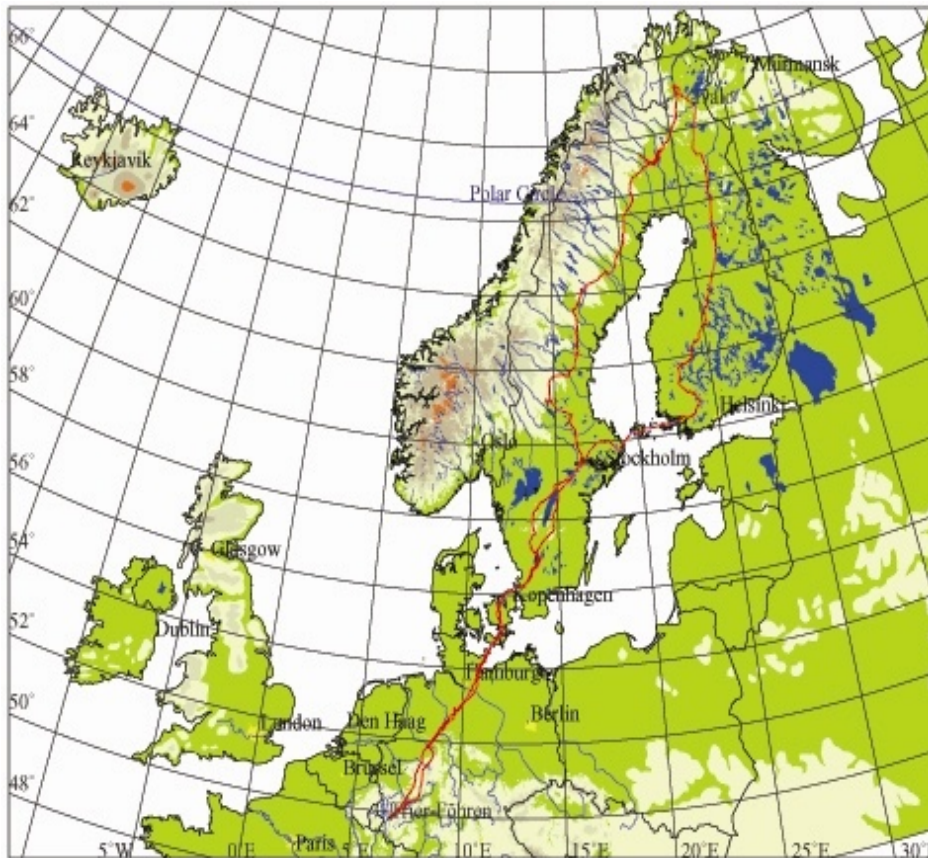


Gliding Safari nach Lappland 2001

Im Jahre 1935 veröffentlichte Wolf Hirth in der Zeitschrift Flugsport seine Zukunftsgedanken über selbststartende Motorsegler mit Klapptriebwerk.

Er schrieb:



"Mit einem Motorsegler und 50 Liter Betriebsstoff kann ein Junge in seinen Sommerferien bestimmt einmal 2000 km zurücklegen. Und das nicht in Hetze, sondern zur Erholung meistens segelnd und nur zum Start und für die letzten Kilometer am Abend den Motor anwerfend. -- Es ist einleuchtend, dass diese Jugendwanderer keine Unterstellgebühren auf den Flugplätzen zu bezahlen haben dürfen und daß sie nicht mit der Autotaxe in das beste Hotel der Stadt fahren, sondern in der Flugplatzjugendherberge, einem kleinen, sauberen, wenn auch ganz einfach eingerichteten Zimmerchen schlafen. Und wenn es 3 Tage regnet? Dann liest der fliegende Schüler ein gutes Buch, er sieht sich die fremde Stadt an oder besucht Fliegerkameraden. Er hat ja Zeit.

Wenn jene Zeit gekommen, dann werden in der Prima Aufsätze geschrieben: Wie ich nach Finnland motorsegelte."

Es dauerte dann noch fast 60 Jahre, bis die Idee, nach Finnland zu segeln, verwirklicht wurde. 1980 war zwar schon Flugkapitän Tug Wilson mit einer Pik 20 E von Jämijärvi in Finnland über Räyskälä, Mariehamn, Stockholm, Malmö, Lübeck nach Porta Westfalica, jedoch nicht wieder zurück geflogen. 1993 flogen Hartmut Hummel, Thomas Bader und Conny Schleinzer um den Bottnischen Meerbusen und erreichten als nördlichsten Punkt Sodankylä am 67ten Breitengrad (s. aerokurier ...). Hartmut machte danach noch 3 weitere Nordlandflüge, der weiteste führte bis Kiruna und zurück. Wir hatten diesmal vor, noch ein Stück weiter nach Norden zu kommen, auf jeden Fall weiter als Ivalo, das in der Zwischenzeit zwei DG-400 Flieger aus Hamburg erreicht hatten. Unsere Mannschaft: Hartmut Hummel HH (Reutlingen) mit Ventus CM, Günter Fritz 6R (Marpingen) mit ASH 26E, Johannes Renner JO (Trier) mit DG 600 M.

JO
Sonntag, 24.06.

Letzte Vorbereitungen, am 27.06. soll es losgehen. Vorsichtshalber habe ich noch neue Batterien eingebaut und die Dichtung am Ansaugflansch erneuert. Probestart in Büchel...der Motor springt nicht an. Also Starthilfekabel an die Autobatterie angeklemt und Anlaßversuch. Aber der Anlasser gibt nach ein paar Umdrehungen keinen Ton mehr von sich.

