aufs Vorfeld.

„Start the engine and taxi to the pump station.“ Nichts einfacher als das sagte der Anfänger und stand kurze Zeit später als Idiot da, Maschine versoffen, warten.....



Klappte dann irgendwann doch noch, auftanken und der erste Initial Call in Schweden. „Wieso sagt ATC denn nichts von Holding Position? Was ist denn eine Run-Up-Area, wo soll ich hin?“ Na ja, das war noch nicht so richtig doll. Eigentlich ganz praktisch so eine Einrichtung, man steht den Jets nicht im Weg herum und kann in relativer Ruhe seine Checks durchführen. Thomas ist wie gesagt Linienpilot, Checks werden präzise und schnell abgearbeitet, kein hudeln oder trödeln.

Um 08:56 Take Off RWY30, erstmals Fahrwerk rein, wie war das noch mit dem Ladedruck? Ab 1000 ft reduzieren, diesen unaussprechlichen VFR-Pflichtmeldepunkt finden und melden, irgendwie hört sich die schwedische Aussprache anders an als meine, BOSON sollte doch eigentlich gleich klingen. Mein heimlicher Blick auf mein mitgebrachtes Garmin 296 beruhigt etwas und hilft ungemein. Exakt Höhe halten, damit wir Arlanda nicht stören und dann doch etwas Sightseeing, eastbound über die vorgelagerten Schären auch über unser Häuschen. Einfach nur schön, so langsam werde ich sicherer.



Nach rund 15 Minuten ist aber Schluß mit lustig. Wir sind im Anflug auf Barkarby ESKB, 990 m RWY 24/06, eine ehemalige Airbase, jetzt zivil genutzt, direkt neben

dem Anflug auf Bromma RWY12 gelegen. Wir müssen uns unter der CTR Bromma durchmogeln und unter 2000ft bleiben. Unter heißt hier 2000ft und nicht einen Fuß höher oder drunter. Die Diskussion, ob 2000ft schon in der CTR sind oder eben doch erst 2001 hebe ich mir für später auf.

Beim Einflug in die Rechtsplatzrunde Mitte Downwind RWY24 dann zum ersten Mal GUMP (**G**asoline = Fuel Pump + vollster Tank / **U**ndercarriage = three green no red / **M**ixture = full rich / **P**rop = full forward), Approach Check und sinken, Right Base fast auf die Schwelle und ein zweites GUMP, eindrehen zum Final kurz vor der Schwelle, Achtung Supermarkt wir kommen, das dritte GUMP touch and go, am Bahnende sofort Rechtsturn, !!Achtung Approach Bromma!!, und steigen auf 1000ft bis Mitte Gegenanflug und sinken und GUMP und und und...

Kurzer Blick zurück:“ Mam, are you okay, do you need a bag?“ Natürlich nicht, Gudrun fand das alles offenbar sehr interessant und dachte nicht im Traum an so eine Sauerei.

Gott sei Dank habe ich hier in ESKB den Sprechfunk nicht auch noch am Hals, Thomas erbarmt sich. Dann plötzlich kein >three green no red< sondern nothing. Mein hochverehrter Instructor hatte heimlich die Dimmung verstellt, also wenigstens kein Notausfahren des Fahrwerks nötig! Zumindest etwas. Hatte mir Ernst schon in Deutschland mit auf den Weg gegeben, unbedingt erst Dimmer prüfen! Thomas ist nach dem dritten T/G zufrieden, den vierten setze ich dann aus Übermut noch drauf, sollen die Schweden doch nicht denken, ich sei etwas schlapp. Zugegebenermaßen schweißgebadet aber zufrieden 09:56 zurück in Bromma, natürlich mit 3x GUMP. Inzwischen habe ich mich so daran gewöhnt, daß ich auch in der Heimat gumpe, wenn auch bei einer normalen PA-28 inhaltlich natürlich etwas reduziert.

