

Wandersegelflug 1997



Scandiavia Gliding Safari 1997

Nach zwei, 1993 und 1995 schon durchgeführten Wandersegelfügen durch Skandinavien, war ein solcher Flug für dieses Jahr wieder geplant. Ich konnte Helmut Grix glücklicherweise dafür gewinnen, mitzumachen.

Es war die Zeit zwischen dem 17. Juli und dem 10. August vorgesehen.

Natürlich stieg die Spannung in den letzten Wochen vor dem Abflug gewaltig an, da bei einer so großen Distanz eine Schlechtwetterperiode alles zunichte machen kann.

Nach einem völlig verregneten Mai und Juni hatten wir beide, nur noch zu hoffen, daß die Bauernregel mit dem Siebenschläfer nicht ganz so genau zutrifft. Die Langzeitprognosen waren indifferent, das eine Modell, ich glaube es war das Amerikanische, sagte eher einen schlechten Verlauf des Sommers vorher, wo hingegen das Europäische Modell die Ausbildung eines sehr beständigen Hochdruckgebietes über dem Baltikum versprach.

Nun, - wie wir alle wissen - - hat sich dieses Hochdruckgebiet tatsächlich eingestellt und dem Skandinavischen Raum einen Jahrhundertssommer beschert. Auch wir konnten uns hier, zumindest ab Ende Juli nicht mehr über das Wetter beklagen.

Spannend wurde es jedoch ganz besonders in der Abflugwoche. Nach einer sehr beständigen Hochdrucklage eine Woche vor unserem geplanten Abflug, es herrschte vom Süden bis zum Nordkap das beste Segelflugwetter, baute diese gute Wetterlage ab und es wurde unbeständig. Zum großen Glück stellte sich aber just am Donnerstag dem 17.7. ein kurzes Zwischenhoch ein, das uns einen vernünftigen Start erlaubte.

Alle Zeiten in U T C

Dänemark, Schweden, Norwegen + 2 = L S T

Finnland + 3 = L

Erste Etappe :

17.7.97 Übersberg bzw. Hahnweide - Gifhorn-Wilsche

Helmut und ich hatten uns darauf verständigt, daß wir so bald wie möglich starten wollten, um uns dann in der Luft zu treffen.

Ich starte um 8:30 mit meinem wirklich voll geladenen Ventus CM. (ca. 45 Kg Flächenbel.) Um meinen "Spielkameraden" Helmut aufzufinden, was ohne jedes Problem in der Gegend von Owen klappt. Wir fliegen bei anfänglich sehr schwacher Thermik, Basis bei 1100 m über Göppingen, Schw. Hall Richtung Norden. Die Basis ist jetzt auf 1500 m angestiegen so daß wir recht zügig voran kommen. Bei Karlstadt müssen wir nach Osten ausweichen da sehr große Abschirmungen den direkten Weg verbauen. Entlang der Autobahn geht es weiter, vorbei an Wildflecken zum Kaliberg bei Neuhof. Die Luft ist hier wieder etwas feuchter geworden und die Basis nur noch 1200 m hoch. Bei Fritzlar wird das Wetter so schwach, daß wir uns einen 400 m Lift gönnen müssen um Wolfhagen bei Kassel zu erreichen. Die Wetteroptik Richtung Norden bessert sich und wir kommen wieder gut voran. Entlang der Diemel über den Sölling Richtung Braunschweig geht es weiter. Wir sind froh die Mittelgebirge überwunden zu haben, denn mit dem flacher werdenden Gelände wächst unsere Arbeitshöhe kontinuierlich an. Wegen der nun doch schon fortgeschrittenen Tageszeit, beschließen wir nach Gifhorn-Wilsche zu fliegen

Landung in Wilsche um 17:03 und dann,-- ein Empfang

wie er schöner nicht hätte sein können. Einladung zum Pfälzer Saumagen und zum Übernachten in Doppelzimmer - wie im Hotel.



Hier in Wilsche verbringen wir auch den folgenden 18. Juli, da dieser Tag nicht fliegar ist. Ein Glück für Helmut. Ihn plagt sein Weisheitszahn und gestaltet seine Gesichtsform ziemlich asymmetrisch. Aber ein Arzt kann ihm helfen. Edgar, die gute Seele des Vereins, sorgt für uns, wie die Mutter für's Kind. Die vorbildliche Ausrüstung der Fliegergruppe ermöglicht uns immer wieder einen Blick auf den Sattelitenbildempfänger, wo wir erkennen können, daß es am Folgetag ziemlich sicher weitergeht.



2. Etappe

19.7.97 Gifhorn-Wilsche - Maribo Lolland

9:26 Start bei 800 m Basis und 20 Km/h Wind aus 40E. Relativ gutes Steigen um 1-1,5 m/s. Nördlich vom Flugplatz Schnuckeheide wird der Wind stärker ca. 30 Km/h aus 34E, also direkter Gegenwind für unseren Kurs. Wir fliegen östlich vorbei an Ülzen und dann, Jo Jo-Spiel in einem 0,6m Bart. Es bilden sich vermehrt Schauer und einzelne Gewitter aus, zum Glück vorwiegend hinter uns, es wird höchste Zeit, daß wir zur Küste kommen. Einzelne gute Bärte bringen uns weiter. Bei Lüneburg steigt die Basis auf 1200 m, aber der Wind wird noch etwas stärker, er bläst jetzt mit bis zu 40 Km/h aus 50E. Noch stärkerer Wind bis zu 50 Km/h erwartet uns NÖ von Lübeck, und wir müssen uns einen Motorlift auf 700 m gönnen, um wieder besser werdende Bedingungen Richtung Fehmarn zu erreichen. Der Flug führt uns nördlich vorbei an Grube, dann über Oldenburg i. Holstein nach Heiligenhafen, wo wir in einem 3m Bart noch mal 700 m erreichen. Ich habe uns inzwischen in Maribo angemeldet. Wir können ohne Bürokratie dort hinfliegen. Maribo meldet uns abziehenden Starkregen und daß wir willkommen sind. Um den Fehmarnsund zu überqueren und um einen vernünftigen Endanflug auf Maribo zu machen, benötigen wir noch einen Motorlift auf 1100 m. Landung in Maribo um 15:09.

Netter Empfang durch den Flugleiter und die Segelflieger. Die Flieger werden gleich wieder aufgetankt und festgebunden. Da es direkt auf dem Flugplatz keine Übernachtungsmöglichkeit gibt, quartieren wir uns in einem nahegelegenen kleinen Hotel ein, um die Nacht zu verbringen.

3. Etappe

20.7.97 Maribo - Ljungby-Feringe

Der erste Blick aus dem Fenster läßt noch Freude aufkommen. Es ist allerdings erst 5:00 Uhr. Der 2. Blick, um 7:00 Uhr, enttäuscht uns dann doch sehr, 8/8 Altostratus lassen zumindest im Raum Maribo kaum Thermik erwarten.