Nach der Demontage ist alles klar: der Kollektor ist hin, so ein Glück! Nicht auszudenken, wenn das jenseits vom Polarkreis passiert wäre, womöglich noch in der Luft. Einen neuen Anlasser kann ich schon am nächsten Morgen bei Alwin Güntert in Bruchsal abholen.

JO

Donnerstag, 28.06.

Leider hat sich das gute Wetter der vergangenen Woche zum vorgesehenen Starttermin verabschiedet, im Süden ist es überhaupt nicht fliegbar, deshalb kommt Hartmut mit dem Hänger nach Trier. Die Flugzeuge werden vollgepackt: Zelt, Schlafsack, Thermarestmatte, 4 Garnituren Wäsche + Rei in der Tube, Anorak, Faserpelz, Werkzeug, Ersatzteile, ONC-Karten 1:1.000.000 (mit den 500.000er Karten hätten wir die Flugzeuge überladen), Devisen für 5 Länder, Trinkflasche usw. Um 12 Uhr wollen wir starten, und wieder springt dieser Zerknalltreibling nicht an. Also erst mal Zündkerze wechseln, Kerzenstecker wechseln, Zündfunke überprüfen, neuer Versuch...jetzt läuft er, gottseidank. Aber beim Starten fehlen etwa 700 U/min. Die Bahn in Trier ist zum Glück 1200 m lang, der Start ist also trotzdem möglich. Wir segeln über Mosel, Westerwald, Sauerland, am Steinhuder Meer vorbei, bis uns bei Walsrode ein größeres Gewitter im Weg steht. In der Böenwalze gehts im besten Bart des Tages nochmal auf über 1000 m, aber wir ziehen es dann vor, ein Stückchen zurück nach Hodenhagen zu fliegen.

JO

Freitag, 29.06.

Es wird langsam Zeit, das Motorproblem in den Griff zu bekommen. Auf Verdacht wechsele ich die Vergasermembran und sehe dann die Ursache: die neue Original Rotax Ansaug-flanschdichtung steht etwa 5 mm in den Kanal hinein! Was solls, Flugzeugmotoren sind ja keine Automotoren. Bei schwacher Thermik fliegen wir über Lüneburg, überqueren die Elbe und müssen dann, es ist uns wirklich peinlich, Lübeck Turm um Freigabe bitten, mitten in der Kontrollzone einen Bart zu kurbeln. Wir verlassen die Kontrollzone nach oben und können weiter thermisch die Insel Fehmarn erreichen, wo wir nochmal auf etwa 750 m Höhe kommen. Das reicht sicher über den 20 km breiten Fehmarnbelt zur Insel Lolland. Dort ist aber zum ersten Mal ein Motorlift von 400 m erforderlich, um nicht in Maribo landen zu müssen. Über Seeland ist die Basis nur 800 m hoch, so daß wir problemlos den Luftraum C westlich von Kopenhagen unterfliegen können. Das Parterrefliegen ist hier weniger spektakulär als es den Anschein hat, denn das Gelände ist absolut flach und es gibt überall riesige Landefelder. Den Öresund nach Schweden überqueren wir mit Motorhilfe und machen dann noch zwei weitere Lifts, um aus dem thermisch toten Küstenbereich etwas weiter ins Landesinnere zu kommen. Schweden erwartet uns mit klasklarer Luft und die erst spät abends abtrocknenden Cu's zeugen von einem guten Tag. Um 19:00 Uhr landen wir auf dem wunderschön gelegenen Flugplatz Feringe, mitten in einem großen Waldgebiet voller klarer großer und kleinerer Seen. In Feringe bei Ljungby schlagen wir die Zelte auf.



Johannes bei der Reparatur seines Zerknalltreiblings

6R

Samstag, 30.06.

Unseren Traum, in drei Tagen thermisch von der Mosel nach Finnland zu fliegen, wird leider in Feringe durch eine Schlechtwetterfront mit Schauern und sehr starkem Wind zunichte gemacht. Eigentlich stört uns das nur aus sportlicher Sicht, denn wir befinden uns in einer einzigartigen Landschaft, geprägt von klaren Seen und wilden Wäldern. Dort, wo Naturliebhaber Wildnisurlaube verbringen kann es uns nicht langweilig werden. Wir nutzen unseren ersten Ruhetag für eine längere Wanderung durch die schwedischen Wälder, immer auf der Hut, bloß keinen zufällig vorbeikommenden Elch zu verpassen. Alles Spähen nach Elchen war umsonst, doch gefunden haben wir eine kleine Ortschaft, wo wir alles Notwendige zur Stärkung unseres leiblichen Wohls für einen langen schwedischen Abend einkaufen konnten. Die nachhaltigen muskulären Erinnerungen an diesen Fußmarsch werden danach spät abends in der Sauna am Flugplatz erfolgreich bekämpft.

6R

Sonntag, 01.07.

Der Blick zum Himmel frühmorgens ist ernüchternd: Es sieht nach einem weiteren Ruhetag aus. Bei insgesamt 24 Tagen, die uns zur Verfügung stehen, haben wir insgesamt 8 Ruhetage eingerechnet, und die wollen wir natürlich nicht so schnell verbrauchen. Als der Himmel schließlich am Nachmittag erste blaue Löcher zeigt, haben wir schnell gepackt und starten gegen 16:00 Uhr zu unserem Weiterflug nach Norden. In der Luft wird uns sehr schnell bewusst, dass uns kein Zuckerschlecken bevorsteht: Die Basis beträgt 800 Meter, die Windangabe unserer

Rechner mit bis zu 50 km/h wird beim Kurbeln in den meist schwachen Bärten sofort als richtig erkannt. Es werden zwei Stunden harte Arbeit: Der starke Gegenwind, die schwachen Steigwerte und unsere Blicke nach unten, die fast nur Wald und Wasser sehen, sorgen für höchste Anspannung. Es hilft alles nichts, wir können Fallköping nur unter Zuhilfenahme von zwei Motorlifts erreichen. Unsere Absicht ist, so wenig Motor wie überhaupt möglich, und deshalb ärgern wir uns schon über den Motoreinsatz.