Anschließend Planung unserer Exkursionen. Wetterbericht im Moment gut, wie wäre es gleich zwei Tage später? Na klar, aber wohin? Wherever you want! Und wo ist das? Natürlich kann ich den Hals nicht voll kriegen, die Ziele werden immer phantastischer, irgendwann halten wir dann aber eine Route machbar southbound entlang der Ostseeküste bis Landung in Kalmar ESMQ, von dort Richtung Nordwest über Växjö zur Landung nach Jonköping ESGJ an der Südspitze des Vättern-Sees, northbound am Westufer des Sees und dann zwischen Vänern-See und Vättern über den Hjälmarer und der Kasseler Patenstadt Västerås zurück nach Stockholm.

Also zunächst Karten kaufen, die gab es gleich nebenan bei den Königlichen und anschließend Stadtrundgang im Schnelldurchgang durch Stockholms City auf eingetretenen Touristenpfaden.

Der Dienstag verging mit harter Arbeit und zunehmender Nervosität, Route im Detail festlegen, Wettervorhersagen einholen, viel Papier beschreiben und Kurse berechnen, AIP lesen und und undnatürlich zum Schluß das Garmin füttern. Auf meinem Laptop gab es nur den Flight Planner mit Deutschlandkarte, also nicht wirklich hilfreich. Und zu guter letzt dann die Flugpläne, innerhalb Schwedens für VHF nur Pflicht im Grenzgebirge zu Norwegen aber nichts desto trotz empfehlenswert. Wie sagte Lars-Eric: „It costs one sheet of paper but it may save your life.“

Mittwoch. Auf unseren Schären zimal alle Unterlagen überprüft, alles dabei? Also los, die Sonne scheint, der Morgenverkehr harmlos, den Weg nach Bromma kennen

wir nun auch schon. Lars-Eric empfängt uns wieder mit dem obligatorischen Kaffeebecher in der Hand, „ Sorry but no coffee today we`ve to fly“.
Und da stand unser Safety-Pilot, Mats, Head of Training / CPL, Mitte dreißig jung. Flugpläne prüfen, letzter Wettercheck von Lars-Eric, dann los.
Und was soll ich sagen, die S-PT sprang, nein, sie sprang nicht an. Batterie leer. Fremdstart, rollen zur Tankstelle



Tanks randvoll, neuer Anlaßversuch, der Anlasser verhakt sich, leichte Hammerschläge lösen zunächst das Problem. Wie gut, daß wir mit diesem Mist nicht alleine rumstehen!

Nun lerne ich auch die Run-up-Area RWY12 kennen, Clearance und auf geht es. Pflichtmeldepunkt ALVNAS, wo liegt der bloß, 150°-Turn zurück, Fahrwerk rein, da unten schon Sperrgebiet Schloß Drottningholm, also etwas weiter außen rum, Leistung reduzieren, bloß nicht über 2000ft, der erste Schweiß ist schon vergossen. Nicht ausruhen, neuer Kurs ab ALVNAS, weiter steigen, die Cockpitorganisation ist auch verbesserungswürdig.

Grinsend gibt Mats von Zeit zu Zeit seinen Senf dazu, freut sich aber, daß ich eifrig mit VOR und NDB arbeite, denn ich habe die Route entlang der vielen Navigationsanlagen geplant. Das Garmin beäugt er dagegen nur kritisch, es läuft an der Steuersäule montiert mit und hilft natürlich besonders auch die vielen Sperrgebiete zu umgehen. Vorausdenken und handeln klappt inzwischen, Stockholm Control ist gut verständlich, Ruhe kehrt ein.

Traumhafte Bilder auf dem Flug über die Schären entlang der Küste, Oxelösund, Västervik, Oskarsham, die langgestreckte Insel Öland kommt in Sicht und dann schon Vorbereitung zur Landung in Kalmar ESMQ. Gutes Aufsetzen nach 3x GUMP und exakt 102 Minuten. Ein schöner Platz, bis auf eine SAS-Maschine leer. Durch unsere Batterie- und Hammeraktion jagten wir schon hinter dem Zeitplan, sprich



Flugplan her, der für alle Teilstrecken schon in Bromma aufgegeben war. Zunächst tanken und dann wieder los war unser Plan.

Pustekuchen, unser Mats hatte Hunger und mußte erst einmal zu Mittag essen. Als HOT (Head of Training) ließen wir ihn. Und dann stellte sich heraus, auch Mats war wie wir das erste Mal in Kalmar. HOT und dann das, nun gut.

