

“Hej Hej – Nach Norden und nicht immer geradeaus“ Mit der Dimona in Norwegen und Schweden 2010



9. - 17.07.2010 Hans Schreck und Peter Stahl

Geflogen auf der freundlicherweise zur Verfügung gestellten Super Dimona TC100 der SFG Siemens München e.V.

Auch wenn das Frühjahr 2010 am Alpenrand extrem gemischtes Wetter gebracht hatte, so hofften wir doch auf ein neuerliches Skandinavienhoch wie im Juli 2009, als uns die Karten fehlten. Dieses Jahr waren wir vorbereitet und hatten als „Wunschziel“ die Lofoten im GPS.



Tag 1 Unterwössen – Jena – Purkshof – Stralsund

Aufgrund der langen Flugstrecke starten wir schon am Freitag, und fliegen bei bestem Wetter nach Norden. Auf Nordkurs, via VOR Millberg, Regensburg, Weiden und östlich an der CTR Hof vorbei geht es nach Jena, wo wir nach 2:30 h einen Tankstopp einlegen.

Geplant ist in Stralsund zu übernachten, da der Platz Mogas hat und zudem nahe an der Stadt liegt. Leider erreichen wir niemanden vorab (PPR) per Telefon. Alternativ loggen wir Purkshof bei Rostock in unser GPS ein.



Nordwärts vorbei an Laucha, wo einige Segelflieger bereits eifrig am Überlandfliegen sind, fliegen wir entlang der Saale über Bernberg bis Schönbeck. Ab Magdeburg folgen wir nun der Elbe, überfliegen Tangermünde und nehmen nun direkt Kurs auf den Plauer See, welcher sich bereits am Horizont abzeichnet.



Der Controller von Laage (wo auch das Eurofighter Jagdgeschwader 73 stationiert ist) begrüßt uns mit einem friesischen „Moin, Moin“, und genehmigt uns auch ein Midfield Crossing. Es ist aber kein Betrieb und auch kein Eurofighter zu sehen.

In Purkshof können wir auftanken, und der nette Flugleiter kennt die Telefonnummer des Platzrestaurants in Stralsund („Alles klar, die Dame lässt euch dann rein“). Also hüpfen wir noch mal die 20 min nach Stralsund, denn dort kommt man leichter in die Stadt.

Am Platz vertäuen wir die KYSI und bekommen ein Zimmer in der Unterkunft direkt am Flugplatz. Zu Fuß sind es ca. 45 min in die Altstadt, wo wir nach einem Rundgang durch die Stadt den Abend am Hafen bei Fisch, Krabben und einem Störtebeker Schwarzbier, dem „Bier der Gerechten“, ausklingen lassen.





Tag 2 Stralsund – Varberg (SE) – Kristiansand (NOR)

Heute Morgen hat Hans bereits den Wetterfrosch bei „pc_met“ befragt. Und als der signalisiert, daß das gute Wetter bis Südnorwegen halten wird, plotten wir einen Kurs über die Ostsee nach Malmö und weiter bis Kristiansand. Nach einem ordentlichen Frühstück nebst telefonischer Aufgabe des Flugplans legen wir die Schwimmhilfen an, und heben ab mit Kurs Nord. Vor der Ostseequerung und weil wir schon mal da sind, umrunden wir das Kap Arkona auf Rügen, dann geht es in 1500 ft über den Meldepunkt SALLO in den schwedischen Luftraum.



Sweden Control genehmigt unseren Wunschkurs entlang der Öresundbrücke und Malmö Stadt mit dem Torso Tower am Hafen und weiter nordwärts der schwedischen Westküste entlang. Nach 2:10 h ist unser Zwischenstopp, das Flugfeld Varberg erreicht. Hans hatte vorher angerufen um sicherzustellen, dass wir auch Benzin bekommen. Während Peter die skandinavische Kaffeekultur kennenlernt hat, gibt Hans den Flugplan unter der zentralen Telefonnummer auf. Dabei bleibt noch etwas Zeit die Oldtimer am Parkplatz zu bewundern.





Weiter geht an es der schwedischen Westküste bis kurz vor Göteborg, bevor wir auf Westkurs drehen um für die nächsten zwei Flugstunden über die Nordsee, das Kattegat und das Skagerrak, vorbei an der Nordspitze Dänemarks zu unserem heutigen Ziel Kristianstad „Kjevik“ zu fliegen.