Unser Ärger verfliegt nach der Landung auf dem bestens gepflegten Platz ganz schnell durch die freundliche Begrüßung der dortigen Segelflieger, allen voran Bengt Aronsson, Mitglied der schwedischen Nationalmannschaft und WM-Teilnehmer. Drei Wochen zuvor hat er von Fallköping aus mit einer ASH 25 noch 1000 km geflogen. Sein Bericht über diesen Flug spornt uns natürlich an, vor allem weil uns Bengt für den Folgetag gute Segelflugbedingungen verspricht. Schnell sind die Zelte neben unseren Flugzeugen aufgebaut und nach einem kurzen Fußmarsch in die Stadt sitzen wir bald vor einem köstlichen Essen und kühler Flüssigkeit. Noch im Hellen kehren wir zu unseren luxuriösen Einmann-Zelten zurück. Die Dunkelheit der Nacht ist in dieser Jahreszeit und diesen Breitengraden nur von kurzer Dauer.

Ein erster erwartungsvoller Blick aus dem Zelt am folgenden Morgen zeigt dann - nur Nebel! Doch der löst sich schnell auf und formt bald die ersten schönen Cumuli. Unser Start erfolgt um 11:30 Uhr und es geht zuerst recht mühsam los, Gott sei Dank über gut landbarem Gelände. Doch nach etwa einer Stunde gibt sich das Wetter einen Ruck: Am Nordwestufer des riesigen Vättern-See steigt die Basis rapide an, und bei Steigwerten von 3-4 m/s, wunderschönen Cu's in strahlend blauem Himmel bei Sichten von 200 km wird unsere Stimmung euphorisch. Es geht eigentlich zu schell vorwärts, wo es unter uns doch so viel zu bewundern gibt: unberührte Wälder von einsamen Seen unterbrochen - eine Postkartenlandschaft zieht unter uns durch. Schnell erreichen wir Örebro, den



Hjälmaren-See überfliegen wir am Ostende, sehen bei glasklarer Luft bereits Västerås vor uns, Uppsala weiter im Norden und östlich von uns, hinter der überaus beeindruckenden Schärenlandschaft erkennen wir Stockholm. Nördlich Västerås müssen wir dann erkennen, dass auch dieser Tag noch fliegerische Arbeit von uns verlangt. Sowohl die Cumuli wie auch die Landemöglichkeiten werden

immer spärlicher. Östlich Borlänge kämpfen wir uns bereits in meist schwacher Blauthermik weiter. Bei Falun fällt dann die Entscheidung über unser Tagesziel, Orsa am Siljansee. Die restlichen 100 km dorthin werden zu einem Nervenkitzel einhergehend mit starker Adrenalinausschüttung.

Eine märchenhafte, jedoch absolut unlandbare Landschaft im Wechsel von Wald und Sümpfen, die wie von Künstlerhand gezeichnet unsere Bewunderung hervorrufen und eine inzwischen kaum noch nutzbare Blauthermik bringen unser Gefühlsleben arg durcheinander. Bald ist uns klar: Ohne einen Lift von 600 Höhenmetern ist jedes Weiterfliegen unverantwortlich. So zünden wir am Ende dieses beeindruckenden Tages unsere Motoren und landen nach knapp acht Stunden Flugzeit um 19:00 in Orsa - einem Flugplatz mitten in der Wildnis.

Ausser einigen UL-Fliegern ist niemand am Platz, doch diese verfügen über eine kleine Kantine, wo wir unseren Hunger stillen können. Zurück an unseren Flugzeugen finden wir ein deutsches Auto vor. Es gehört Fabian, der gemeinsam mit seiner Frau die meiste Zeit des Jahres in Schweden lebt und in Flugplatznähe ein Haus besitzt. Seine Frau erkennt wohl woran es uns mangelt. Sie fährt kurz nach Hause und wenige Minuten später gibt es genügend kühles Bier.



Orsa Flugplatz - ein Paradies für alle Luftsportler

JO, 6R
Dienstag, 03.07.

Morgens gegen 4 Uhr wecken uns die UL-Flieger schon mit Motorengebrumm. Fabian holt uns zum Frühstück ab, das wie zu einer Feier im Freien hinter ihrem Haus geschmackvoll von seiner Frau zubereitet wurde. Wir sitzen lange plaudernd zusammen, denn die ersten Cumuluswolken kommen erst gegen 13 Uhr. Beim Start schon

wieder Ärger mit dem Motor, er bringt überhaupt keine Leistung, es fehlen gut 800 U/min. Nach 3 Versuchen gebe ich auf und sehe die Bescherung: der Auspuff ist glatt abgerissen!! Der Retter in der Not ist Fabian, dank seiner Hilfe ist er schon nach 1 Stunde wieder geschweißt und eingebaut. Hartmut und Günter nutzen die unfreiwillige Pause zu einem Bad in einem wildromantischen See unmittelbar neben dem Flugplatz. Bei bester Wetteroptik starten wir am späten nachmittag. Sehr weit kommen wir heute sowieso nicht, nach zwei Stunden laufen wir auf eine Regenfront auf, die offenbar langsam nach Norden zieht und landen in Stöde. Auf dem Flugplatz ist niemand, also bauen wir die Zelte auf und laufen etwa 4 km in die Ortschaft, wo wir eine Tankstelle mit Shop und eine Pizzeria finden. Meistens sind die Ortschaften noch weiter vom Flugplatz entfernt, man muß sich in Skandinavien daher immer auf einen längeren Fußmarsch nach der Landung einstellen, um Verpflegung für den Abend und den nächsten Morgen zu besorgen.