Die Segelflieger bauen Ihre Winde auf, es ist ja Samstag und daher auch Segelflugbetrieb. Das Angebot an der Winde zu starten nehmen wir gerne an, denn wir wollen jede Möglichkeit nutzen, Sprit zu sparen. Der Wetterbericht für den nördlichen und nordöstlichen Teil Dänemarks ist jedoch recht gut und verspricht sogar gute Thermik, die wir spätestens über der Großen Insel Sjælland erreichen sollten. Um 10:12 starten wir, steigen dann noch zweimal mit Motor auf 1100 m und erreichen die Thermik bei Næstved. Die Bärte sind recht gut, im Mittel

zwischen 1,5 und 2,5 m, was uns nicht schlecht überrascht. Wir nicht Flachlandflieger, neigen doch immer zu der Annahme, daß es über flachem Inselland allenfalls nur sehr schwache Thermik geben könne.

Wir werden hier eines besseren belehrt. Ein größeres Handicap stellt der Luftraum um Kopenhagen dar. Ich melde unseren Flug als Verbandsflug zweier Segelflugzeuge an. Die erste Frage des



Kontrollers ist die nach dem Transponder. Wir sind beide damit ausgerüstet, ich verneine aber, da wir Strom sparen wollen. Das Resultat ist niederschmetternd ! Freigabe auf 2500 Ft und kein Fuß höher, auch die Erklärung daß wir in gliding condition sind, nützt nichts. Nach kurzer Beratungspause erkläre ich, daß einer von uns einen Transponder hat. Worauf uns dann 4000 Ft freigegeben werden. Ich schalte meinen uralten aber, was den

Stromverbrauch angeht, recht sparsamen Dittel-Transponder ein, und wir können in vernünftiger Art Segelfliegen. Wer allerdings glaubt die Nutzung des Transponders würde sich nur auf einen kurzen Zeitraum erstrecken, der täuscht sich gewaltig. Kaum daß wir einen Luftraum verlassen, werden wir schön brav an den nächsten weitergeleitet. Ganze 2 Stunden 40 Minuten war mein Transponder in Betrieb, die Batterie fast leer und ich ziemlich gestresst, ob des dauernden Funkverkehrs. Bei Fagerhult verlassen wir die TMA Malmö und ich kann endlich abschalten. Wir haben inzwischen den Waldgürtel Südschwedens erreicht und treffen hier auf hervorragende Sicht und Thermik. Zum Überqueren der Øresunds zwischen Helsingör und Helsingborg mußten wir uns noch einmal 600 m kaufen um sicher das andere Ufer zu erreichen. Der sehr starke NO Wind bläst mit bis zu 40 Km/h was den Vorteil hat daß sich die Thermik buchstäblich bis zur Küstenlinie ausbildet, aber den Nachteil, daß sie in den tieferen Regionen fast nicht mehr zu zentrieren ist. Feringe erreichen wir um 15:00 Uhr, nachdem wir kurz davor noch einen satten 3m Bart auf 1800 m gekurbelt hatten. Es war ein richtiger "Frischling", wie man sich das als Segelflieger wünscht.

In Feringe treffen wir wieder den Harten Kern des dortigen Vereins, Hans Birgander, Anders und all die anderen Bekannten, aus den vergangenen Jahren. Noch dazu deutsche Segelflieger die begriffen haben, daß Schweden ein hervorragendes Segelfluggebiet ist. Wir übernachteten auf dem Flugplatz in der Vereinsunterkunft und freuen uns beim gemeinsamen Abendessen auf den nächsten Tag



4. Etappe

21.7.97 Ljungby-Feringe - Elverum

Ein neuer strahlender Sommertag begrüßt uns. Schon sehr früh scheint die Sonne durchs Fenster und es wird uns bewusst daß wir uns schon weit im Norden befinden. Wir wollen heute versuchen nach Elverum in Norwegen zu fliegen. Nach einem gemütlichen Frühstück richten wir unsere Flieger her, damit wir beim Beginn der Thermik auch gleich startklar sind. Um 9:00 Uhr zeigen sich die ersten Kumuluswölkchen am Himmel und wir bringen mit Hilfe von Peter Schreckenbergs, dem ASH 25 Piloten der hier mit seiner Familie die Ferien verbringt, unsere Flieger in Start- position. Nach dem Start um 09:27 steigen wir auf 400 m und finden sofort gute Thermik die uns mit 1,5 - 2m auf 1500 m trägt. Der Wind ist etwas schwächer geworden, was sich in der Thermikqualität bemerkbar macht. Er bläst aus 90E mit 20 Km/h. Absolut problemloser Flug nach Norden, vorbei an Anderstorp, nach Alleberg, dem traditionsreichen schwedischen Segelfluggelände. Je weiter wir nach Norden kommen, desto besser wird die Thermik. Jetzt sind 2 - 3 m Bärte die Regel. Die Basis ist mittlerweile auf 2000 m angestiegen und es kommt immer mehr Freude auf. Wir fliegen, bei weiter ansteigender Basis, direkt am Ostufer des Vänernsees entlang. Diese Möglichkeit haben wir dem Ostwind zu verdanken, der die, auf dem Landstreifen zwischen dem Vätternsee und dem Vänernsee aufgeheizte Luft nach Westen schiebt, wo sie am Ufer des Vänern gar nicht anders kann als abzulösen und aufzusteigen. Südlich von Kristinehamn geht es aus 800 m mit 3m/s auf 2200 m und bei Munkfors sogar auf 2600 m. Fantastische Sicht, alle Ufer des Vänernsees sind zu sehen und auf Kurs nur Hammerwetter. Wir passieren Torsby und kurbeln etwa alle 25 Km um unsere abgeflogene Höhe wieder zu erlangen. Bald haben wir die Endanflughöhe für Elverum erreicht, aber zum landen ist es noch viel zu früh. Ein sightseeing Flug in der Umgebung von Elverum führt uns dann später nach Westen, wo wir in einem Gewitterschauer unsere Flügel waschen. Auf dem Rückflug Richtung Elverum, fallen wir dann im Abwind des Gewitters buchstäblich vom Himmel und landen in Elverum um 15:28

Freundlicher Empfang durch das dortige junge und dynamische Team, mit dabei, Mattis Thørod, mitgeflogen auf dem Hahnweidewettbewerb. Wir fühlen uns sofort wohl und können im Segelfluggelände im Doppel- zimmer übernachten. Den Abend verbringen wir zusammen mit einem exzellent deutsch sprechenden norwegischen Segelflieger im Städtchen Elverum beim smaltalk und einigen gemütlichen Bierchen.



5. Etappe

22.7.97 Elverum - Vilhelmina

Bei den Startvorbereitungen sehen wir ein paar fast unauffällige Castelanusstreifen. Der Wetterbericht ist jedoch ziemlich optimistisch und wir wollen zuerst nach Westen, in die höheren



Regionen Norwegens fliegen um dann so weit wie möglich nach Norden zu gehen. Start um 10:08. Zu diesem Zeitpunkt haben sich in unserer Wunschrichtung schon einige gewaltige CB's gebildet, sodaß wir allenfalls nach NW fliegen können. Entlang der nach NNW verlaufenden Flusstäler, in denen übrigens häufig landbare Felder auszumachen sind, kommen wir sehr gut voran.