Nach 75 Minuten endlich Start , 90°-Turn nach Westen inbound Växjö NDB mit Ziel Jönköping. Inzwischen bauten sich die ersten Wolkenschichten vor uns auf, Niederschlagszonen waren auszumachen und da war dann der erste richtige Konflikt da, Mats wollte auf FL 85 oder höher, ich seitlich dran vorbei oder drunter her.



Wie ist das mit PIC und Safety-Pilot mit höherwertiger Lizenz? Endlose Diskussionen im Internet, hier die Praxis.

Wir stiegen bis auf FL65, rein in den Mist, um dann notgedrungen wieder auf 3500ft zu sinken. Sah man eigentlich vorher sagte der Anfänger!

Fünf Minuten vor Kronoberg TMA:

„Kronoberg Control, SE-GPT with flightplan...“

“SE-GPT Växjö Tower”

Öhhhh, was macht der auf meiner Frequenz??!!!

So lernte ich an diesem Tag, daß in Schweden eine TMA nur dann mit dem in der ICAO-Karte angegebenen Namen der TMA gerufen wird, wenn es innerhalb der TMA keinen Flugplatz mit eigener CTR gibt. In diesem Fall gab es aber Växjö TWR und so mußte man eben Växjö Tower rufen statt Kronoberg Control, wie es in der Karte hieß. Ganz einfach oder? Wenn man es weiß, kein Problem.

In der Vorbereitung des ganzen Abenteuers hatte ich mir zwar die schwedische AIP VFR dank der guten Hinweise auf <http://www.eddh.de> nicht nur heruntergeladen sondern sogar studiert, nur dieser Hinweis ist mir wohl entgangen. Steht er überhaupt irgendwo? Ehrlich gesagt, keine Ahnung. Die dort erlebte Praxis spricht für die Richtigkeit.

Die Zeit lief uns davon, in Jönköping wollte ich eigentlich noch einmal tanken, neue Kalkulation, wir kommen auch so mit reichlicher Reserve nach Stockholm zurück, notfalls Zwischenlandung vorher in Västerås.

„Gudrun, hältst Du durch?“ „Kein Problem!“

Also Flugplan mündlich ändern bei Malmö AOR, touch/go in Jönköping und aktivieren des neuen Plans, alles kein Problem in Schweden.

Anflugkarte ESGJ auf die Knie und nächster Knatsch. HOT-Mats wollte im Initial Call >for landing< gemeldet haben, ich hielt es für erforderlich und sinnvoll, ATC rechtzeitig sowohl über unseren geänderten Flugplan zu informieren als auch speziell natürlich touch/go statt Landung. Mats: “ We can inform them on final“

Warum im final, wo mindestens *ich* mit anderen Dingen vollauf beschäftigt bin? Ist frühzeitige Information ATC die schlechtere Lösung?

Eine ganz nette Lotsin, alles kein Problem. Wie eigentlich während aller Flüge trafen wir nur auf hilfsbereite und selbständig denkende und handelnde Luftaufsicht. ES -R wurden uns schon ohne Anfrage zum Durchflug freigegeben, auch die wirklich beschäftigten Stockholmer Lotsen erlebten wir nie ungeduldig.

Offenbar trugen wir aber inzwischen wohl einen grundsätzlichen Streit aus. Als CPL-Inhaber ohne festen Job war er stinkig auf ATPL-Piloten mit Platz im Cockpit, stinkig auf GPS-Besitzer, stinkig auf die Abhängigkeit von Freizeitpiloten usw. Sein Titel Head of Training diente wohl eher dem Ego.

Mit zunehmender Kenntnis seiner vermeintlichen Schwächen fühlte ich Oberwasser und hielt dagegen. Zumindest wuchs damit mein Selbstvertrauen, den MultipleCrew-Test hätte ich mit meinem Sturkopp wohl auch vergeigt, er aber auch!

Nach Norden klarte es auf, Sonne, steigen auf FL 65, Vättern direkt im Osten neben uns, Vänern vor uns und im Westen Kattegatt und Skagerak. Wie schön wir uns nun mit dem GPS entlang der in der Karte eingezeichneten Kreuzungen der Luftfahrtstraßen und den Grenzen der zahlreichen ES-R entlang hangeln konnten, natürlich weiterhin kontrolliert mit VOR / NDB, über allem wachte Stockholm AOR.