Unsere Superdusche in Stöde

IHH

6.- 8.7.

Auf der AERO in Friedrichshafen hatten sie einen Stand: Sehr freundliche Leute aus Pajala im Norden Schwedens. Als Skandinavien-Fan mußte ich mich natürlich sofort informieren.

Ja, einen neuen Flugplatz habe man gebaut, etwa 12 Km NW der Ortschaft Pajala, ein gutes Stück nördlich des Polarkreises um den Tourismus in dieser abgelegenen Region zu fördern.

Der Platz werde voraussichtlich bald eröffnet und später solle es dann auch Linienflüge dorthin geben.

Nach all diesen Infos war für mich klar: Beim nächsten Wandersegeflug fliegst du dahin.

Das war 1999. Es traf sich gut, denn für dieses Jahr war Skandinavien angesagt. Aber wir kamen damals nur bis Malå.

Heute am 6.7.01 ist unser Ziel eben dieses Pajala 67.14.48N - 023.04.30E.

Ein feuerroter Himmel mit Silberstreif hatte uns gestern Abend in Åsele, das wir am 4. Juli erreichten noch hoffnungsvoll gestimmt. In Åsele mussten wir einen Tag pausieren, hier überrollte uns am Ankunftsabend ein heftiges Gewitter. In einer alten, zur Flugzeughalle umfunktionierten Scheune hatten wir die zwei letzten Nächte verbracht. - - Aber jetzt will uns, eine von Süden recht schnell heranziehende Altostratusdecke einen Strich durch die Rechnung machen. So schnell wie möglich starten wir, um noch Anschluß an das bessere Wetter im Norden zu bekommen. Jedoch bremst uns äußerst schwache Thermik und eine Arbeitshöhe von lediglich 600 m aus. Wir werden von der Abschirmung immer wieder eingeholt. Nach etwa 80 Km bei Lycksele entscheiden wir, mittels einem 1000 m Motorlift diesem Spiel ein Ende zu bereiten. In immer besser werdendem Wetter kommen wir jetzt endlich zügig voran.



Nun schon das 5. Mal hier oben im Norden, begeistert mich das Landschaftsbild doch mehr denn je. Die gewaltigen Stromschnellen der Storforsen ziehen unter uns durch, riesige Sümpfe überqueren wir und in der klaren Luft reicht die Sicht bis zur Krümmung. Das sind Eindrücke die man so nur im Segelflug erleben kann.

Unser Ziel Pajala am Torneälven erreichen wir viel zu früh so bleibt uns noch Zeit die tolle Gegend anzuschauen. Ein kurzer Abstecher nach Aavahelukka und ein schneller 100 Km Zielrück unter einer Wolkenstraße Richtung Kiruna füllen den angebrochenen Tag aus.

Nach der Landung in Pajala werden wir mit den Worten „welcome to Pajala“ begrüßt.

Nachdem man feststellt, daß ich nicht rollen kann nimmt mich ein Ranch Rover an's Seil und zieht meinen Ventus vorsichtig zum Abstellplatz. Wir sind wohl die ersten Segelflugzeuge auf diesem Platz und werden





entsprechend bestaunt. Zelten können wir wo wir wollen nur nicht auf der Runway und den Schlüssel für den Roover bekommen wir auch noch, damit wir uns die Gegend und das Städtchen aus der Nähe anschauen können. Ja so trifft



Mitternachtsflug in Pajala

man sich wieder, es sind die netten Leute die ich auf der AERO kennengelernt hatte.

Seit 18 Uhr gehört der Flugplatz uns und um Mitternacht schauen wir uns die Gegend nochmal aus der Luft an. Da wo die Sonne steht ist Norden rufen wir uns voll Freude über Funk zu. Zwei Tage genießen wir diese Gastfreundschaft und können nur sagen: Flieger kommst Du nach Nordschweden, -- so lasse Pajala auf keinen Fall aus.

Das Wetterbild morgens um 7 Uhr

8.7.01

Um 7 Uhr krieche ich aus dem Zelt und sehe im Südwesten einen Kumulushimmel wie gemalt. Das darf doch nicht wahr sein ist der 1. Gedanke,....doch gemacht, gemacht, in Richtung unseres heutigen Ziels Ivalo ist es wolkenlos, also haben wir doch nicht zu lange geschlafen.

