

# Fly-Out nach Schweden

Auch im Jahr 2010 fand wieder über Pfingsten ein AOPA-Fly-Out statt. Das Ziel war Visby auf der schwedischen Insel Gotland. Warum haben wir uns ausgerechnet Visby herausgesucht? Astrid Lindgrens Romanfigur Michel aus Lönneberga weiß die Antwort: „Nichts ist schöner als ein Sommer in Südschweden.“ Unsere Kollegen von der AOPA-Schweden meinten aber, dass es auf der Insel Gotland noch schöner ist als im Rest von Südschweden, da sollten wir unbedingt hinfliegen, und sie würden uns auch begleiten. Außerdem hätte man auf Gotland auch Pipi Langstrumpf gedreht, der Flughafen von Visby wäre sehr GA-freundlich, der Tourismus im Mai nur schwach ausgeprägt, die ehemalige Hansestadt Visby wunderbar erhalten, und bis zu den Flugplätzen auf dem Festland nicht weit. Was will man mehr?

Wir starten auf Siegerland am Donnerstag den 20. Mai bei mäßigen 11°C unter einem IFR-Flugplan. Wir, das sind Stefan Kill, der stolze Eigentümer der Cirrus SR 22 mit der Kennung N666KG, Kathrin Diederich aus der AOPA-Geschäftsstelle und ich.

Eine stationäre Front teilt Deutschland diagonal in zwei Hälften: Wer im deutschen Südosten fliegen will hat Pech, die Niederschläge sind immens, die Sichten schlecht. Im Nordwesten hingegen herrscht gutes Sichtflugwetter. Für den weiteren Flugver-

lauf sind dann noch vereinzelte Seenebelfelder über der dänischen Ostsee vorhergesagt, und über dem schwedischen Festland bauen sich Gewitter auf. Auf Gotland soll es dann aber uneingeschränkt schön und sogar warm sein. Nach Instrumentenflugregeln gibt es für uns keine Herausforderungen, für unsere VFR-Kollegen wird es aber deutlich kniffliger.

Unsere Route geht von Siegerland mit Kurs Nord-Ost entlang der Front auf die Insel Maribo. Wenn das Wetter es dort zulässt wollen wir dort landen, tanken und Mittagspause machen. Mit unserer vollgetankten Cirrus haben wir aber auch bei 1000 NM Reichweite die Option direkt nach Visby weiterzufliegen. Gut, wenn man ein schnelles Flugzeug mit großer Reichweite hat. Stefan Kill fliegt das erste Teilstück, ich übernehme den Funk. Hinter Hamburg werden die Wolken wieder dichter. Mit einer gemeldeten Bewölkung von FEW in 1500 ist Maribo (EKMB) aber gut anfliegbar, wir sinken unter die Wolkendecke, landen und schließen unseren IFR-Flugplan. Leider hat man den früher hier installierten NDB-Approach deaktiviert, Geldprobleme überall. Wir haben Glück, dass der Flugplatz hier gebaut wurde, denn den Ostteil der Insel hat der Nebel fest im Griff. Auch der Sprit ist teurer geworden in Dänemark mit jetzt 17,75 DKK bzw. 2,38 € pro Liter Av-

gas. Dafür bekommen wir vom freundlichen Flugplatzmanager/Flugleiter einen Kaffee und dürfen in seiner Küche unsere mitgebrachten Sandwiches essen.

Weiter geht's, diese Strecke fliege ich. Umherwabernde Nebelschwaden verschlucken nach dem Zufallsprinzip eine Hälfte von Dänemark, die andere Hälfte Dänemarks kann die Sonne genießen. Entlang der schwedischen Südküste herrschen beste VFR-Bedingungen, einige Meilen landeinwärts stehen aber einige Cumulonimben von gigantischen Ausmaßen, die uns schon aus der Ferne auf unserem Stormscope angezeigt wurden. Nicht nur wir halten uns von ihnen fern, auch die Airliner fliegen Zick-Zack „for avoidance“.

Die Bonanza einer weiteren AOPA-Crew landet kurz vor uns in Visby, wir freuen uns mit den Kollegen über 24°C und wolkenlosen Himmel. Wir tanken AVGAS für 18,8 SEK bzw. 2,- € pro Liter. Nicht wirklich billig. In Malmö berichten unsere Mitflieger gibt es den Liter für aktuell ca. 1,50 €. Billiger ist unter dem Strich die Weekly Season Card für SEK 800 (~ 80 €), mit der wir auf den meisten staatlichen schwedischen Flugplätzen landen und parken dürfen so oft wir wollen. Weiter geht es zum Parken beim Aeroclub. Ein Einweiser in kurzen Hosen kommt mir irgendwie bekannt vor. Es ist Lennart Persson, Präsident der AOPA-Schweden, der unsere Crews herzlich begrüßt und unsere Taxis zum Best Western Strandhotel herantelefoniert.

Abends treffen wir uns auf dem Marktplatz in einem netten Restaurant zum Essen, mit Heizstrahlern kann man es draußen bis spät abends gut aushalten. Ständig kommen Neuankömmlinge dazu, leider melden sich auch einige Crews per Handy, die unterwegs auf Grund schlechten Wetters hängen geblieben sind. Aber auch in Malmö, Kopenhagen und auf Rügen kann man es ja schließlich gut aushalten.

