

## Ein Trip nach Skandinavien mit der D-KISI

### **Tag 1 Unterwössen - Öhna - Stralsund**

Ausgerüstet mit Schlafsack, Zelt und was man sonst noch so braucht, und mit bis zum Kragen vollgetankter KISI starten wir Richtung Ostsee. Bis zum Thüringer Wald fliegen wir bei bestem Wetter. Danach im Braunkohlerevier fliegen wir bei nur wenigen 100 Fuß. Nach der Zwischenlandung in Öhna geht es teilweise im Regen vorbei an Potsdam bis an die Küste. Vor der Landung besichtigen wir noch die Kreidefelsen von Rügen. Da man in Güttn auf Rügen zwar Zoll machen kann, aber weit von jeder Ortschaft entfernt ist, landen wir lieber in Stralsund. Die Grasbahn läßt ihre Historie als Kuhweide klar erkennen, es holpert sehr. Wir bekommen ein Zimmer am Flugplatz für die Nacht, verzurren die KISI bei Regen mit Plane und machen uns auf den Weg in die Altstadt. Beim einzigen Italiener der Stadt ist sogar etwas Publikum.



### **Tag 2 Stralsund - Güttn - Malmö (S) - Torp (NOR) - Notodden (NOR)**

Zum Ausreisezoll geht es nach Güttn auf Rügen. Noch bevor uns die netten Herren des BGS begutachten können stellen wir an der Tankstelle fest, dass der Sporn einen Platten hat. Die nächsten zwei Stunden bestehen aus Improvisieren, viel Überredung (es ist Sonntag) und der Erkenntnis, dass ein Verlängerungsstück für Radventile zum absoluten Mindestzubehör bei KISI-Reisen zählt. Endlich geht es weiter, 35 min über Wasser nach Schweden, mit 1000 m Höhe. Auf dem Flughafen Malmö/Stürup verläuft sich die allgemeine Luftfahrt leicht, wir natürlich auch. Nach dem neuesten Wetterbericht ändern wir unsere Planung. Statt nach Öland an Schwedens Westküste geht es zum Oslo-Fjord die schwedische Westküste hoch. Ein freundlicher Privatflieger verrät uns, dass die Einreise über Torp wesentlich schneller und günstiger ist als über Oslo/Gardermoen. Bei herrlicher Sicht fliegen wir weiter kontrolliert die Schärenküste bis kurz vor Oslo und springen über den Oslofjord. Der Zoll in Torp verläuft norwegisch: in der Passagierabfertigung müssen wir durch Gate 1 hinein- und durch Gate 6 herauskommen. Ob ein Zöllner anwesend ist interessiert

niemanden. Weil wir an einem anständigen See campen wollen, spendieren wir noch 45 min nach Westen und landen gegen 20:30 (es ist noch lange hell) in Notodden. Weil niemand auf dem Turm ist, um per Ampel die Straße über den Flugplatz zu sperren, kann nur die Hälfte der Piste benutzt werden. Bei einer Pizza in der Stadt besichtigen wir das Notodden-Rodeo: ca. 20 aufgemotzte Autos fahren den ganzen Abend die gleichen 3 Straßen auf und ab - und um Mitternacht stellen wir das Zelt direkt am See ca. 500 m von der Bahn entfernt auf.



### **Tag 3 Notodden (NOR) - Fagernes (NOR)**

Schon ab 3 Uhr ist es wieder hell, beim Aufstehen wallt der Morgennebel gerade über das Zelt. Nach dem Packen machen wir im (wieder besetzten) Turm Wetter. Der weitere Weg soll heute über die Berge nach Stavanger im Westen und danach die Küste hoch nach Norden gehen. Anfänglich läuft alles wie geplant, wir fliegen in ansteigendes Gelände ein. Über den Bergen verdichtet sich die Bewölkung. Kurz vor der Passhöhe über zugefrorenen Seen liegen die Wolken auf: Umkehr! Wir ändern (nicht zum letzten Mal) unsere Pläne und bleiben auf der Ostseite der Berge. Es geht nach Norden bis Fagernes. Der Platz ist riesig (2 km Asphalt) und menschenleer. Wir haben Glück und treffen jemanden vom örtlichen Flyggclub. Obwohl niemand vom Club übernachtet, können wir im Clubhaus schlafen. Die lange Tageshelligkeit erlaubt uns einen weiteren Flug. Wir wollen versuchen, den SW-Stau im NW zu umfliegen und einen Stichflug in den nördlichsten der großen Fjorde, den Geirangerfjord, durchzuführen. Wir haben Glück, der Weg durch die Gletscherwelt ist offen und kurz vor dem Fjord steigen wir der Straße folgend 1500 m steil in den