Wir fliegen über Atna, Rösos bis östlich Trondheim über einer faszinierenden Fjällandschaft. Riesige U-förmige Täler, ausgefüllt mit großen Seen oder Flüssen im NO. Bizarre Gebirgszüge weit im Westen und baumlose, mit ocker bis gelb leuchtendem Flechtenbewuchs überzogene, kuppenförmige Höhenzügen säumen unseren Flugweg. Die Begeisterung ist sehr groß, wir dürfen aber in unserer Euphorie nicht unaufmerksam werden, denn immer wieder müssen wir lokalen, aber kräftigen Gewittern ausweichen, oder sie zum richtigen Zeitpunkt anfliegen. Eine Entladung ist so stark, daß Helmut's Vario einen totalen blackout bekommt. Nur Aus- und

wieder Einschalten bringt die Funktion zurück. Die Gegend ist auch so gut wie Menschenleer. Das alles erfordert konzentriertes Fliegen um jedes Risiko zu vermeiden. Zwischen Rösos und Trondheim überfliegen wir ein etwas höher liegendes Gebiet wo noch viele Schneefelder vorhanden sind. Der Schnee leuchtet uns blendend Weiß entgegen. Es gibt hier viel weniger Schmutz, der diesen Altschnee verunreinigen könnte.

Inzwischen hat die Gewitter- und Schauertätigkeit nachgelassen, ja, -- nördlich von Trondheim wird es sogar blau. Wir wollen nicht unbedingt testen ob es im blauen geht und beschließen nun in nordöstlicher Richtung weiter zu fliegen, wo wir in schätzungsweise 80 Km Entfernung, bereits wieder in Schweden, gute Cu - Bewölkung erkennen können. Bei Vassnäs am Kallsjön nehmen wir einen Motorlift. Hier starten wir den Motor über dem einzigen, weit und breit vorhandenen besiedelten Gebiet, um die Cu's im NO sicher zu erreichen. Es wäre sicherlich auch ohne diesen Lift gegangen, aber absolut unlandbares Gelände voraus, läßt solche Experimente nicht zu. Beim Erreichen der CU's bemerken wir, daß sich die thermisch Energie allmählich abschwächt und wir beschließen nach Vilhelmina zu fliegen. Wir landen dort um 16:30 nach einem 80 Km Endanflug über die Wald- Sumpf und Seenlandschaft Mittelschwedens. Välkommen till Lappland steht als Willkommensgruß am kleinen Abfertigungsgebäude.-- Wir sind also jetzt in Lappland angekommen. Ein Gutes Gefühl.



6.Etappe

23.7.97 Vilhelmina - Malå- Kiruna

Start um 10:30 bei 0,5/8 Cu Bewölkung weit im Norden. Da wir in der Umgebung des Flugplatzes keine Dunstschleier ausmachen können, fragen wir einen soeben gelandeten Motorflieger ob es wohl Thermik gäbe, was dieser jedoch verneint. Wir starten trotzdem und finden gleich nach dem Start auf 400 m, im Blauen, ganz passables Steigen. Etwas weiter im Norden gibt es dann schon 1/8 Cu mit Steigwerten um 1,5 m bei einer Basis von 1800 m. Wir fliegen nahezu direkten Kurs auf Malå, wo wir kurz landen wollen um alten Freunden einen Kurzen Besuch abzustatten. 1 1/2 Stunden nach unserer Landung in Mala, kommen Stig Lundgreen mit Sohn und Åke Person vorbei und ich freue mich sehr sie wiederzusehen. Ein Fläschchen Glocknergeist das ich speziell zu diesem Zweck im Frühjahr in Lienz besorgt habe, findet so seinen Weg nach Lappland.



Åke Person hat extra einen Kanister mit frischem Wasser mitgebracht, weil er damit gerechnet hatte daß wir in Malå Station machen würden. Das Clubhaus hätte uns jedenfalls wie in den vergangenen Jahren offen gestanden.

Der Tag ist allerdings noch viel zu jung um schon zum gemütlichen Teil überzugehen und - vor allem noch viel zu gut. Das Wetter hat sich in der Zwischenzeit zum Superwetter entwickelt. Um 13:35 starten wir auf der inzwischen von einem Rentier geräumten Startbahn zu unserem Tagesziel Kiruna. Das sind noch genau 275 Km. In 350 m stellen wir ab und es geht mit 2 -3 m rasant nach oben zur Basis in 2200 m. Nach 40 Km Strecke fliegen wir an Arvidsjaur vorbei mit direktem Nordkurs. Menschenleere Sumpflandschaften ziehen unter uns durch und so manches mal kommt der Gedanke hoch, es möge doch hoffentlich alles so funktionieren wie es soll. Die Thermik ist aber so zuverlässig daß die Segelfliegerei unter diesen Bedingungen 100 mal sicherer ist als jeder Flug mit einem einmotorigen Motorflugzeug. Bei Moskosel steht uns das ESR 02 im Wege. Es ist das Forschungsraketen Abschußgebiet in Nordschweden das aber zum Glück nicht aktiv ist. Wir überfliegen dieses Gebiet in Richtung Jokkmokk. Diese 90 Km legen wir in 45 min zurück und kommen nun am südwestlichen Rand des Muddus Nationalparks an. Dieses absolut unlandbare Sumpfggebiet überfliegen wir in stolzer Höhe und erreichen so direkt den Gleitflugbereich von Gällivare. Ganz im Gegensatz zu dem Flug über dieses Gebiet 1995 wo wir hier erhebliche Adrenalinstöße abbekommen hatten, ist es diesmal fast ein Kinderspiel. Wie 95 steht auch jetzt wieder die Wolkenstraße Richtung Kiruna, nur nicht so dicht und mit wesentlich höherer Basis. Etwa 50 Km SSÖ von Kiruna melden wir unser Kommen dort an, was die Diensthabe etwas aus dem Häuschen bringt. Sie hat noch eine Linienmaschine von Gällivare an der Leine und hat mächtig Angst davor, daß wir uns treffen könnten. Die Linie überholt uns gute 700m tiefer und wir können melden "Airkraft in sight" Um 17:04 landen wir in Kiruna und stellen fest daß es hier im hohen Norden nun doch erheblich kühler ist als da wo wir heute früh gestartet waren. Erstaunen dann auf dem Tower weil wir ohne Flugplan hier eingeschwebt sind. Aber nach der Erklärung wie das mit der sicheren Thermik im Segelflug so funktioniert, wird auch dieser Punkt abgehakt.

Kiruna ist eine reine Industriestadt (Eisenerz) mit wenig Idylle. Umgeben von riesigen Abraumhalden. Wir übernachten auf dem in der Stadt befindlichen Campingplatz in einem Ferienreihenhäuschen. Im einzigen größeren Hotel gibt es für uns noch was zu futtern, das Lokal ist knackevoll und wir haben Mühe einen Platz zu finden. Es gibt hier keine Nacht, um 23.30 geht die Sonne für 1 Stunde unter den Horizont. Für den Anblick der Mitternachtssonne sind wir leider zu spät gekommen. In Kiruna scheint sie vom 28.Mai bis zum 14. Juli.