Obwohl wir weiterhin tief fliegen, nimmt uns der Gegenwind fast 40km/h Fahrt über Grund. Vor der FIR Grenze verlieren wir Sweden Control im Funk. Da in Südnorwegen Rückseitenwetter herrscht, sehen wir schon aus 80km die Küstenlinie. Oslo Control übergibt uns an Kjevik, wo wir problemlos landen, tanken und parken. Leider nimmt die automatische Shellstation unsere neue Statoil Tankkarte nicht,

dafür aber die Mastercard. Für ca. €100,- kaufen wir die Weekly Season Card für Norwegen, welche die Landegebühren an allen AVINOR Plätzen, aber nicht allen anderen Landeplätze in Norwegen abdeckt.

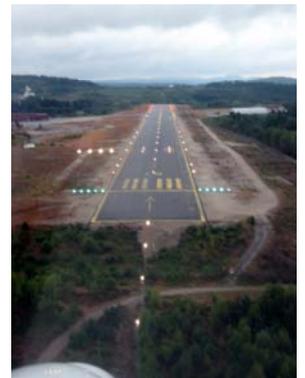


Heute sind wir bei Hans' Freund Tellef eingeladen zu übernachten, der ein Ferienhäuschen auf der Insel Randöya hat. Die versprochene Abholung per Boot ist aufgrund des Windes und Wellengangs nicht möglich, so holt er uns per Auto ab und wir setzen per Boot nur die letzten 400m über. Das Ferienhaus ist ein originales Lotsenhaus aus dem 18. Jahrhundert, an dem heute nichts mehr verändert werden darf. Im Sonnenschein essen wir mit der Familie im Freien zu Abend, später machen wir eine Bootstour durch die Schären. Bei diesem Wetter versteht man, warum die Norweger im Sommer zu Hause Urlaub machen!



Tag 3 Kristiansand (NOR) – Skien (NOR) – Notodden (NOR)

Die starke Südströmung hat eine angekündigte Warmfront schneller als uns lieb ist vorangebracht. Die Front ist mit ca. 35 kt hereingezogen. Schon früh morgens beginnt es ab 06:00 Uhr zu nieseln, und bis wir am Flughafen ankommen, regnet es richtig. Gegenüber gestern ist die Wolkenbasis von 7.500 ft auf 600 ft abgesunken und liegt im Bergland auf. Ein Weiterflug Richtung Norden wie geplant ist somit nicht möglich. Nach genauer Wetteranalyse entscheiden wir uns Richtung Oslofjord zu fliegen, aber erst nach 12:00 erscheint uns ein Abflug möglich.

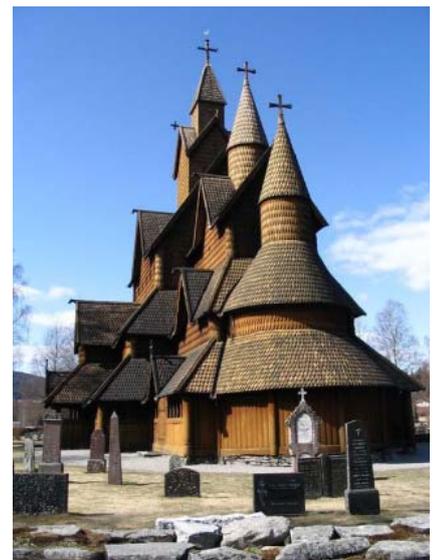


Mit Special VFR heben wir ab und verlassen die CTR. Bei guter Flugsicht aber immer zwischen 500-800 ft geht es stetig der Küstenlinie entlang ostwärts bis Skien, wo wir dann über den weiteren Flugweg entscheiden wollen. Die Basis hebt sich nur zögerlich an, wird tendenziell „scattered“ wohl bedingt durch das Lee der Berge. Der Lufthavn Skien liegt auf einer Anhöhe am Ende eines kleinen Fjords, doch bei der geringen Basishöhe heißt es Aufpassen beim Einflug in den Kanal, denn in Norwegen gibt es jede Menge Leitungen, viele davon ohne Warnmarkierung. Auch die Platzrundenhöhe fällt eher niedrig aus. Vorerst ist an einen Weiterflug im Landesinneren nicht zu denken, da dort die Wolken aufliegen.

In Skien machen wir „Kaffee“ Pause, und hoffen nach der abziehenden Front später weiterzukommen. Bestärkt durch die Einschätzung des Controllers schleichen wir uns abends entlang des Taleinschnitts und der Seen nach Notodden. Die Landebahn hat eine Anlegestelle für Wasserflugzeuge, außerdem sollte man erst nach der Straße in Bahnmitte aufsetzen, auf welcher reger Autoverkehr herrscht. Außer der Heddal-Stabkirche ist in Notodden nicht viel zu sehen, aber es gibt Benzin und einen Platz für unser Zelt. Es ist vom Flugplatz aus etwa gleichweit zur Stabkirche oder in den Ort und Hunger und Uhrzeit entscheiden gegen die Kirche.