Um 9:21 starten wir zu einem fantastischen Flug nach Ivalo. Wie Perlen aufgereiht stehen die Cumuli, homogenes Steigen meist über 2 m und eine Landschaft, die uns in ihren Bann zieht. Man spührt den Drang immer weiter, weiter nach Norden, da hin wo die schneebedeckten Berge bei Banak auszumachen sind. Johannes stellt fest `Hier hat's noch nicht mal mehr Waldwege. Ja hier ist die wirkliche Wildnis. Wir sind in der Zwischenzeit bereits NW von Ivalo und wollen versuchen noch bis zum 70. Breitengrad zu fliegen, doch die Thermik läßt stark nach. Die Ursache ist die vom Inari See heranziehende



Anflug auf Ivalo

bodennahe Kaltluft. Wir wenden bei 69.11.27 N 25.57.45 E, eine andere Positionsangabe ist leider nicht möglich und begeben uns auf einen 80 Km Endanflug nach Ivalo. Die Höhe reicht zwar nicht aber es wird ja wohl noch mal was kommen. Alles was wir ankurbeln taugt nichts, die Situation wird spannend. Bei Km 55 finden wir aber zum Glück nochmal 3 m so daß der Anflug nach Ivalo gesichert erscheint. Nach einem extrem stressigen Endanflug drehe ich auf die 04 ein. Ich hatte keinen Meter übrig.

Direkt beim Tower stellen wir unsere Flieger ab und sind glücklich unser Traumziel Ivalo erreicht zu haben. Hier verbringen wir die klare Nacht im Zelt hinterm Tower und der Gesang des großen Brachvogels wiegt uns in den Schlaf.

JO

Montag, 09.07

"Auf Wiedersehn" sagt der freundliche Fluglotse in Ivalo auf Deutsch, als wir das Verlassen der Kontrollzone bei Kiillo melden. Das Wetter hat sich leider schlagartig geändert, bei 8/8 Bewölkung haben wir 40 km/h Gegenwind und fliegen deshalb im Sägezahn nur bis zum 120 km südlicher gelegenen Sodankylä, wo wir nach 2 Stunden landen.

Dienstag, 10.07.

Der Gegenwind ist unverändert, aber heute gibt es wenigstens Thermik mit einer Basis von anfangs 1100 m, die später bis 1800 m ansteigt. In dieser Gegend gibt es wunderschöne große Sümpfe, in denen oft baumbewachsene kleine Inseln aussehen, als ob sie im Wasser schwimmen. Kein Weg geht in diese unberührte Wildnis, man kann sie nur aus der Luft bewundern.

Östlich von Rovaniemi überqueren wir den Polarkreis und erreichen gegen 16 Uhr Pudasjärvi, einen großen Militärflugplatz, der gleichzeitig ein finnisches Segelflugzentrum ist. Das Militär benutzt den Platz nur eine Woche im Jahr für eine Übung. So früh am Tag wollen wir aber noch nicht landen und fliegen bei schwächer werdender Thermik weiter nach Süden. 50 km weiter wird die Thermik immer schlechter, die Basis sinkt unter 1000 m und es ist abzusehen, daß uns das Ratteln heute wahrscheinlich nicht erspart bleiben wird. Die Landschaft unter uns besteht hauptsächlich aus Sumpfgeländen, nur vereinzelt gibt es kleinere Ansiedlungen mit landwirtschaftlich genutzten und landbaren Flächen. Da ist es nicht ratsam, auf gut Glück tief herunterzufliegen, deshalb beschließe ich, über einem Landefeld den Motor auszufahren. Als der Propeller nach 3 Sekunden nicht erscheint, betätige ich den Notschalter, aber es tut sich auch jetzt nichts. Die Höhe ist 900 m (NN), unter mir ein Landefeld, die Entfernung nach Pudasjärvi etwa 50 km bei 30 km/h Rückenwind - jetzt kann ich nicht mehr lange überlegen. Ich drehe um nach Pudasjärvi, die Höhe reicht laut Rechner. Kurz darauf zeigt mir Günter einen Bart, der bis 1200 m geht, alles wieder ok. Und jetzt erst sehe ich die Ursache der Panne: die Hauptsicherung war herausgesprungen, das war erst ein einziges Mal vor 6 Jahren passiert. Die Lehre daraus: man sollte eine Notcheckliste eingeübt haben, die in einer Streßsituation automatisch abgespult werden kann.

6R

Mittwoch, 11.07..

Im neugebauten, modernen Clubheim in Pudasjärvi bringen uns die dortigen Segelflieger in einem gemütlichen Zimmer unter, wohlwissend dass bei der erwarteten Schauerfront die Unterkunft in Zelten wohl die schlechtere Alternative ist.

Der nächste Tag ist dann auch tatsächlich nicht fliegbar: Eine Wanderung entlang den Ufern des Iijoki-Flusses und mehrere Saunagänge in der traditionellen, alten Vereinssauna direkt am Fluß füllen den Ruhetag bzw. den größten Teil der hellen Nacht aus.



Pudasjärvi nach der durchgezogenen Kaltfront

Die Wettervorhersage am kommenden Morgen führt unmittelbar zu hektischem Treiben: Ein kleines Wetterfenster vor einer weiteren Kaltfront in Kursrichtung beschleunigt unsere Aufräum- und Packvorgänge enorm, Kaffeetrinken und Startvorbereitungen verschmelzen zu einer schweißtreibenden Aktion und bereits um 9:40 Uhr starten wir. Pyhäsalmi, 200 km südlich, ist unser Tagesziel. Ingeheim hoffen wir jedoch auf ein langsames Vorankommen der Front und damit auf eine größere Tagesetappe.

Unsere Hoffnung schwindet jedoch sofort mit jedem Meter Steigflug, bei dem sich nicht nur die riesigen finnischen Wälder, Seen und Sümpfe wie auf einer Panoramakarte vor uns ausbreiten, wir erkennen auch bereits die deutlichen Anzeichen der nahenden Kaltfront. Der Gedanke an eine Neutralisation des Tages zuckt kurz durch unsere Köpfe, doch so schnell wollen wir nicht aufgeben. Wir haben schließlich auf halber Strecke nach Pyhäsalmi noch einen Ausweichplatz, Vaala, von dem wir allerdings außer den Koordinaten keine weiteren Informationen erhalten konnten.