7. Etappe

24.7.97 Kiruna - Kemijärvi

Beim Frühstück, Blick in die sehr ausführlichen Wetterinformationen der Tageszeitung. Eine halbe Zeitungsseite wird dafür verwendet, mit 3 -Tages Vohersagen für alle Regionen in Schweden und einer aktuellen Wetterkarte.

Wir wollten eigentlich nach Ivalo weiter fliegen, was uns aber der Blick in eben diese Wetterkarte verbietet. Eine Störung drifftet vom Nordkap kommend nach SO. Wir entscheiden, nicht mehr weiter nach Norden zu fliegen und nehmen uns als Ziel für heute die Gegend um Rovaniemi vor. Da wir hier ohne Flugplan sowiso nicht mehr wegkommen, wird der Flugplan nach Rovaniemi, mit den Alternativplätzen, Kemijärvi und Pudasjärvi aufgegeben. Nachdem wir im Selfbreefing- room unsere Flugvorbereitung abgeschlossen haben, starten wir um 10:37.

In 1000 m NN wird abgestellt und wir finden SÖ des Platzes den ersten Bart. Wir erreichen hier 1500 m NN. Stufenweise geht es dann auf 2100 m bei gutem Steigen.



Der Wind bläst aus 330E, was uns natürlich hilft. Gute Wolkenstraßenbildung fast genau auf Kurs macht ein sicheres und schnelles Vorankommen möglich. Wir können lange Strecken geradeaus fliegen und überqueren die finnische Grenze bei Pello. Ab hier fliegen wir mit Ostkurs weiter um nördlich an Rovaniemi vorbei zu fliegen. Es treten vermehrt Schauer auf, denen wir nach Norden ausweichen müssen. An der TMA von Rovaniemi melden wir uns und teilen mit, daß wir zu unserer 1. alternate nach Kemijärvi fliegen wollen. Das funktioniert ohne Probleme und wir canceln gleich noch den Flugplan. Rovaniemi Control führt uns per Radar um ein aktives Gefahrengebiet WNW von Kemijärvi, sodaß wir wirklich gefahrlos den Endanflugbart auf Kemijärvi erkurbeln können. Dort angekommen startet gerade eine Pic 20 mit der wir dann gemeinsam nochmal einen 3-4 m Bart mitnehmen. Diese Höhe nutzen wir um uns die Gegend um Kemijärvi noch etwas anzuschauen. Wir landen anschließend auf einem riesigen, aber fast völlig ausgestorbenen Flugplatz. 2,5 Km Asphalt, 40 m breit, in Top Zustand, aber sonst fast nichts. Nur eine kleine Halle mit zwei Motoflugzeugen und eben dieser, noch fliegenden Pic. Lautes Pfeiffen und Zwitschern verrät uns die Position der Pic, die in etwa 1500 m ihre Kreise zieht.

Nach der Landung lernen wir Pentti Nishonen und seine Pic kennen und verstehen jetzt warum sie so laut pfeift. Hier im Norden ist wohl die Thermik so gut, daß man auf Ruderspalt und Abdichtungen nicht so sehr achten muß.

Pentti betreut uns fürsorglich. Der Besitzer des Camingplatzes ist sei Freund, dort besorgt er uns ein Nachtquartier, wo wir die Gelegenheit, eine echte finnische Sauna zu nehmen bis in die frühen Morgenstunden auskosten. Unter anderem lernen wir hier die Uhrgesänge der Samen kennen und üben diese dann gemeinsam mit wachsender Begeisterung und viel, - sehr viel flüssiger Stimmulanz.

8.Etappe

25.7.97 Kemijärvi - Pudasjärvi

Nach tiefem Schlaf bringt uns Pentti während seiner Frühstückspause zum Flugplatz. Hier wartet bereits die örtliche Presse auf uns, um über unseren, doch etwas außergewöhnlichen Flug einiges zu erfahren. Es fallen ein paar Regentropfen mit zunehmender Tendenz. Die gesamte Wetterlage hat sich verändert. Es ist sehr feuchte und labiele

Luft eingeflossen und der Druck ist gefallen. Das alles sind keine erfreulichen Fakten für unser Vorhaben, so weit wie möglich nach Süden zu fliegen. Der Start verzögert sich aus diesem Grund auch auf 12:48 Uhr. In der Zwischenzeit haben wir wegen immer wieder auftretenden Schauern den Flugplatz ein wenig erkundet und viele Relikte aus vergangener Zeit entdeckt. So finden wir Ruinenreste aus dem 2. Weltkrieg wo dieser Platz wohl deutschen Fliegern diente.

Aber auch eine Seilwinde die Jahrelang nicht mehr benutzt wurde und am östlichen Ende der



Bahn so langsam vor sich hinrostet. Das Windenseil ist übrigens noch aufgespult. Es ist nur ein etwa 4 mm starker Draht. Nachdem sich im Westen ein größeres blaues Loch gebildet hat, starten wir um nicht ein 4. mal abledern zu müssen. Die Luft in der blauen Lücke ist leider absolut tot aber wir erkennen weit im Süden so etwas wie Cu`s die vielleicht brauchbare Thermik andeuten. Diese Thermik ist am Ende dann doch 90 KM entfernt, wofür wir, ob wir wollen oder nicht, 3 Motorlifts brauchen. Der ganze Streckenabschnitt macht nicht allzuviel Freude da wir über Flugplatzloses und sehr schlech landbares Gebiet fliegen müssen.

Den 1. Bart kurbeln wir 20 Km SÖ Ranua. 1800 m können wir bekommen. Ein weitere Aufwind bringt uns auf Endanflughöhe für Pudasjärvi.

Hier angekommen ist das Wetter so gut, daß wir noch ein Stück nach Westen fliegen um einige stimmunsvolle Bilder zu machen. Dann beginnt es auch hier wegen Übertwicklung ernst zu werden. Wir landen und werden von vielen Bekannten herzlich begrüßt. Übernachtet wird zum 1. mal im Zelt. Es ist ziemlich warm und in der Nacht fiel auch kein Regen mehr, so daß wir guter Dinge sind und uns auf den Weiterflug vorbereiten. Aber wie so oft bei gewittrigen Lagen,-- es will nicht so richtig losgehen. Erst nach einem Erfrischungsbad in einem nahegelegenen See, machen wir einen Weiterflugversuch nach Süden.