Nach einem Fußweg von 40 min sind wir im Ort und haben die Wahl zwischen mehreren Kebabbuden. Die norwegische Variante dieses Gerichts wird anders als bei uns nicht am Spieß, sondern auf einer Herdplatte angebraten, und mit Mais und Grillsoßen in eine Tortilla eingepackt. Es schmeckt trotzdem.



Anschließend schauen wir uns das WM-Endspiel in einer urigen Kneipe mit Einheimischen an, das urige Bier dazu kostet genau €9,-.

Heute ist dies auch egal.

Später schlagen wir unser Zelt am Hängerstellplatz des Flygklubb auf, leider ist niemand da. Bei tief hängenden Wolken gehen wir zu Bett, und hoffen auf Wetterbesserung.

Tag 4 Notodden (NOR) – Fagernes (NOR) – Røros (NOR) – Trondheim (NOR)

Schon zeitig weckt uns die Helligkeit, und auf den ersten Blick sehen wir: CAVOK, das Wetter hat wieder einmal mit sagenhafter Geschwindigkeit gewechselt. Das Zelt ist schnell abgeschlagen, nach einem Kaffee im „Shell Cafe“ geht es zum Flugplatz. Notodden als privates Airfield ist nicht durch die Weekly Season Card abgedeckt, dafür ist die Landung frei. Wir zahlen noch die Parkgebühren und machen die Maschine klar.



Nach dem Start in den wolkenlosen Himmel geht es nach Norden. Wir hoffen, dass die schnell abziehende Front uns erlaubt über die Berge in einige der bekannten Fjorde einzufliegen. Über den Tinnsjø geht es an der E40 entlang. Jetzt sind wir in Norwegens Hochland angekommen und fühlen einen Hauch Buschfliegerei wie in Alaska. Die Landschaft hier ist wenig besiedelt, durchsetzt mit unzähligen Seen und Wäldern. Das Niveau steigt schnell auf 4.000 ft und mehr an; - gestern wären wir hier nicht durchgekommen - und schnell bleibt auch die Baumgrenze zurück. Felsen, Moosflächen und

Hochmoore wechseln sich ab; die höchsten Berge sind auch um diese Jahreszeit mit Schnee und Eis bedeckt.

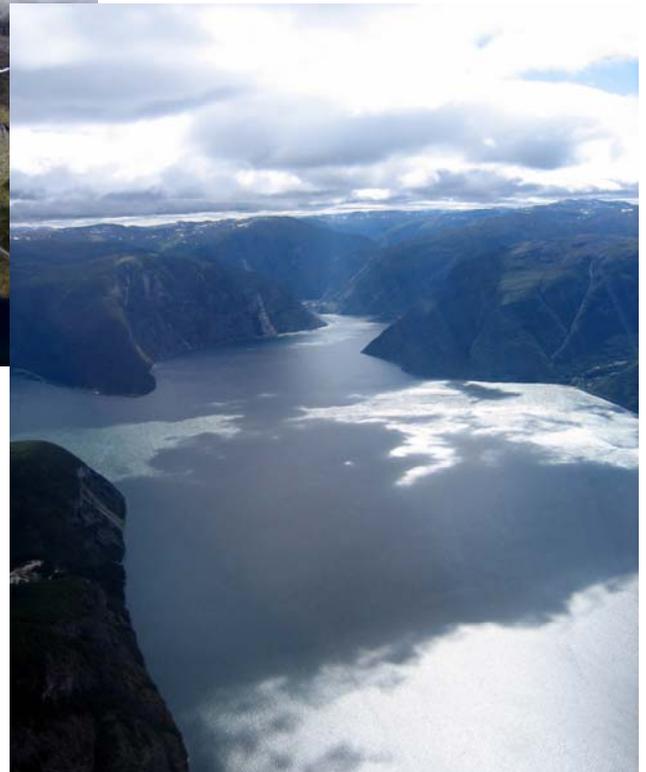
Mittlerweile sehen wir im Westen wieder Bewölkung, die der Westwind von der Küste aus in die Berge drückt. Wir folgen der E50 auf Nordwestkurs bei ordentlichem Gegenwind ins ansteigende Terrain, mit Ziel Aurland am Ende des Sognefjords. Schon bald fliegen wir in 5.000 ft dicht an der Wolkenbasis und hoffen, dass die Bewölkung am Pass zum Fjord nicht aufliegt. Immer näher steigt die Straße herauf, wir halten die Augen offen nach Stromleitungen. Das Tal wird enger und wir versetzen auf eine Talseite, um Platz zum