Auf Kurs kam keine rechte Stimmung auf. Etwa 30 km/h Gegenwind, 800 m Arbeitshöhe, zerrissene Thermik, sehr seltene Außenlandemöglichkeiten und die uns entgegeneilende Kaltfront lassen sogar unser Alternative Vaala unsicher werden. Die Zeit drängt, wir befinden uns bereits unter der Abschirmung, es hilft nur noch ein Motorlift als letzte Rettung. Erleichtert sehen wir den ausgedehnten Oulujärvi-See vor uns liegen, an dessen Rand im Wald der Platz Vaala liegen muß. Doch Günter's Funkspruch, der als erster den Platz in niedriger Höhe überfliegt, sorgt für Unruhe: "Platz Vaala ist absolut verlassen, besteht aus einer Waldlichtung mit einer Art Schotterweg in der Mitte, scheint jedoch landbar zu sein. Gebäude irgendeiner Art gibt es nicht." Es wird plötzlich unruhig im Funk: "Kommen wir da wieder raus?" ist Hartmuts erste Frage. "Wie breit ist die Bahn? Wie ist der Bewuchs seitlich der Bahn?."



Günter ist inzwischen nur noch 150 Meter hoch, die Entscheidung landen oder Motor raus und zurück nach Pudasjärvi muß umgehend getroffen werden. Das Risiko einer Landung und eines späteren Wiederstarts scheint kalkulierbar und um 11:15 Uhr setzt Günter als erster auf. Die Landebahn, oder besser gesagt der Schotterweg ist einigermaßen fest und nur in der ersten Hälfte von relativ hohem und buntem Pflanzenbewuchs umgeben. Dann ging es Schlag auf Schlag: Zwei weitere problemlose Landungen, Sicherung der Flugzeuge, erste Regentropfen und wie bestellt sehen wir gut versteckt am Waldrand eine alte, marode Holzhütte, die wir mit den

ersten Regentropfen erreichen. Die Tür lässt sich öffnen und wir sind im Trockenen. Der Zustand der Hütte wird uns jedoch endgültig klar, als mit den ersten Windböen die Tür wegfliegt.

Nach dem Frontdurchgang steht Schwerstarbeit an. Mit vereinter Kraftanstrengung schufteten wir unsere Flugzeuge zum entgegengesetzten, freieren Ende des Schotterweges. Die Zeit bis zur endgültigen Wetterbesserung reicht dann noch für ein erfrischendes Bad in den hohen Wellen des Oulujärvi.

Unser Wiederstart aus der Waldlichtung um 18:00 Uhr verläuft problemlos und nach einem weiteren Motorlift erreichen wir Pyhäsalmi nach 19:00 Uhr. Und sofort beginnt der zweite Teil dieses aufregenden Tages. Schnell verzurren wir unsere Flugzeuge um sofort den Fußweg zu einer aus der Luft ausgemachten Raststätte anzutreten. Doch unsere Landung ist nicht unbeobachtet geblieben.

Wie aus dem Nichts taucht ein Auto auf, und der Fahrer besteht darauf, uns zu fahren. So sitzen wir bereits 30 Minuten nach der Landung gemütlich mit einem kühlen Bier beim Essen auf der Terrasse als ein anderes Auto vorfährt. Der Fahrer mustert uns und fragt, ob wir die drei angekommenen Flieger seien. Er stellt sich als Vorsitzender des hiesigen Flugsportvereins vor und heißt Jukka Tikanmäki. Jukka erklärt uns ab sofort als seine Gäste, seine Gastfreundschaft ist überwältigend: Wir lernen sein Ferienhaus in atemberaubend schöner Lage direkt an einem See kennen, wir erleben mehrere Saunagänge in seiner traditionellen finnischen Rauchsauna im Blockhaus am Wasser, schwimmen nachts gemeinsam bei unwirklichem Licht im See und sitzen danach gemütlich plaudernd bei allerlei Getränken in seinem Ferienhaus zusammen. Da wir ja am nächsten Tag weiterfliegen wollen bleibt Jukka nur der Rest der Nacht, um uns die Sehenswürdigkeiten von Pyhäsalmi und Umgebung zu zeigen. Es sprengt den Umfang dieses Berichtes all dies zu schildern, doch wir wünschen jedem, der einmal in Pyhäsalmi landen sollte, die Bekanntschaft von Jukka Tikanmäki machen zu können, uns ist seine Gastfreundschaft unvergesslich!



Eine verlassene Schotterpiste im Wald – Vaala -

IHH

Pyhäsalmi --- Räyskälä

13.7.01

Jukka bringt uns den neuesten Wetterbericht für unseren Weiterflug nach Süden. Starker Gegenwind und eine schwache Kaltfront die uns in etwa 100 Km im Wege steht, machen die Sache nicht gerade einfach.

Um 8:20 sind wir in der Luft. Der starke Wind begünstigt die Wolkenstraßenbildung, was ein Vorwärtskommen überhaupt erst ermöglicht. Immer wieder müssen wir Schauer umfliegen und uns neue Wolkenstraßen aussuchen die noch nicht überreif sind. Auf diese Weise kommen wir trotz 30-40 Km/h Gegenwind recht gut voran.