Ein Stück weit werden wir von Pentti Ahava in seinem Nimbus 3D begleitet. Dieser Versuch wird aber kurze Zeit später jäh durch massive Gewittertätigkeit gestoppt. Es gibt auch keine Möglichkeit diese Ballermänner zu umfliegen. Wir kehren um und müssen nun mit ähnlichen Problemen kämpfen. Zwischen uns und Pudasjärvi hat sich ein riesiges Gewitter gebildet, das aber, wie wir dank des Windrechners erkennen können, langsam nach NO driftet. Nach nahezu 2 Stunden warten, können wir Pudasjärvi wieder anfliegen. Nun bin ich schon zum 4. mal in Pudasjärvi, und wir werden wieder herzlich begrüßt. In Anbetracht des jetzt noch schlechteren Wetters bestehen die finnischen Gastgeber darauf, daß wir in einer festen Unterkunft übernachten und bieten uns einen Raum in einem ihrer Holzhäuschen an, das wir mit Markku Peltoniemi teilen.

Der nächste Tag ist nicht fliegbar und wir nutzen die Zeit zur Besichtigung eines sehr interessanten Freilichtmuseums, wo wir einen lebendigen Eindruck vom Lebensablauf der vergangenen Generationen, die diese Gegend besiedelt hatten, bekommen. Den Rest des Tages nutze ich zum Beerensammeln und habe das Glück, die begehrte und nur in Lappland vorkommende Moltebeere zu finden. Abends genießen wir noch die gemeinsame Sauna, ein wunderbarer Tagesausklang.

Ein weiterer Schlechtwettertag wird zu einem Ausflug nach Oulu genutzt, wo wir per Mietfahrrad eine Stadtrundfahrt machen und wo gerade jetzt ein Weindorf stattfindet. Man schlendert durch dieses Weindorf und kommt natürlich am deutschen Stand vorbei. Zu allem Glück trifft man am Ausschank auch noch einen Badenser, Konrad Heindel, im Normalberuf Förster. Der Rest ist Ehrensache. Daß am Schluss die als Präsent für die Finnen gedachte Flasche Wein in Helmut's Innentasche verstaut werden soll, aber, da diese Innentasche keine solche ist, auf der Straße zerschellt, ist einfach Pech. Eine zweite Flasche wird gekauft und der Linienbus bringt uns sicher nach Pudasjärvi zurück.

9.Etappe

29.7.97 Pudasjärvi - Kivijärvi

Es herrscht immer noch diese labile Wetterlage aber um 11:34 starten wir, steigen auf 1000 m NN und fliegen in SSW Richtung der Straße nach Oulu entlang. Hier finden wir nur sehr mäßiges Steigen. Ein zweiter Motoreinsatz ist erforderlich und bei einem mittleren Steigen von 0,5 m, fliegen wir vorsichtig weiter. Im Osten scheint das Wetter besser zu sein und wir verlagern unseren Weg in diese Richtung. Kaum da, verfallen die schönen Wolken und es geht nur sehr mühsam nach Süden weiter. Wir überqueren den Oulujärvi und finden am südlichen Ufer des Sees endlich bessere Thermik. Die nächsten 70 Km können wir nun ohne Motoreinsatz fliegen. Jedoch, die Freude währt nicht lange, voraus nur noch umfangreiche Schauer, allerdings bei guter Sicht, aber nur tote Luft. 2 mal 1000 m mittels Kurbelwelle bringen uns auf Anflughöhe für Kivijärvi. Dieser Flugplatz liegt auf einer Halbinsel des gleichnamigen Sees, hat eine nagelneue 1000 m Asphaltbahn, eine Abstellfläche und eine Hinweistafel welche Kommune für den Platz verantwortlich ist und - sonst nichts ! Der Anflug auf diesen Platz gestaltet sich allerdings total stressig ! Aus 1600 m beginnen wir den Endanflug bei einem Rückenwind von 26 Km/h. Der Platz liegt 240 m hoch, Distanz 48 Km.

Eigentlich jede Menge Reserven. Nach 3/4 des Weges versperrt allerdings eine tief liegende Wolkenbank mit Regen den Weg. Wir müssen die Klappen ziehen und vernichten damit einen Großteil unserer Höhenüberschusses. Nachdem die Wolkenbank unterflogen ist zeigt der Rechner noch etwa 150 m Überschusshöhe an, aber es regnet leicht. Bei GPS - Distanz 5 Km haben wir noch 100 m Reserve.



Nicht weit unter uns nur Hochwald, eine Straße und der Kivijärvi. Zum Zünden ist es jetzt zu spät. In 2 Km Entfernung sehen wir dann endlich den Flugplatz und wir wissen - - es reicht. Nach dem Ausrollen bleiben wir erstmal bei geschlossener Haube im Flieger sitzen, einmal zum Entspannen und - - weil es regnet.

In dem Haus neben dem Flugplatz wohnt eine Familie mit zwei Kindern. Wir hatten hier geklingelt, in der Hoffnung den Flugleiter zu treffen. Aber, nachdem wir uns in englischer Sprache vorgestellt haben, bemerken wir, daß wir überhaupt nicht verstanden werden.

Auch die Wiederholung auf deutsch bringt keinen Erfolg. Da kommt Helmut auf eine glänzende Idee. Er ruft mit dem Handy unseren Fliegerfreund Tapani Uoti in Räyskälä an, der den Leuten dann erklärt, wer wir sind, was wir tun und vermutlich auch was wir brauchen. Jedenfalls werden wir erstmal zu Kaffee und Kuchen eingeladen und danach noch in ein nahe gelegenes Hotel gefahren. Übrigens, die Leute haben mit dem Flugplatz überhaupt nichts zu tun, und freuen sich trotzdem über diesen Platz.

10. Etappe

30.7.97 Kivijärvi - Jämijärvi

Nach der Übergabe eines Blumenstraußes für die hilfsbereite und flugplatzfreundliche Familie, begeben wir uns zu unseren Fliegern, um diese startfertig zu machen.

Eine Schauerstaffel nach der anderen, mit sehr niedriger Basis überquert den Platz. Mindestens 5 mal haben wir abgeledert um allzeit bereit zu sein. Dann um 13:27 ist es endlich soweit. Ein großes Blauloch hat sich im SW aufgetan und wir können starten. Die Annahme daß es Richtung Küste etwas stabiler sein würde, bewahrheitet sich beim Blick nach SW während dem Steigflug auf 1700 m. Nach einem Gleitflug von 50 Km erreichen wir den 1. Bart. 3m sind der Lohn bei einer Basis von 1200 m. Es geht recht gut und zuverlässig. Wir passieren Alavus und fliegen von hier direkt Westkurs, denn es scheint so, als ob wir sehr gut in der Seebriese nach Süden weiterfliegen könnten. Es geht auch recht gut nur liegen direkt an der Küste keine Segelflugplätze. Wir entschließen uns nach Jämijärvi zu fliegen. Jämijärvi liegt allerdings wieder etwas östlicher und wird derzeit von kräftigen Schauern heimgesucht. 40 Km NW des Platzes, quasi im Entstehungsbereich der Schauer, warten wir so lange wir können. Eine Stunde warten wir hier nun schon in der Hoffnung, daß die Schauertätigkeit nachläßt. Die Basis, mittlerweile auf 500 m abgesunken, läßt uns keine Wahl. Wir müssen los. Steigflug mit Motor auf 1300 m und wir sind in 20 Km Entfernung auf sicherer Endanflughöhe. Ein eindrucksvoller Gleitflug zwischen den Schauerwolken mit herrlichen Regenbögen bringt uns nach Jämijärvi. Wir können im Fliegerheim übernachten, fast alle Betten sind frei. Morgen wäre das anders gewesen, da beginnt eine Motorkunstflug Meisterschaft mit vielen Teilnehmern die hier reserviert haben.