Eigentlich wollte ich ursprünglich in Västerås noch einen touch/go fliegen, um auch diese langen Überlandflüge zum Landetraining zu nutzen, aber die Zeit! Also rein in

die Stockholm TMA, Västerås TWR gerufen statt Stockholm Control, ich hatte ja was gelernt, und weiter Richtung Osten zum NDB LENA als Grenze zur CTR Stockholm. „SE-GPT, request ILS-Approach RWY12“, das würde noch einige Minuten sparen. Ab ging es mit Radar-Vectors in die zunehmende Dunkelheit, einfach saustark. Ein leichter Schwenker von uns erlaubte einer Saab 2000 das Überholen und schon wurden wir wieder auf den Gleitpfad gesetzt. „Rolf do you have any experience in that?“ “Of course, CVFR and Night-VFR” Mein lieber HOT, so kriegst du mich nicht! Selbst Mats war sowohl von Anflug als auch von der Landung angetan, Gudrun's überschwengliches Lob war mir aber noch wertvoller. Sechs lange Stunden waren wir unterwegs, davon 4:45h Flugzeit. Kaputt und zufrieden zugleich.



Meine Flugstunde Nr. 100 im ILS-Approach nach Bromma. Grund zum Feiern. Den gekühlten Champagner genossen wir erschöpft und glücklich auf unserem Inselchen.

Und dann Erholung pur, weiter Sonne, Sonne, Sonne.



Genug geflogen? Was für eine Frage. Süchtig geworden wäre die richtige Bezeichnung.

„Lars-Eric is it possible...?“ “ Of course...”

Also das bekannte Spiel, Wettervorhersage, Verfügbarkeit usw.

Aber wohin? Auf die andere Seite nach Göteborg? Aber dann wären wir wieder im Bereich Vänern und Vättern.

Diskussion mit Lars-Eric, dem fiel so spontan etwas ein, was nach toll free klang und sich auf Mariehamn auf den Aland-Inseln und Allohhol bezog.

Aland-Inseln, soooo viel Wasser, aber der Reiz war übermächtig, hätte ich doch dann gleich Finnland mit im Flugbuch. Also hin.

Wir legten gemeinsam den Termin auf den 31.August vorbehaltlich des Wetters natürlich, also reichlich Planungszeit, selbst der Urlaub kam nun nicht zu kurz, Pilze sammeln, angeln, Boot fahren, City-Touren, ein Paradies.

Plötzlich der Gedanke Toll Free = Zoll !!! Müssen wir oder nicht? Lars-Eric:

„ Normally yes but...“ Schließlich rufe ich AIS-Stockholm an, so eine nette Dame, bestimmt war sie jung und schön, wir plauderten so herrlich miteinander, nur wirklich helfen konnte sie nicht. Einerseits EU und andererseits Sonderstatus der Alands....

Nun mußte der Zoll in Arlanda ran. Wahnsinnig zuvorkommend der Mann, also hin nach Mariehamn kein Problem, da Start- und Zielflughafen Zollplätze sind, aber ob das wirklich notwendig ist und wo möchten sie dann auf dem Rückflug landen?

Gävle ESKK.

Ohhh ob das geht??? Ein Kollege solle Klarheit bringen.

Auf mein irgendwann genervtes „ Sorry Sir, but it seems to be the best we will forget all before“. sein “ Oh no Sir, it`s interesting to find a solution, we will help you.”

Schließlich schlug ich dann vor, nicht in Gävle sondern in Borlänge ESSD zu landen, einem ausgewiesenen Zollflugplatz.

„ Oh yes Sir, but it would be nice to know what is with Gävle.“

Manno, hätte ich bloß den Mund gehalten und nicht alles perfekt machen wollen. Und das noch zulasten der Handyrechnung. Vermutlich wurde dann aber doch sein Kaffee kalt, wir verabschiedeten uns in der Gewißheit, nun gute alte Freunde zu sein.