Fast unbemerkt scheinen wir die Kaltfront durchquert zu haben. Die Schauer werden weniger und die Wolkenstraßen können nun länger abgeflogen werden. Wir umfliegen die TMA Tampere im Westen und treffen etwa 50 Km NW Räyskälä seit langer Zeit wieder auf Segelflugzeuge. Gemeinsam mit ihnen erkurbeln wir die Endanflughöhe auf Räyskälä. Die Finnen im Wettbewerbsstress, wir sehr relaxt nach einem der interessantesten Flüge dieses Trips.

6R

14. und 15.07 in Räyskälä

Räyskälä, der Austragungsort der Segelflugweltmeisterschaft von 1972 ?? meint es nicht gut mit uns. Es regnet mit mehr oder weniger großen Pausen zwei Tage lang. Doch Räyskälä ist ein imposanter Platz und lädt zum Verweilen ein. Tapani Uoti zeigt uns die Umgebung mitsamt hervorragendem im Wald versteckten Restaurant, ein echter Insidertip. Natürlich verbringen wir auch hier viel Zeit in der Sauna, von deren Steg am Saunaausgang man direkt in den See springen kann.



Räyskälakenner werden es bestätigen, diese Sauna liegt einmalig schön und ist das Informationszentrum des Platzes, sie hat u.a. die gleiche Funktion wie die Fliegertheke in Deutschland.

JO
Montag, 16.07.

"Sieht nicht so schlecht aus heute" meint der Flugplatzchef in Räyskälä, nachdem in der Nacht eine heftige Gewitterfront nach Norden durchgezogen ist. Wir müssen aber erst mal abwarten, bis die geschlossene niedrige Wolkendecke allmählich auflockert und die Basis ansteigt. Etwa um 13 Uhr Lokalzeit starten wir dann bei einer

Basis von knapp 500 m über Grund und können tatsächlich ohne Motorhilfe bis zur Küste südlich Turku fliegen. Ab hier ist allerdings heute über den Schäreninseln und dem Wasser keinerlei Thermik mehr zu erwarten. Um bei der Überquerung der 200 km breiten Ostsee, die hier von Tausenden Inseln aller Größen durchsetzt ist, überhaupt kein Sicherheitsrisiko einzugehen, steigen wir mit Motorhilfe nur im Gleitwinkelbereich von landbarem Gelände und fliegen über längeren Wasserstrecken grundsätzlich ohne Motor. Unsere Motoren sind ja manchmal weniger zuverlässig als ein Moped, trotzdem ist diese Flugtechnik viel sicherer, als mit einem einmotorigen Motorflugzeug in 1000 m Höhe über dem Wasser zu fliegen. Zwischen Turku und Mariehamn gibt es einige größere Inseln, auf denen Häuser, Straßen und Landwiesen existieren. Eine Außenlandung dort wäre sicher kein Problem, allerdings der anschließende Rücktransport des Flugzeugs mit Sicherheit ein größeres Abenteuer, aber ein solches Risiko kann man eingehen.

Auf der Insel Kumlinge gibt es sogar einen kleinen Flugplatz, ab dort kann dann sowieso nichts mehr schiefgehen.. Der Blick aus einem Segelflugzeug über die unzähligen Inseln dieser berühmten Schärenwelt ist unwirklich und



Ein faszinierender Ausblick – die Schäreninseln zwischen den Ålandinseln und dem finnischen Festland

einmalig. Man möchte nur noch nach unten schauen, doch allzu schnell naht unser Ziel, Mariehamn.

Auf dem Verkehrsflugplatz Mariehamn auf Åland müssen wir zwecks Flugplanaufgabe nach Schweden zwischenlanden und erreichen abends Norrtälje, wo wir wegen erneut aufziehendem Schlechtwetter fast 3 Tage festsitzen. Wir können bei diesem miesen Wetter Gott sei Dank in dem Vereinsheim auf komfortablem Polster wohnen. Wolff Hirth hatte es ja schon vor 66 Jahren gewußt, aber wir hatten seinen Ratschlag missachtet und

kein gutes Buch dabei. Obwohl die "Jungen" schon etwas älter sind (so zwischen 50 und 60), fahren sie natürlich nicht mit der Autotaxe ins beste Hotel, die freundlichen Fliegerkameraden stellen uns ihr Clubheim zur Verfügung. Mit einem Tagesausflug nach Stockholm (weniger als 2 Stunden Busfahrt) verbringen wir den nächsten Tag, und auch in Norrtälje gibt es Interessantes zu sehen.

In der alten stillgelegten aber noch funktionsfähigen Motorenfabrik "Pythagoras" führt uns Jan Rasmusson vom örtlichen Fliegerclub einen 2-Takt Glühkopfmotor aus dem Jahre 1913 vor. Man kann ihn wahlweise mit Salat-, Raps- oder Fritteusenöl betreiben, im Leerlauf bringt er es auf 30 Kolbenschläge in der Minute und pafft dabei 30 cm dicke Rauchkringel in die Luft. 88 Jahre alt und ohne Grundüberholung bis heute zuverlässig wie am ersten Tag - das wäre der ideale Motorseglermotor, wenn er nur etwas leichter wäre!



6R

Donnerstag, 19.07.

Hartmut muß in 4 Tagen wieder arbeiten, und wir sitzen immer noch in Norrtälje nördlich Stockholm in schlechtem Wetter fest. Ein Anruf zu Hause und in der Firma warnt schon einmal vor einer möglichen späteren Heimkehr.