11. Etappe

31.7.97 Jämijärvi - Räyskälä

In den letzten Tagen haben wir unsere Wetterinfos von der Flugwetterberatung Stuttgart telefonisch eingeholt. In hervorragender Weise hat man uns beraten. Für heute sagt uns Stuttgart vorher, daß wir mit nachlassender Schauertätigkeit und allgemeiner Wetterbesserung rechnen können.

Die letzten morgentlichen Schauerchen lassen wir in aller Ruhe abklingen, schauen indess dem Kunstflugtraining zu und starten um 10:00 zu unserem Flug nach Räyskälä. Hier wollen wir auf jeden Fall Station machen und unseren "Helfer in der Not" Tapani Uoti und seine Familie besuchen.

Endlich können wir wieder eine Etappe ohne Motoreinsatz zurücklegen und das bei passablen 1-1,5 m Steigen. Tampere wird in einem westlichen Bogen umflogen. Um 12:27 kommen wir nach einem Anflug, der uns nochmal durch zwei Schauer führte, mit frisch gewaschenen Flügeln in Räyskälä an. Gemütlich in der Sonne sitzend, ein Lapin Kulta genießend, erwarten wir die Familie Uoti, deren Gäste wir nun für einen Tag sind.

Nach dem Frühstück, ein erfrischendes Bad im See, dann Startvorbereitungen für unsere heutige Etappe nach Schweden mit Zwischenlandung in Mariehamn.

12. Etappe

1.8.97 Räyskälä via Mariehamn - Norrtälje

Die Thermik hat begonnen und um 9:44 erheben wir uns. In 350 m stellen wir ab und steigen im ersten 1,5 m Bart auf 1000 m. Um Turku in respektablem Abstand zu umfliegen, nehmen wir zuerst Kurs auf Kiikala, dann fliegen wir Richtung Salo und weiter nach Pargas. Mit ca. 20 Km/h Wind aus 90 -100E und Steigwerten von bis zu 2 m, fällt uns das Vorwärtskommen heute nicht schwer. Ab Pargas, oder Parainen genannt, überwiegen bereits die Wasserflächen. Eine fantastische Inselwelt liegt jetzt vor, neben und unter uns. Bei super Sicht fliegen wir an den Nordufern der großen Inseln Nagu und Korpu entlang, weil die Bärte durch den hier aus 120E wehenden Wind natürlich am



Nordufer ablösen. Die Bärte tragen uns mit bis zu 2,3 m auf 1200 m und wir können ohne Risiko nach Kumlinge weiter fliegen. Hier gibt es einen Flugplatz. Am Westufer der Insel, finden wir noch mal einen Bart, der uns noch auf 850 m trägt. Diese Höhe würde gut zum Überflug nach Mariehamn reichen, aber um einen vernünftigen Anflug auf einen Verkehrsflughafen zu machen, braucht man etwas Höhenreserve. Wir gönnen uns deswegen noch einen 300 m Lift der uns diese Reserve bringt.

Nach Flugplanaufgabe und allen anderen Bürokratismen, starten wir wieder um das Ålandshaff nach Schweden zu überfliegen. Im Flugplan hatten wir als Ziel zwar Borlänge angegeben aber nachdem die Cu's die uns an der NW-Küste von Mariehamn so verlockend angelacht haben, keinen Rucker mehr abgeben, teilen wir Stockholm Control mit, daß wir nach Norrtälje fliegen werden. Kaum 20 Minuten nach der Landung kommt auch schon ein Zollbeamter um uns zu kontrollieren. Weil wir total verwundert sind, wird uns erklärt, daß eine Zollabfertigung nur deswegen notwendig ist, weil Mariahamn eine Freihandelszone ist und daher nicht als EG -Land gilt.

Norrtälje ist ein schönes, romantisches Hafenstädtchen etwa 80 Km ONO von Stockholm. Wir übernachten in einem wunderschönen Hotel und vergnügen uns abends noch im Städtchen bei super Lifemusik und rotem Wein.

13.Etappe

2.8.97 Norrtälje via Avesta - Borlänge

Was wir am Vortag nicht erreichten, wollen wir heute nachholen. Der Meteorologe in Stuttgart sagt uns thermische Umlagerungen mit Regengebieten in der Stockholmer Gegend voraus. Noch ist der Himmel blau, aber eine Aufzugsbewölkung nähert sich ziemlich schnell von Süden. Wir müssen uns beeilen und starten so schnell wie möglich. Die Abschirmung hat uns leider schon eingeholt, und wir gehen weit nach Norden um wieder die Sonne zu erreichen. Da wir ohnehin Stockholm weiträumig umfliegen müssen, ist dieser Weg nicht falsch. Thermik finden wir auch und erreichen Gimo wo wir dann in westlicher Richtung weiterfliegen müssen. Unter großflächig auseinander gelaufenen Cu's, finden wir nochmal Steigen und gehen hoch bis zur Basis. Da es im Westen, wie auch im Norden regnet, müssen wir versuchen den Regen zu durchfliegen, in der Hoffnung irgendwann mal wieder in die Sonne zu kommen, denn wir meinen weit im Westen einen etwas helleren Streifen zu erkennen. Nach langem Gleitflug, der helle Streifen war übrigens keine Täuschung, sind wir in der Sonne aber nur noch 150 m über nassem Grund. Zum Glück ist es Acker und Wiesenland, so können wir mit ruhigem Gefühl unsere Helferlein bitten, einzuspringen.

Sie tun uns wieder mal den Gefallen und tragen uns bis auf Anflughöhe für Avesta das wir dann durch ein Wolkenloch, der aufgelockerten, aber tief hängenden Bewölkung erkennen und dort landen. Wir warten hier 3 Stunden bei Kaffee und erzählen von unserem Flug. Nachdem sich nun die tiefen Wolken aufgelöst haben, fliegen wir mit einem Lift zum 45 Km entfernten Borlänge. Wir lernen hier Jannica Wunge und Anders Ziden kennen. Sie sind seit diesem Jahr stolze Ventus CM Besitzer und wir werden von den beiden eingeladen bei ihnen zu übernachten.

14. Etappe

3.8.97 Borlänge - Elverum

In Norrtälje hatte ich festgestellt daß sich mein Reifen vom Spornrand, langsam auflöst und diesen mangels Ersatz, notdürftig mit Leinenband verstärkt. Nun wird es höchste Zeit ihn zu ersetzen. Jannica, die Werkstatteleiterin ist, und daher weiß wo diese Dinge lagern, kann mir zum Glück einen neuen Reifen besorgen. Das Wetter ist wieder gut und wir beschließen noch einmal in Elverum vorbei zu schauen. Bis die Thermik einsetzt haben wir noch viel Zeit und besichtigen derweil ein ölverschmiertes Ungetüm, eine Antonov aus Estland, die zum Absetzen von Fallschirmspringern eingesetzt wird.