Fjord hinab. Die Wasserfälle sind fantastisch; es ist unvorstellbar, wie manche Bauern auf wenigen Metern Gras mitten in den 1000 m hohen Wänden ihr Auskommen fanden. Die starke SW-Strömung macht den Flug turbulent. Nur an manchen Stellen geht es bei voller Motorleistung nach oben aus dem Fjord hinaus. Mittlerweile stehen Lenticularis-Wolken im SW. Wir fliegen on top über geschlossener Bewölkung nach Süden. In den nächsten Fjord kommt man schon nicht mehr hinein. Erst um 22:00 landen wir wieder in Fagernes. Auf Hans Geburtstag trinken wir am Seeufer ein Jule-Bier.



#### **Tag 4 Fagernes (NOR) - Borlänge (S) - Malung (S)**

Um das Hochdruckfenster weiter zu nutzen beschließen wir den Weiterflug nach Schweden. Nach Wetter und Zoll geht es über absteigendes Gelände mit viel Wald und Seen nach Borlänge. Auch auf diesem Abschnitt und gerade morgens sinkt die Untergrenze manchmal schlagartig ab, und aus einem Schönwetterflug wird wieder Low Level Navigation bei einigen 100 über Grund. Nach dem Zoll - wieder ohne Zöllner - machen wir wieder Wetter und versuchen einen der kleinen Plätze an der Küste nördlich von Stockholm anzurufen. Leider ist nirgends Betrieb, und so geht es 30 min zurück nach Westen, da wir unbedingt einen Platz der \*\*\*\* Kategorie wollen: klein, mit See/am Fluss, Ort zu Fuß erreichbar, nett. In Malung findet auf der Bahn ein Motorradtraining statt. Nach unserem Überflug wird dieses kurz für unsere Landung unterbrochen, Wir stellen das Zelt direkt neben der KISI auf und sonnen uns für den Rest des Tages am Flussufer. Die Stadt ist auch tatsächlich nicht weit entfernt, nur die nächste Brücke halt doch. Das bedeutet 45 min strammen Fußmarsch pro Weg (der Platz rutscht in die \*\*\* Kategorie). Leider hat nur ein Fast Food Restaurant noch offen, aber ein paar Dosen Öl (Bier) zu Ansgars Geburtstag trösten uns darüber hinweg.



#### **Tag 5 Malung (S) - Sandvik (S)**

Da wir diesmal keine Lust mehr haben mit Flugplan kontrolliert zu fliegen, basteln wir uns durch die Lufträume C und D nach SO über den Vänern und Vättern See an die Ostküste. Ein 30 km Sprung übers Wasser bringt uns auf die Insel Öland. Unser Traumplatz ist eine kleine Grasbahn an einer alten Windmühle. Der Mühlen/Restaurant/Hafen/Flugplatzbesitzer (eine imposante Erscheinung, die wir den Deichgrafen taufen) macht uns klar, dass Campen hier nicht so gerne gesehen wird. Dafür bietet er uns preiswert eine kleine Hütte am Hafen an. Es passen wirklich nur die zwei Betten rein, aber es reicht.



### ***Tag 6 Ein Tag auf Öland (S)***

Wir lassen die KISI einen Tag in Frieden und mieten uns beim Deichgrafen zwei Fahrräder. Durch herrliche Heidelandschaft geht es die Küste entlang ins 30 km entfernte Borgholm. Neben einer netten Innenstadt gibt es dort das Sommerschloss der schwedischen Königsfamilie und eine Burgruine. Wir besichtigen beides nicht von innen, sondern lieber ein System-bolaget, den staatlichen Alkoholverkauf. In Apotheken-Atmosphäre (und zu ähnlichen Preisen) erstehen wir nach reiflicher Überlegung zwei Dosen Starköl. Bei Gegenwind wird der Rückweg lang. Abends schauen wir dem Sonnenuntergang am Hafen zu.

### ***Tag 7 Sandvik (S) - Kristianstad (S) - Anklam***

Zur Ausreise (und zum günstigen Völltanken) geht es bei zwischenzeitlich sehr niedrigen Untergrenzen nach Kristianstad in Südschweden. Der Rückflug über die Ostsee geht diesmal problemlos vonstatten. In Anklam kann die Dame der Flugaufsicht sogar Bayerisch (...Anklam Info, D-KISI, Grüß Gott D-KISI, Grüß Gott!). In den kommenden zwei Tagen ist Flugplatzfest, wir campen standesgemäß bei den Ultralights. Mit gemieteten Fahrrädern geht es in die Geburtsstadt Lilienthals. Das nämliche Museum ist durchaus sehenswert. Abends bei der Aufarbeitung unserer Zettelwirtschaft lädt uns jemand zum Mitfahren in seinem Heißluftballon ein. Die Fahrt unter der Würstchendose (Werbeballong für Rostocker Würstchen) kurz vor Sonnenuntergang ist toll. Erst spät sind wir zurück, und das ausgefallene Abendessen wird durch mehrere Dosen (was wohl?) Rostocker Bockwürstchen und Rostocker Pils ersetzt.