Wenden zu haben. Nach einer weiteren Biegung hoffen wir den höchsten Punkt erreicht zu haben. Nun verschwindet die Straße im Tunnel, doch die Wolken liegen auf – keine Chance! Wir steigen durch eine Wolkenlücke 2.000 ft höher um einen Blick „On Top“ zu werfen:



Nach Westen steht eine fast geschlossene Wolkendecke, damit ist der Abstieg in den Fjord nicht machbar. Also, zurück nach Osten, um es weiter nördlich über Laerdal erneut zu versuchen. Tatsächlich scheint hier die Südwestströmung das Tal weniger anzustauen, und bald wird klar, dass hier der Weiterflug funktioniert: der Sognefjord kommt in Sicht! Wir steigen ein wenig ab und fliegen über Laerdalsøyri in den Fjord.

Die Stimmung ist faszinierend, die Wolken liegen auf den höheren Gipfeln um den Fjord herum auf, trotzdem fällt die Sonne durch Lücken auf das Meer. Gegenüber kommt der Flugplatz Sognefjord Haukasen auf einer 1.500 ft hohen Klippe ins Blickfeld.





Wir drehen nach Nordosten ab, und fliegen über den Ardaslfjord wieder ab. Dann geht es mit fast 40km/h Rückenwind nach Osten zum Tankstopp in Fagernes.

Bei einer Tasse Kaffee holen wir das Wetter ein, und planen die weitere Strecke wieder nordwestwärts zum Geirangerfjord. Über den Brygdin See geht es nun zur E15 und weiter westwärts wieder unter geschlossener Bewölkung hinauf ins Gebirge. Am Langvatnet gabelt sich die Straße und wir folgen der A63 nach Geiranger. In 400 ft über der Passstraße geht es niedrig dahin.



nach unten weg, und wir sehen in den Fjord unterhalb der tiefer stehenden Bewölkung.



Nach der nächsten Biegung muss es sich entscheiden: entweder schaffen wir die Passhöhe oder es heißt umdrehen. Und tatsächlich fällt die Straße in Serpentinaen steil



Wir nehmen das Gas heraus und fallen mit der Straße hinab von 5.000 ft auf 2.500 ft. In Geiranger liegen mehrere Kreuzfahrtschiffe vor Anker, so bekannt ist dieser Fjord mittlerweile. Wir fliegen ein Stück in den Fjord hinein, beidseitig eingerahmt von den mehr als 1.000m aufragenden hohen Wänden und zahlreichen Wasserfällen wie den "sieben Schwestern". Leider lässt der Stratus keine Sonne durch, und es wird wieder feuchter.



So beschließen wir umzukehren, fliegen zurück an das Fjordende – immer auf Verschlechterungen achtend – und können erst kurz vor der Passstraße durch das Wolkenloch wieder hinauf zum Pass steigen.

Auf Ostkurs geht es dann nach Røros, der einzigen Bergstadt Norwegens auf 630 m Seehöhe. Neben seinem rauen Klima ist Røros für seine bestens erhaltene alte Bausubstanz und als UNESCO Welterbe bekannt. Über dreihundert Jahre wurde Kupfererz abgebaut und verhüttet. Wir parken die Maschine und gehen zu Fuß ca. 20 min ins Zentrum.



Über die Jahrhunderte wurde viele ausländische Bergbauspezialisten angeworben, darunter auch viele Deutsche. Deren Nachfahren leben heute noch in Røros, sodass man immer noch deutschen Namen begegnet.

Trotzdem bezeichnen Einheimische Røros aufgrund des Stadtbilds manchmal als die „norwegischste aller Städte“, und dem können wir nur beipflichten.

Als Übernachtungsstopp ist uns Trondheim aber dann doch lieber, und so starten wir abends noch einmal für den kurzen Flug von 40 min. Vaernes ist der viert größte Flughafen in Norwegen, trotzdem bekommen wir den freundlichsten Service. Auftanken per Self-Service und Parken gehen fix, dann fährt uns der „Ground Handler“ von der Maschine direkt zur Bahnstation. Da das Wetter eher unsicher angesagt ist, besorgen wir uns eine Übernachtung im Interrail Center, einer großen Jugendherberge im Zentrum. Und Internet ist inklusive.



Abends treffen wir Erik, einen Kollegen von Hans dem wir von Røros aus eine Nachricht hinterlassen hatten. Am umgebauten Werftgelände Solsiden ist viel los, und nach dem Essen zeigt uns Erik die Stadt. Auch wenn wir noch nicht nördlich des Polarkreises sind, so liegt Trondheim doch am 63. Breitengrad, so etwa auf Höhe von Island. Es ist erst dämmerig, als wir um 00:30 nach Hause gehen.