Der direkte Weg nach Mariehamn war durch großräumige Sperrgebiete verstellt, die ADIZ durfte nur an vorbestimmten Kreuzungen der Luftfahrtstraßen passiert werden, die natürlich auch im Flugplan aufgeführt waren. Anruf bei AIS, nein kein Direct möglich. Also blieb nur der Umweg über das Wasser.

Unser HOT-Mats stand bereit, die übliche Tankzeremonie, und los ging es. Die übliche? Nee, denn Batterie? Okay. Anlasser? Okay.

Kaum außerhalb Stockholm CTR sagte ich mein Sprüchlein „SE-PT request climbing FL75 inbound RUNGA“ auf, sofort kam das „Direct to VOR NORTEL“. Damit hatte ich nun gar nicht gerechnet, also alles umfummeln, VOR / GPS, nur der Strich auf der Karte fehlte nun.



Die letzten Felsbrocken an Backbord verschwinden, Åland ist an den Wolken voraus zu erahnen, dazwischen aber zu meiner Beruhigung viel Schiffsverkehr. Für den Fall der Fälle. Schwimmwesten sind angelegt, nur Mut. OGLOBAL am Übergang zur Tampere FIR: „SE-PT call Mariehamn Tower on 119.600“.

Erstmal lauschen. Ach du meine Güte, wie klingt das denn, absolut unverständlich? Aber es half ja nichts. Also rein in den Äther, auf englisch klingt es nun ganz normal. Pflichtmeldepunkte was ist das? Direktanflug vom Süden. Ordentlich Seitenwind, aber was soll's.

Rauf auf den Turm, AIS / ATC / Kasse alles oben beim Lotsen. Ein wirklich netter junger Mann, zwar zerrissenes Hemd, unrasiert und ungekämmt, hätte ich von einem Lotsen so nicht erwartet, aber seinen Job machte er offensichtlich gut.



Irgendwie paßte das zum Eindruck der zwei unteren Etagen mit herausgerissenen Wandverkleidungen und umgestürzten Möbeln. Es folgte eine ungezwungene Unterhaltung mit viel Kaffee, wir waren die einzige Maschine. So etwa 27€ waren zu zahlen für Anflug/Landung und was sonst noch, Kaffee war umsonst.

Gleich weiter, die Zeit drängte mal wieder.

„Hallo Mats come on.“

„Hey I must have lunch at first, there is a Chinese restaurant, I love it.“

Jau, das war dann im Terminal ein Schnellrestaurant mit klebrigen, fettverschmierten Speisekarten. Immerhin schien er zumindest Mariehamn im Gegensatz zu Kalmar und Jönköping aus eigener Erfahrung zu kennen. Das war ja schon einmal ein Fortschritt.

Praktischerweise ließ uns dann der Lotse in umgekehrter Richtung wieder raus nach der Frage „What Runway do you prefer?“ Bei rund 90° Seitenwind war es ja wirklich egal. Ein kurzer Blick auf das Städtchen mit den riesigen Fähren, dann Richtung Nordwest über EVLAN zum VOR HAMMAR.

Auch hier im Norden bestätigte sich meine Navigationserfahrung des ersten Fluges. Hatte ich ursprünglich noch Bedenken gehabt wegen der Unzahl der Inseln, Seen und Wälder, so zeigte sich in der Praxis, daß überall besondere, mit der Karte übereinstimmende Merkmale ins Auge stachen. Speziell mit Auffang-/Zeitlinien ließ sich gut arbeiten. So arbeitete ich mein Programm mit Sichtnavigation und Stoppuhr, VOR/NDB und GPS ab, Finger auf der Karte und Rundumblick. Langsam festigte sich auch bei Mats die Überzeugung, daß ich tatsächlich wüßte wo wir wären.

Anflug Gävle, kein Funkkontakt, das sei normal. Das bei einem Platz mit Verkehrsfliegerschule? Wenn der HOT das sagt. Also Anflug von Süden, 3x Gump, ganz viel rausschauen, Gudrun wird als zusätzliche Luftraumbeobachterin

dienstverpflichtet, und Low Approach, am nördlichen NDB abdrehen Richtung Borlange/Falun, der Heimat der hölzernen Dala-Pferdchen.