Anders will uns ein Stück begleiten und Jannica hilft beim Transport der Flugzeuge zu Startstelle. Der Boden ist etwas weich, das Gras auch nicht gerade kurz, so entschließen wir uns die ersten 20 m eines Rollwegs mit zu benutzen. Dies war eine weise Entscheidung denn ich brauche 3/4 der Grasbahn bis ich endlich freikomme. Das kleine Rad, der weiche Boden und das schwere Flugzeug können sich schon dramatisch auswirken.

Um 10:30 stellen wir in 350 m GND ab und ein guter 1. Bart saugt uns auf 1200 m NN. Wir warten bis auch Anders kommt und fliegen dann in bestem Wetter ab. Wir fliegen über Gagnef, Dala Jarna, nördlich an Finnskoga und Hässlemön vorbei, völlig problemlos nach Elverum. Unterwegs beeindruckt uns noch die Beobachtung einer Ablösung wie wir sie noch nie gesehen haben. Zyklonenartig bewegt sich der Ablösewirbel vom Ufer eines Sees, quer über diesen. Es sieht aus, als hätte jemand den Stöpsel gezogen und alles Wasser würde in diesem Wirbel verschwinden. Hier in Elverum, kommen wir so früh an, daß wir uns noch eine 150 Km lange Rundflugschleife nach NW gönnen, wo wir die Umgebung von Lillehammer erkunden. Nach der Landung in Elverum treffen wir wieder bekannte Gesichter und erzählen von unseren zwischenzeitlichen Erlebnissen.

15. Etappe

4.8.97 Elverum - Trollhättan

Bei bester Wetteroptik starten wir um 10:00. Steigwerte 2 m und mehr. Ach hätten wir doch mehr Zeit, Heute könnten wir mit der 2. Runde beginnen, so super sieht das Wetter im Norden aus. Der Zander Rechner zeigt den Wind aus Nord mit 15-20 Km/h. Wir müssen, ob wir wollen oder nicht, nach Süden fliegen, da wir spätestens in 6 Tagen zu Hause sein müssen. In unsere Richtung sieht es nicht ganz so verlockend aus aber wir sind zuversichtlich da ja der Wind aus Norden die gute Luft mit sich bringt. Allmählich entwickeln sich auch im Süden 2-3/8 Cu`s und es geht gut voran. Wir fliegen über Haslemoen, etwa 50 Km östlich an Oslo vorbei bis zum Knie des Glomma bei Kongsvinger. Heute sollte es mindestens bis in die Umgebung von Göteborg gehen, aber gerade in dieser Gegend, so scheint es, wird es schlechter. Noch sind wir weit entfernt. Eine hügelige und kaum besiedelte Landschaft zieht unter uns durch. Wir fliegen ziemlich genau der Grenze zwischen Norwegen und Schweden entlang nach Süden. Die Basis ist jetzt dummerweise auf etwa 1100 m abgesunken, aber die zuverlässige Thermik läßt einen problemlosen Flug zu. Der Wind hat etwas aufgefrischt und kommt jetzt aus 40-70E mit 25 Km/h. Das bedeutet, daß wir uns vielleicht mehr zur Küste hin orientieren sollten denn der Vänersee der jetzt östlich von uns liegt könnte stabilisierend wirken. Wir fliegen also etwa 200E und kommen in der Nähe von Strömstadt nun endgültig nach Schweden zurück. Weiter Richtung Fjällbacka geht es wieder super auf 1400 m NN. Doch dann weiter südlich, fast schon an der Küste, laufen wir wegen Gewittern in dieser Gegend und südlich davon, auf. Wir müssen ein Stück zurückfliegen und erst mal abwarten. Hier entscheiden wir uns, nach Trollhättan zu fliegen das wir jetzt mit 20 m über Gleitpfad eigentlich erreichen sollten. Der Rückenwind der in unsere Endanflugrechnung eingegangen ist, läßt dann mit der abnehmenden Höhe stark nach, und die neue Windübernahme zeigt ein deutliches Defizit, wir brauchen noch einen

Bart. Zum Glück findet Helmut, der etwas voraus ist, etwa 20 Km vor Trollhättan noch diesen rettenden Bart und, wir haben wieder das gute Gefühl, diese Strecke ohne Motoreinsatz bewältigt zu haben.

Der Flugplatz liegt am östlichen Rand der Stadt, direkt neben den großen Industrieanlagen Saab und Volvo-Aero corp. Auch eine Segelfluggruppe ist angesiedelt und kurz nach unserer Landung auf dem Grasstreifen des Platzes, kommen auch schon ein paar Leute aus einem Hinterausgang des Volvowerkes auf uns zu, um uns zu begrüßen. Es sind u.a. ein Österreicher, der auch Segelflieger ist und heute hier seinen ersten Industriepraktikumstag erlebt und dessen Betreuer. Sie hatten uns bei der Landung beobachtet und mußten natürlich schauen was da abgeht. Wir werden von einem hiesigen Segelflieger in die Stadt gefahren und treffen, wie der Zufall es will, den Österreicher mit seinem Betreuer. Der Betreuer wird kurzerhand zu unserem Betreuer umfunktioniert und zeigt uns die Stadt und die hoch interessanten Schleusen des Götakanals, der ja auf seinem Weg von Göteborg nach Stockholm, hier in Trollhättan, seinen größten Höhenunterschied mittels eben dieser Schleusen überwinden muß.

Den Abend verbringen wir in einem netten Fischrestaurant zusammen mit unserem österreichischen Fliegerfreund Folker Fuchs und haben uns bei einigen Gläschen guten Weines viel zu erzählen.

16. Etappe

5.8.97 Trollhättan - Rendsburg

Start um 9:04 bei blauem Himmel und starkem NO-Wind mit 45 Km/h. Der Vänernsee stabilisiert so sehr, daß wir bis zum Waldgürtel etwa 30 Km SÖ fliegen, um dort zu versuchen die sehr zerrissene Thermik auszukurbeln. Etwa 6 Km nördlich von Alingsås greifen wir uns den 1. Bart, es ist aber nur ein besserer 0-Schieber der uns nur 90 Meter und 1,5 Km Versatz bringt.

In 560 m NN fliegen wir ab und erreichen den nächsten Fetzen aber erst so tief, daß bei mir 200 m Kurbelwelle notwendig werden um den Bart zu erwischen. Das war verdammt tief, ich denke, nicht viel mehr als 100 m GND. Eine Wiese war allerdings vorhanden -- für alle Fälle. Bei Borås haben wir es geschafft. Mit gut 3m saugt es uns nach oben. Wolkenstraßen mit einer Basis in 1400 m haben sich gebildet, allerdings führen sie nach SW, da wollen wir eigentlich nicht hin. Wir kreuzen 1, 2 Wolkenstraßen und bemerken dann, daß die Bewölkung Richtung Süden immer dichter wird. Die Wolkendecke beginnt hier fast zu 8/8 zusammenzuwachsen. Deshalb fliegen wir daraufhin unter der letzten noch in der Sonne liegenden Wolkenstraße zur Küste, die weniger Bewölkung hat.