Doch endlich tun sich spätmittags die ersten kleinen Wolkenlöcher auf. Wir starten nach 17:00 Uhr und fliegen unter Einsatz von drei Motorlifts in einem weiten nördlichen Bogen um das riesige CVFR-Gebiet von Stockholm und Uppsala herum nach Eskilstuna, das wir um 19:30 Uhr erreichen. Wir beziehen eine kleine Blockhütte und werden zum Grillen mit den dortigen Segelfliegern eingeladen. Wie überall in Skandinavien werden wir auch hier sehr herzlich aufgenommen.

Eskilstuna ist optimal ausgestattet, so dass wir auch prompt eine detaillierte Wettervorhersage des sehr guten schwedischen Wetterdienstes erhalten. Es sieht gar nicht so schlecht aus für die folgenden Tage. So lassen wir ausnahmsweise mal die obligatorische Sauna aus und gehen etwas früher ins Bett, um am nächsten Tag auch richtig fit zu sein.

6R

Freitag, 20.07.

Gut siehts aus am folgenden frühen morgen. Schnell haben wir die Flugzeuge gepackt und die Startvorbereitungen getroffen.. Doch leider entwickelt das Wetter schneller über, als wir zum Abschied die Hände der hilfsbereiten Schweden schütteln können. Doch ca 50 km weiter südlich, noch bevor wir den Vättern-See am Ostufer erreichen, wird das Wetter wieder besser und noch weiter im Süden können wir bereits sehen, daß es richtig gut wird. Wir fliegen problemlos am Ostrand des Vättern-Sees entlang, umfliegen im gebührenden Abstand den Luftraum C von Jönköping und genießen noch einmal die einmaligen Blicke auf malerische Sumpflandschaften. Nördlich Feringe gilt es doch noch einigen großen Schauern auszuweichen, doch die Thermik ist gut, und der Flug bleibt weiter problemlos.. Nach 6,5 Stunden Flugzeit erreichen wir bei schönstem Wetter Högånäs, am nördlichen Öresund bei Helsingborg. Der Queranflug auf diesen hervorragend gepflegten Platz führt genau parallel zum Strand. Dabei bleibt gerade noch Zeit, den kürzesten Fußweg zum Strand aus der Luft auszumachen. Schnell sind die Zelte nach der Landung neben unseren Flugzeugen aufgebaut. Gerne nehmen wir das Angebot an , unentgeltlich Fahrräder auszuleihen, so daß wir bereits recht zeitig in der kleinen Stadt sind, und in einem Strandrestaurant auf der Seeterrasse bei herrlichem Blick unser Abendessen einnehmen. Es verfestigt sich inzwischen auch die Überzeugung, doch noch pünktlich heimzukommen.

6R

Samstag, 21.07.

Drei kurze Motorlifts sind notwendig um bei sehr niedriger Basis Frederiksvaerk auf der Insel Seeland in Dänemark zu erreichen. Die wenigen Wolkenlücken erlauben keinen richtigen Sägezahn. Doch südlich Holbaek wird das Wetter gut, und die Basis steigt auf ca 800 Meter. Ohne Probleme erreichen wir die Inseln Falster und Lolland. Nach Fehmarn benötigen wir einen letzten kurzen Lift und erfreuen uns danach über einen eindrucksvollen Flug entlang der Küstenlinie vorbei an Grömitz und Neustadt. Schnell merken wir, daß die besten Aufwinde etwa 2-3 km vom Ufer entfernt über der Ostsee stehen. Die Aufwinde lösen bei Wetswind an der Küstenlinie ab und versetzen über das Wasser. Das Kurbeln über einer großen Wasserfläche bei doch recht diesigem Wetter ist schon gewöhnungsbedürftig. Wir queren die Lübecker Bucht direkt und haben bei Travemünde wieder festen Boden unter uns. Es geht weiter über Lübeck, die Elbe queren wir bei Lüneburg wo

uns auch eine Abschirmung das Leben schwer macht. Die Höhe reicht noch bis Hodenhagen, wo wir nach über 7 Stunden Flugzeit einschweben.

6R

Sonntag 22.07.

Nun ist es sicher, wir kommen doch noch pünktlich nach Hause. Ein problemloser Flug führt uns in 6 Stunden über den Teuto, das Sauerland und den Westerwald wieder an die Mosel, wo wir uns südwestlich von Koblenz in der Luft trennen. Bei inzwischen bestem Wetter fliegen Hartmut und Johannes nach Trier und Günter nach Marpingen.

Etwas Wehmut kommt schon auf, nach 3 Wochen gemeinsamer Erlebnisse zu Lande und in der Luft verabschieden wir uns am Himmel . Wir sind uns einig, es war ein tolles Erlebnis mit unvergesslichen Eindrücken. Wir haben den Polarkreis mehr als 300 km nach Norden überflogen, die Finnmark am 69. Breitengrad erreicht und die Wildnis Lapplands aus einem Segelflugzeug eindrucksvoll bewundern können. Neben den vielen Naturschauspielen bleiben vor allem auch die Begegnungen mit den Menschen unterwegs in bester Erinnerung. Es war teilweise rührend, welche Gastfreundschaft wir erfahren konnten. Ohne Ausnahme wurden wir aufgenommen wie gute, alte Freunde, auf deren Kommen man sich sehr freut.

Noch ein Satz für die Statistik:

An 18 Flugtagen haben wir in 90 Flugstunden ca 5500 km zurückgelegt, den Motor haben wir dabei ca 7 Stunden benötigt, davon über 3 Stunden für Starts und 2 Stunden für die Wasseretappen.

Die Autoren: JO Johannes Renner - 6R Günter Fritz - IHH Hartmut Hummel



Hartmut Hummel

Johannes Renner

Günter Fritz