Tag 5 Trondheim (NOR) flugfrei

Kurz nach dem Aufstehen werfen wir einen Blick aufs Wetter, und wie erwartet wird es heute nichts werden mit dem Weiterflug: niedrige Schichtbewölkung in 600- 800 ft, eingebettete CBs und Regen. Wir beschließen heute am Boden zu bleiben, frühstücken ausgiebig und machen eine zweite Stadtbesichtigung bei Nieselregen und 13°C – die Fleecejacke ist ein Muss. Der über dem Grab von König Olav dem Heiligen erbaute imposante Nidarosdom war bis zur Reformation das Ziel vieler Pilger und im Mittelalter von ähnlicher Bedeutung wie Santiago de Compostela. Auch heute ist er wieder ein Touristenmagnet, wenn auch im Inneren recht düster. Nebenan kann man eine Waffensammlung und das Widerstandsmuseum besichtigen.

Wir lassen uns am Hafen die frischen Krabben schmecken, versagen uns aber das Vergnügen in das völlig überfüllte Hallenbad am Ende des Piers zu gehen. Den Abend beschließen wir bei einem „zünftigen“ Italiener. Im Café der Jugendherberge bekommen wir zum ‚Lettöl‘ noch gratis einen Gig einer Fifties/Punk/Rock-Band. Draußen regnet es wieder oder gefühlsmäßig „noch immer“.



Tag 6 Trondheim (NOR) – Stockholm (SE)

Der Höhentrog über Trondheim ist über Nacht nicht viel weitergekommen. Auch für die kommenden Tage ist nach Norden das Wetter feucht und eher schwierig vorhergesagt. Aufgrund des Zeitplans streichen wir die Lofoten und planen Richtung Schweden zum seit Tagen stabilen sommerlichen Hoch zu fliegen. Die norwegische Bergkette hat östlich von Trondheim eine Lücke, über diesen Pass wollen wir heute versuchen in besseres Wetter zu kommen. Die lokalen Bedingungen sind aber immer noch schlecht, und so nehmen wir uns viel Zeit um mit dem Flygbuss nach Vaernes zu fahren, die Maschine klar zu machen und den Flugplan aufzugeben. Gegen 13:00 starten wir endlich. Wir erbitten einen Abflug über das Anflug NDB Flornes, da wir direkt der E14 und dem Tal nach Osten folgen müssen; und natürlich hängen hier die dunkelsten Wolken. Mit dem OK des Controllers tasten wir uns in 900 ft zwischen vereinzelt Schauern an der Wolkengrenze entlang. Die Sicht ist OK, aber bald liegen die Wolken in unveränderter Höhe links und rechts an den Berghängen auf, doch der Talboden steigt kontinuierlich an. Nach 15 min kommt Meraker (Flugfeld Qian) in Sicht, wo es notfalls noch eine Landemöglichkeit gibt. Endlich hebt sich Stück für Stück die Wolkenbasis und es trocknet langsam ab, als es hinauf zum Pass bei Storlien an der schwedischen Grenze geht, was uns nun erlaubt der Straße in gleichbleibender Höhe über Grund zu folgen. Wegen unserer niedrigen Flughöhe erreichen wir weder die norwegische noch die schwedische FIS, und so melden wir unseren Grenzüberflug erst nach weiteren 20 min. Mit dem Queren der Berge bessert sich das Wetter nachhaltig. Mit dem Rückenwind in 3.500 ft machen wir jetzt gut 220



km/h Reise. Die nächsten 1:30 h geht es durch die ‚Mountainous Area‘ von Schweden der E14 entlang. Sollte hier der Motor Probleme machen, sind die Seen wohl noch die beste Option. Ab der Kontrollzone von Östersund kommt die Sonne heraus. Wir hatten geplant in Sundsvall an der Ostküste zwischenzulanden, haben aber dank des Rückenwindes nun die Reichweite auch direkt nach Stockholm zu kommen. Wir ändern unseren Flugplan und fliegen bei strahlendem Sonnenschein entlang der schwedischen Ostküste Richtung Süden. Jetzt schwitzen wir doch ganz tüchtig bei mittlerweile 27°C aber eine Fleecejacke unter der Schwimmweste wird man im Cockpit nicht los. Es geht über die Bucht von Gävle, und dann in die TMA von Uppsala.