### **Tag 8 Anklam - Halle/Oppin - Uwoe**

Nach einer sehr kurzen Nacht geht es nach dem Wetter Richtung Süden. Der direkte Weg ist ab Halle als kritisch vorausgesagt. In Halle machen wir Zwischenstop und neue Wetterberatung. Man rät uns, weit nach Westen auszuholen, da der Thüringer Wald und Hof/Coburg dicht sind. Wir fliegen über Fulda, Würzburg, Dinkelsbühl. Im Altmühltal wird es noch mal spannend, aber wir kommen ins Donautal. Ein Gewitter über München zieht gerade ab, in Unterwössen hat es vor zwei Stunden noch aus Kübeln gegossen. Glück gehabt!

### **Unsere Erfahrungen**

#### **Vorbereitung**

- Zum Verzurren zwei Erdanker zum Einschrauben und zwei Häringe sowie zwei Seile
- Zum Abdecken der Haube bei Regen gibt es eine graue Plane mit Seilen
- Für den Motor einen halben Liter Öl inklusive Trichter und Tempotaschentücher für den Ölstab
- Für den Sporn Fahrrad flickzeug oder einen neuen Schlauch und eine Verlängerung für's Ventil
- Gegen den Lärm und für die bessere Verständigung Headsets
- Zum Notwassern Schwimmwesten
- Zum Waschen Leder und kleiner Schwamm, der Morgentau macht einen Wassereimer überflüssig
- Der Gepäckraum ist selbst für Campingausrüstung (Zelt, Isomatten und Schlafsäcke) ausreichend

#### **Fliegen in Skandinavien**

- Bei VFR-Flügen in Schweden und Norwegen ist der Funkkontakt mit der Flugsicherung fast ein Muss.
- Auch Flugpläne sind kaum zu umgehen, da sie auch für den Luftraum D und für die Mountainous Area (ca. 40% von Schweden) vorgeschrieben sind.

- Man besteht in Schweden darauf, dass im Flugplan unter 'Route' Wegpunkte mit einem Abstand von maximal 30 min Flugzeit angegeben werden. Die Wegpunkte müssen in der Form Funknavigationsanlage, Radial, Abstand angegeben werden.
- Zoll in Skandinavien ist manchmal sehr umständlich. Hat man den richtigen Weg vom Vorfeld durch den Zoll ins Terminal bzw. zurück erst einmal gefunden, braucht man nur sehr selten den Personalausweis.
- Zur Wetterberatung gibt es TAF und METAR oder eine persönliche telefonische Beratung in Englisch. In Schweden gibt es etwas Vergleichbares mit dem GAFOR auf Anrufbeantworter und als Faxabruf.
- Das AVGAS ist manchmal deutlich billiger (bis zu 0,50 EUR/l) als das Bier, das in Skandinavien Öl heißt.
- Die Vorkehrungen zum Fliegen in der Mountainous Area Schwedens lesen sich im Bottlang wie die Checkliste für eine Expedition. Anstelle der erwähnten Wanderkarten des beflogenen Gebietes, roter Signalflaggen, Kochutensilien inklusive Fuel usw. sollte man lieber dem ELT vertrauen.
- In Norwegen werden Luftbildgenehmigungen an Ausländer nur in Ausnahmefällen vergeben. Diese bürokratischen Hürden können wohl niemanden davon abschrecken die herrlichen Fjorde zu fotografieren.
- In Schweden empfiehlt sich der Kauf einer Weekly Season Card für SEK 350 (EUR 38), die einen für 7 Tage von der Landegebühr auf staatlichen Flugplätzen befreit. In Norwegen mussten wir für die KISI nie Landegebühr zahlen.
- Es ist oft notwendig, die Betriebszeiten von kleinen Plätzen rechtzeitig zu erfragen falls im Bottlang PPR angegeben ist. Es gibt aber auch kleine Plätze die mit H24 angegeben sind, was nicht heißen muss, dass auf der Frequenz jemand zu erreichen ist.
- Kleine Plätze sind gerade zum Campen ideal. Die Karten im Bottlang sind bei der Suche nach einem Flugplatz am See oder Fluß sehr hilfreich. Dort findet man auch Angaben zu Übernachtungsmöglichkeiten am Flugplatz.

***Hans Schreck und Ansgar Schäufole 12.-19.06.1999***