Am Freitag Morgen treffen wir uns im hoteleigenen Theatersaal zum ersten der allmorgentlichen Briefings. Die Hälfte der



Gewinner Thema Flugzeuge: Stefan Kill

Crews ist inzwischen angekommen. Die Wetterlage in Deutschland, Dänemark und Schweden ist fast unverändert. Es empfehlen sich Ausflüge zum schwedischen Festland, etwa nach Stockholm, Linköping und Stegeborg. Kathrin Diederich und Lennart Persson geben den Crews Tips zu diesen Aktivitäten, ich mache das Wetterbriefing. Unsere Crew will jetzt fliegen. Zuerst umrunden wir den Nordteil der Insel mit seinen Steilküsten und Wäldern und kleinen Häfen in 30 Minuten, dann geht es nach der Eröffnung unseres IFR-Flugplans nach Linköping. Die Parkmöglichkeiten des vom Flugzeugbauer SAAB betriebenen Flughafens sind recht eingeschränkt, wir werden gefragt wie lange wir denn bleiben wollen? Nur kurz, wir wollen weiter nach Stegeborg, einem privaten Grasplatz, der von einem Hotelier und Restaurantbesitzer betrieben wird und der uns empfohlen wurde. In unserem auch in diesem Jahr wieder großzügig von Jeppesen gesponserten und gut ausgestatteten Trip-Kit wird er als „ES20“ geführt. Wir rufen dort an, denn er hat eine PPR-Regelung. „Okay, you can come, no problem!“ Nach 10 Minuten liegt der Platz unter uns. Fliegen mit Flugleiter gibt es hier nicht, nur einen Windsack, eine 800 m Gra-

spiste und einen Hügel direkt im Anflug auf die 08. Wir melden über Funk unsere Absichten, überfliegen den Platz, checken den Windsack und reihen uns in die Platzrunde der Piste 08 ein. Die Cirrus reagiert auf unseren Anflug mit lautstarken „Pull Up Terrain“ Warnungen, denn dieser private Flugplatz ist nicht in der Database der Avionik enthalten. Deshalb wird die Warnung aktiv, die bei der Unterschreitung einer Sicherheitshöhe außerhalb eines Flugplatzes die Crew vor einer drohenden Kollision mit dem Boden warnt. Aber jetzt bei bestem Wetter nervt die Warnung, ehrlich gesagt wissen wir auch nicht wie sie auf die Schnelle abzustellen geht.

Stefan Kill lässt sich nicht beeindrucken und landet blitzsauber. Abgestellt wird die Cirrus auf der Parkfläche direkt neben einer Landstraße, natürlich ganz ohne Zaun, was für uns an strenge Luftfahrtautoritäten gewöhnte Deutsche doch sehr außergewöhnlich und einige Erinnerungsfotos wert ist.

Eine zweite Crew gesellt sich mit ihrer Piper Arrow zu uns. Gemeinsam verbringen wir einige Stunden in der Idylle des Restaurants „Hamnkrog“ an der nahegelegenen Marina mit Blick auf den Gota-Kanal, bevor wir zurück nach Visby fliegen. Für den Abend ist ein gemeinsames Abendessen im Restaurant Lindgarden geplant. Alle die sich hierfür angemeldet haben sind auch angekommen. Mit dabei sind auch die Kollegen der AOPA-Schweden, die uns bei der Planung des Fly-Outs so tatkräftig unterstützt haben. Es wird ein geselliger Fliegerabend.

Fliegen macht Spaß, aber am Samstag haben wir keine Lust auf's Fliegen und wollen uns



Gewinner Thema Piloten: Gregor Thamm

Visby anschauen. Den meisten anderen geht es genauso. Der bestens erhaltene Kern der historischen Hansestadt und der Hafen laden zum Bummeln ein. Die Crews erkunden die Insel, zu Fuß, mit Miet-Mopeds, -Autos und -Fahrrädern. Die Schweden tauen nach einem langen und harten Winter gerade wieder auf, sie genießen Open-Air-Konzerte, sitzen zum Essen draußen. Man könnte fast meinen, das „dolce far niente“ wäre nicht am Mittelmeer, sondern in Skandinavien erfunden worden.

Sonntag ist schon unser Rückflugtag. Die Wetterprognosen sprechen von leichtem Regen aus hoher Bewölkung über Visby und Südschweden, aber die gesamte Strecke nach Deutschland ist gut VFR-fliegbar, keine Gewitter, gute Sichten, aber Gegenwind sind vorhergesagt. Wir wollen die Strecke mit der Cirrus Non-Stop fliegen, am Nachmittag mit den daheimgebliebenen Familien noch etwas unternehmen. Im Hotel und am Flugplatz verabschieden wir uns voneinander.

Eine Frage hören wir oft: Wohin das nächste Fly-Out geht? Das wissen wir noch nicht. Aber wir werden schon wieder ein lohnendes Ziel finden!

Dr. Michael Erb



Gewinner Thema Landschaft: Dr. Georg Vigh