In Stockholm gibt es neben Arlanda International gleich vier weitere Flugplätze. Unser Ziel ist der Flughafen Bromma ca. 6 km vom Zentrum entfernt. Sweden Control ist nett und gelassen wie eigentlich alle Controller auf dieser Reise („Are you aware of the aerial details?“ <Yes> „OK, procede and keep outside of CTR“). Wir bleiben trotz Transponderkontakt schön brav in 1.000 ft und östlich der CTR von



Arlanda. Schlussendlich geht es dann auf dem VOR TEB (Tebby) Radial 222° nach Bromma. Die Platzrunde erfolgt mit Blick auf die Altstadt. Nach

dem Tanken an der Self-Service Station, und dem Verzurren der Maschine sitzen wir im Flygbuss. Hans hatte in Trondheim per Internet einige Hostels recherchiert, und noch bevor der Flygbuss abgefahren war, haben wir ein Zimmer auf der Gamla Stan nahe der Altstadt. Die Fahrt zur Central Station dauert 10 min, den Rest zum Best Hostel gehen wir zu Fuß. Erst ist niemand an der Rezeption, dann hören wir die frohe Botschaft, dass bereits alles vergeben sei. Trotz Anruf? Nach einigen Windungen lässt sich der Mann erweichen und gibt uns das beste Zimmer zum gleichen Preis; so ist es recht!

Anschließend genießen wir den Rundgang durch Gamla Stan, Södermalm und Östermalm. Um diese Jahreszeit ist die Lage am Wasser („Venedig des Nordens“) nicht zu schlagen. Die Stockholmer stöhnen über den angeblich heißesten Sommer seit 1994, wir finden die 29°C ganz prima und sitzen nachts noch lange in den Gassen der Altstadt.



Tag 7 Stockholm (SE) – Visby (SE)

Wir deponieren morgens das Gepäck im Hostel, und machen uns auf den Weg in das Vasa-Museum. Dieses Museum wurde um das 1611 gehobene Kriegsschiff herumgebaut, und zieht jährlich mehr als eine Million Besucher an. Die Vasa selbst ist mit 69m Länge und über 19m Höhe am Kastell von beeindruckender Größe,

wobei letzteres zu einem ungunstigen Schwerpunkt geführt und das Schiff instabiler gemacht hat. König Gustav II Adolf hatte nach Kiellegung noch ein zweites Kanonendeck gewünscht (üblich war bis dato nur eines), was die Jungfernfahrt stark verkürzte; die Vasa sank 1628 nur 20 min nach dem Ablegen noch im Hafen von Stockholm. 333 Jahre später wurde sie gehoben, aufwendig konserviert und restauriert und seit 1990 ist sie im Museum für die Öffentlichkeit zugänglich. Auch die anderen Ausstellungen sind absolut sehenswert. Zurück nach Gamla Stan nutzen wir die Hafenfähre; Hafenerundfahrt inklusive.



Am Nachmittag fahren wir wieder nach Bromma, und bereiten den Abflug vor. Da wir über die Ostsee auf die Insel Gotland wollen, ist wieder ein Flugplan fällig. Nach dem Start fliegen wir auf Südkurs aus der Kontrollzone und verlassen über die Schären die Küste. 1:00 h später sind wir im Landeanflug auf Visby. Auftanken an der Self-Service Station, dann verzurren wir die Campingsachen und machen uns zu Fuß auf den Weg zum naheliegenden Campinggelände am Strand. An einem terrassierten Hang mit Blick auf das Meer ist das Zelt schnell aufgestellt. Leider sind die Fahrräder am Platz alle ausgeliehen und der letzte Bus auch schon abgefahren, und so beschließen wir noch ein abendliches Bad in der Ostsee zu nehmen und Visby morgen anzuschauen. (Heute wissen wir, dass es einen Flughafenbus nach Visby gibt, und ein Zimmer oder der Campingplatz nahe der Altstadt die bessere Alternative gewesen wäre).



Tag 8 Visby (SE) – Älmhult (SE)

Morgens bereiten wir schnell die Flugplanung für den Abend vor, und fahren dann mit dem Bus ca. 5 km nach Visby Stadt. Die alte Hansestadt ist bekannt für ihren gut erhaltenen Stadtkern samt Stadtmauer. Wir deponieren unser Gepäck und frühstücken die bekannt guten Kanelbulle.



Beim anschließenden Stadtrundgang fallen uns die vielen Kirchenruinen auf, alle ehemals katholischen Ursprungs. Auf den Schildern liest man „...abandoned during the reformation“. Im bestens gepflegten Mariendom dürfen wir zufällig einem Konzert lauschen, welches von einem Mädchenchor



aus Deutschland gegeben wird. Später nehmen wir den Bus zurück zum Flughafen. Das Bezahlen der Landegebühr fällt schwieriger aus als erwartet, man will uns eine weitere Weekly Season Card verkaufen. Direkt bezahlen könnten wir nicht, aber die Rechnung würde nachgesendet. Im Briefing Room finden wir dann ein Schild mit demselben Hinweis. Nachdem die KYSI startklar ist, geht es hinaus auf die Ostsee Richtung Öland wiederum mit Flugplan.