Der Low-Approach bedeutete keinen Bodenkontakt und damit kein Zollproblem. Allerdings wollte der Zoll in Borlange auch nichts von uns, der in Mariehamn vorher auch nicht und der in Bromma später schon mal gar nicht.



Essen mußten wir nicht, tanken auch nicht, nur Flugplan aktivieren, horrido.

Wäre da nicht das Anlassen.

Ein langer Stöhner und das wars.

Aber nun war Mats in seinem Element, den Platz kannte er wie seine Westentasche, die Leute auch, es fand sich ein LKW mit Startkabel und schon lief der Motor. Ein entschuldigendes Lächeln, dieser Fehler war noch nieeee vorgekommen.

Insgeheim war ich froh, mein Garmin lief unabhängig vom Bordnetz, wenn dieses also koppheister gehen sollte..., tat es aber nicht.

Start Richtung Västerås, wieder keine Zeit dort zum touch/go, entlang des Mälaren zum bekannten NDB LENA:

Übermütig geworden: „SE-GPT request ILS RWY12“

“Negative due to traffic”

Man kann ja nicht alles haben, im Funk hörten wir irgendwo einen Jumbolino und eine Saab, plötzlich:

„SE-PT Radar Vectoring ILS RWY12 HighSpeed“

Sinkflug mit 140kts, und schon saßen wir auf dem Gleitpfad, dieses Mal bei Tag. Der Ton des Lotsen, freundlich hilfsbereit aber zunehmend gehetzter, meine Gedanken, wie, wann, wo hau ich welche Bremse rein auch, die Großen fraßen uns:

„PT cancel ILS due to traffic Right Turn Heading 180°“ Das war es dann. Die Bahn schon in Sicht und rein ins Holding.

Der erste tri sixty, rums rein ins Sperrgebiet des Herrn Königs. Jumbolino setzt auf. Der zweite tri sixty im ES-R24 wurde Frau Königin gewidmet und gab der Saab den notwendigen Raum und uns einen herrlichen Überblick auf Schloß Drottningholm.

Nun blieb auch ausreichend Zeit für 3x GUMP und das letzte Mal >three green no red<, Approach Checklist in aller Ruhe abarbeiten und dann unsere Abschlußlandung in Schweden.



Das Schlußwort des lächelnden Lars-Eric im Office: „Next time you have to fly without Safety-Pilot“.

War das Lob und Anerkennung oder hatte HOT-Mats nur die Faxen dicke?

Fazit:

Aus meiner Sicht als Anfänger war die Entscheidung für einen Safety-Pilot richtig. Irgendwie wäre ich mit einer normalen PA-28 auch in Schweden alleine zurecht gekommen, es hätte aber auf jeden Fall bei mir für erhebliche Nervosität und Unsicherheit gesorgt, sicherlich auch für eine Häufung von Fehlern.

Mir selbst möchte ich das nicht zumuten, vor allem aber meiner Frau nicht, die soviel Vertrauen in mich setzt, da sie mich von der ersten Flugstunde nach Scheinerhalt begleitet. Dafür bin ich ihr sehr dankbar, zumal sie einen Horror vor SEP`s hatte.

In diesem Fall kam erschwerend der Umstieg auf Einziehfahrwerk und Verstellprop dazu, sodaß auch Airways Flygutbildung mich zunächst ohne Erfahrung nicht hätte fliegen lassen.

Ich erhielt die Sicherheit, im Ausland Flüge planen und durchführen zu können, mit veränderten Rahmenbedingungen flexibel umzugehen.

Als Resultat folgten erste Auslandsflüge Ende letzten und Anfang dieses Jahres, weitere mehrtägige werden im Sommer folgen.

Danke Lars-Eric, Du Ernst Block der Schweden, Danke an meinen strengen Drill-Master Thomas und Dank auch an Mats, denn natürlich habe ich von ihm eine Menge gelernt, nicht nur aber auch aus unseren leidenschaftlichen Diskussionen. Abgesehen davon hätten wir ohne ihn die gute alte PT nie zum Laufen gebracht.

Lernen wollte ich, durfte ich und mußte ich. Das habe ich erreicht, dafür bin ich dankbar.

Und was bekam die SE-GPT?

- Neue Batterie
- Neue Lichtmaschine
- Neuen Anlasser