Wir fliegen über die Insel bis kurz vor Kalmar, dann erlaubt uns Sweden Control direkt Kurs auf Älmhult zu setzen. Diesen kleinen Ort am Möckelnsee in Smaland kennt jeder in Schweden, denn hier ist der Gründer von IKEA geboren und hier nahm das IKEA-Imperium seinen Anfang. Schade, dass wir schon an der MTOW Grenze sind; Frida und Svenja, die beiden Möbel wollten ja noch mit.

Wir haben morgens den Älmhult Flygklubb angerufen, um sicherzustellen, dass wir Sprit bekommen und übernachten dürfen. Nach der Landung auf der 500m Grasbahn kommt nach einem weiteren Anruf der Vorsitzende Peter angefahren und sperrt seine Tankstelle auf.



Netterweise bietet er uns an im Clubhaus zu schlafen, aber da alles sehr aufgeheizt ist, stellen wir lieber das Zelt auf.

Auf Hans Frage welche Muster denn der Club so fliegt, zieht

er kurz den Hangar auf und wir sehen eine Pitts Special und zwei YAK-52. Peter erklärt schon mehr als ein Dutzend YAKs aus der Sowjetunion und Russland importiert, restauriert und weiterverkauft zu haben. Der Flygklubb tritt auch regelmäßig bei Airshows und den nationalen Kunstflug-Wettbewerben auf. Tatsächlich legt ein Kamerad abends in seiner Pitts noch eine Trainingseinheit ein. Danach machen wir einen ausgedehnten Abendspaziergang in den Ort und finden die beste Pizzeria von Älmhult und Umgebung.

Tag 9 Älmhult (SE) – Stendal Borstel – Regensburg Oberhub – Unterwössen

Heute wollen wir extra früh starten, um noch vor der angekündigten Gewitterfront nach Norddeutschland zu kommen. Leider rumpelt schon das erste Gewitter, als wir den Kopf um 05:00 aus dem Zelt strecken, genau auf Kurslinie nach Süden hin ist es finster schwarz. Nach genauer Radaranalyse sieht es aber danach aus, dass diese morgendlichen Entwicklungen keine Linie bilden und sich noch lokal umfliegen lassen sollten. Also geben wir dem Flugplan auf, packen alles schnell zusammen und starten, gerade als der erste Schauer niedergeht.

Wieder einmal geht es 800-1.000 ft tief in feuchter Luft dahin. Das Umfliegen der Gewitterzellen erfordert doch einige Kurskorrekturen und so weichen wir zuerst südlich dann westlich Richtung Hässleholm aus. Die Sicht bleibt auch in den Schauern akzeptabel, aber einige hohe und dünne Sendemasten, welche in die Wolken hineinragen erfordern doch etwas mehr Luftraumbeobachtung. Südwestlich Kristianstad wird es langsam heller, und wir nehmen unsere geplante Kurslinie auf. An der Südküste Schwedens hört auch der Regen auf und wir lassen die Front nun endgültig hinter uns. Über SALLO queren wir die FIR Grenze und verabschieden uns mit einem letzten „Hejdo“ von Sweden Control. Über der Ostsee liegt niedriger Seedunst, den wir in 3.000 ft überfliegen.



Südlich Rügen sinken wir wieder durch eine Wolkenlücke und ab der Ostseeautobahn kommt die Sonne heraus. Hier scheint die erste Staffel der Gewitterfront schon nachts durchgezogen zu sein und so geht es vor der nächsten Front problemlos bis zum Flugplatz Stendal Borstel. Heute geht gerade der Altmarkpokal zu Ende, eine Qualifikation zur deutschen Segelflugmeisterschaft 2011 in verschiedenen Klassen. Nach einem Tank- und Kaffeestopp befragen wir das Wetterorakel pc_met. In Bayern soll heute am späten Nachmittag die Gewitterfront erst noch ankommen, aber das sollte sich zeitlich bis Unterwössen locker ausgehen. Richtung Süden geht es nun auf der Kurslinie vom Hinflug via Magdeburg und Halle an der Saale nach Süden. Hof genehmigt uns ein Midfield Crossing, und via Weiden sind wir bald in Regensburg-Oberhub (genau genommen ist es ja Oberhub bei Regenstauf!).



Nach gelungener Landung auf dem „Flugzeugträger“ in Oberhub stärken wir uns mit einem Schnitzel, bevor wir die letzten 58 min nach Unterwössen in Angriff nehmen. Als dann in Unterwössen ab 16:00 ein gewaltiges Gewitter niedergeht, steht die KYSI bereits wieder blitzsauber in der SGSM-Halle. Und beim Bier in der Unterkunft denkt man schon über alternative Routen bis hinauf zum Nordkap nach - für die nächste Tour?

Statistik

| | |
|---------------------|----------------------------|
| Gesamtstrecke (ca.) | 4600 km |
| Gesamtflugzeit | 29:13 h |
| Reiseschnitt | 158 km/h |
| Verbrauch | 16.9 L/h oder 10.7 L/100km |

Ausrüstung

Jeppesen Trip Kits DK/NOR/SE, VFR Guide Schweden und Norwegen (kostenloser download)
ICAO Blätter München, Nürnberg, Berlin, Rostock, VFR Karten Malmö, Gävle, Stockholm, Lulea, Sundsvall, Kiruna, 1:250.000 Karten für Norwegen (da die normalen ICAO Karten seit Jahren vergriffen. Teuer!).
Jeppessen Karte Polen, VFR Low Level RNAV Charts.
Schwimmwesten, Signalaraketen, Zelt, Schlafsäcke, Isomatten, Erdanker mit Gurten, Werkzeug.

Unsere Erfahrungen beim Fliegen in Skandinavien

- Gerade an Küstengebieten kann sich das Wetter rapide ändern. Auch wenn man die Fliegerei in den Alpen gewohnt ist, der Meereseinfluss an der norwegischen West- und Südküste schafft andere Verhältnisse. Exakte Wettervorhersagen und deren gute Interpretation geben Sicherheit!
- Ein Smartphone/PDA mit vernünftigem Internetzugang und PCmet Account sind für die Flugwettervorbereitung extrem praktisch.
- Der Liter Avgas/Mogas kostete €1,61 in Jena und Purkshof, €1,69 in Varberg, €1,23 in Kjevik, €1,62 in Notodden, €1,89 in Fagernes, €1,89 in Bromma, €2,00 in Visby, €1,93 in Älmhult und €1,70 in Stendal. Bargeld ist immer die sichere Wahl, gerade an kleinen Plätzen.
- Lande/Parkgebühren:
Weekly Season Card Norwegen ca. €106 (844 NOK), ansonsten 200 NOK pro Landung.
Weekly Season Card Schweden ca. €86 (800 SEK), ansonsten 250 SEK pro Landung an den größeren Flugplätzen. Die WSC deckt aber nicht alle Plätze ab.
- Zum Start-up/Anlassen sollte man sich in Norwegen eine Freigabe holen.
- Die Tankstationen auf größeren Plätzen sind in der Regel für Selbstbedienung eingerichtet, und akzeptieren die meisten Kreditkarten. Carnets von Shell, Statoil, BP etc. gehen manchmal, aber nicht immer.
- TMAs sind oft Luftraum C, deshalb auf Freigaben achten.
- Für Flüge von/nach Gotland ist auch innerhalb Schwedens ein Flugplan erforderlich.
- Aus dem Schengenraum gibt es nach Dänemark und Schweden keinen Zoll-Flugplatzzwang (Airport of Entry), jedoch nach Norwegen. Ein vereinfachtes Verfahren für kleine GA-Flugzeuge erlaubt es, den Flugplan mindestens 4h vor Ankunft/Abflug an den norwegischen Zoll zu faxen. Nach deren Freigabe (d.h. keine Einwände) kann auch auf anderen Plätzen ein/ausgereist werden (siehe VFR Guide 2010 Norwegen).
- Aufgabe/ Schließen des Flugplans: zentralisierte Telefonnummern beachten (siehe VFR Guides)

Nützliche Links

| | |
|-----------------------------|--|
| VFR Flight in Sweden: | www.lfv.se/AIP/AIC/A/A07-10_VFR_Flight_in_Sweden.pdf |
| VFR Guide Norway: | www.caa.no/multimedia/archive/00002/VFR-guide_2866a.pdf |
| Wetter/AIP/NOTAMS Norwegen: | www.ippc.no Internet Pilot Planning Center (kostenlos) |
| Wetter/AIP/NOTAMS Schweden: | www.aro.lfv.se AROWeb mit Login (kostenlos) |
| Wetter/GAFOR: | www.flugwetter.de DWD pc_met (natürlich auch für andere Gebiete) |
| PIREPS u.v.m.: | www.eddh.de/info/pireps.html |
| Flyklubber Norway: | www.luftfartsskolen.no/forhandlerliste.php |
| Denmark Private Aerodromes: | www.slv.dk/Dokumenter/dsweb/View/Collection-617 |