Wir haben beide dieselbe Idee, der Küste entlang nach Süden zu fliegen, um so Dänemark zu erreichen. Kurz nachdem wir in die TMA Halmstadt eingeflogen sind, werden wir nach unserer destination gefragt. Da wir vorhaben unseren Heimflug unbürokratisch zu bewältigen, sage ich einfach destination Höganäs. Wir sind schon fast in Halmstadt und ich auch noch recht tief, wo uns der Tower mitteilt, dass wir derzeit nicht nach Höganäs fliegen können, da im Luftraum Ängelholm eine militärischen Übung stattfindet. Wir hätten zwei Möglichkeiten, entweder in 1000 Ft diesen Luftraum zu unterfliegen oder in Halmstadt zu landen, bis 16:00 zu warten um dann weiterzufliegen. Ich bitte um 5 minuten Bedenkzeit, 1. um wieder eine vernünftige Höhe zu erreichen und 2. um mit Helmut über DIE -- Idee zu diskutieren. Nach 5 Minuten teile ich Halmstadt mit, daß wir wieder nach Norden zurückfliegen werden. Bei Falkenberg sind wir außerhalb der TMA und melden uns in Halmstadt ab. Ach ja, kurz davor hatte ich dort noch angefragt, ob wir vielleicht einen Flugplan via Radio nach Dänemark aufgeben könnten, was allerdings abgelehnt wurde. Merke : - Wecke keine schlafenden Hunde !

DIE -- Idee hatten wir beide: Denn, auf unserem Weg Richtung Küste leuchtete uns die Insel Anholt, die mitten im Kattegat in etwa 60 Km Entfernung vom schwedischen Festland liegt, so einladend entgegen, daß uns eigentlich gar keine andere Idee kommen konnte.

Wir fliegen den direkten Weg, funken wir uns gegenseitig zu. Direkt am Strand bei Falkenberg kurbeln wir einen guten 2m Bart bis auf 1450 m aus, und befinden uns danach schon mindesten 5 Km über offener See.



Der Wind weht hier mit 40 Km/h aus 44E und der Gleitpfad sagt uns, daß wir am Flugplatz auf der Insel Anholt in 450 m ankommen werden. Da der Flugplatz Anholt aber auf der Westseite der Insel liegt, müssten wir eigentlich in gut 550 m Anholts Ostküste erreicht haben. All diese Überlegungen gehen uns durch den Kopf, bevor wir endgültig "ablegen". Ein wunderschöner, 60 Km langer Gleitflug über den Kattegatt folgt und das schönste daran ist, daß wir gar nicht mal so unheimlich hoch sind. Wir haben das Glück alles ganz genau zu sehen, die Schiffe, große und kleine und die Schaumkrönchen der Wellen, vor allem aber den fast schneeweiß leuchtenden, unaufhörlich näher rückenden Oststrand der Insel. Der Wind läßt auf dem gesamten Gleitflug kaum nach, selbst bei der Ankunft auf Anholt rechnet mir mein Zander immer noch einen Wind von 33 Km/h aus. Die Insel ist zu klein als daß sie bei diesem Wind einen ausfliegbaren Bart entstehen lassen könnte, so starten wir unsere Motoren im Flugplatzbereich von Anholt und beginnen den Steigflug um die 2. Hälfte der Kattegatquerung zu bewältigen.

Wir können von hier die Küste des dänischen Festlandes gut sehen und erkennen, daß sich die Cumuluswolken erst weit im Landesinnern entwickeln. Sie sind mindestens 90 Km entfernt. Deshalb steigen wir auf 1700m NN um dann, nach einem zweiten, langen Gleitflug in der Nähe von Randers



die ersten, schwachen Blaubärte zu pflücken. Ganz vorsichtig fliegen wir in SW Richtung weiter und stetig werden die Bärte besser. 2-3 m finden wir nun, bei einer Basis von 1600 m, was auch gleichzeitig die Arbeitshöhe darstellt ! Wir befinden uns bereits sehr nahe der Westküste und fliegen bei diesem herrlichen Wetter in Windeseile Richtung Heimat. Die Inseln der Nordsee ziehen vorüber. Die Insel Romø und weiter südlich die Insel Sylt über der zwei, drei kleine

Cumuluswölkchen schweben. Bis Husum Schauendahl wollen wir fliegen, um dort die bekannten Husumer Krabben zu kosten, aber, wir wollen es nicht glauben, wir finden einfach diesen Flugplatz nicht. Da, wo er nach der Karte und nach GPS sein müßte gibt es nur schöne grüne Wiesen. Wir fliegen daraufhin nach Rendsburg und landen dort um 16:50. Keiner fragt zum Glück, woher, wohin,-- wir sind ganz einfach da.

17. Etappe

6.8.97 Rendsburg - Wolfhagen Granerberg

Eine Besichtigung des Nord-Ostsee-Kanals mit der Besonderheit des Fußgängertunnels wird uns beim Bezahlen der Hotelrechnung empfohlen.

Es ist noch früh am Tag uns so nehmen wir diese Empfehlung gerne an.

Ein starker Ostwind treibt niedrige Wolkenfetzen vor sich her. Wir werden sicher noch eine ganze Weile warten müssen bis sich diese Fetzen in brauchbare Cumuluswolken verwandelt haben und können uns deshalb für die Besichtigung des Kanals ruhig etwas Zeit nehmen.

Doch schneller als wir geglaubt haben, entwickelt sich das Wetter zum Besseren.

Um 9:14 starten wir, um unseren Heimatflugplätzen so weit wie möglich näher zu kommen.

Bei einer Basis von 700 m und Steigwerten von knapp 1 m aber Wolkenstraßenbildung, kommen wir doch so einigermaßen vorwärts. Nach etwa 60 Km Flug in SÖ Richtung erreichen wir den ersten besseren Bart und die Basis ist hier wenigstens schon 850 m hoch. Bei der Grambecker Heide erreichen wir dann schon 1000 m NN. Wir kommen an die Elbe und fliegen ihr in östlicher Richtung, bei jetzt prima Bedingungen, entlang. Der Ostseeeinfluß ist hier endgültig vorbei und die Basis ist weiter angestiegen.

Doch wie so oft, wenn es allzu schnell gut wird, kann es schnell auch wieder anders kommen. Die Wolken werden größer und riesige Gebiete sind plötzlich abgeschattet. Wir müssen nach SW ausweichen um wieder in die Sonne zu kommen. Helmut ist etwas früher abgebogen und so fliegen wir getrennt weiter. Wieder in der Sonne angekommen, finde ich bei Gardelegen recht gutes Steigen und kann mich südlich davon sogar auf

1800 m aufschwingen. Helmut fliegt etwa 20 Km westlich von mir und kommt gleich schnell voran. Der Harz ist in Sicht und ich beschließe dieses Mittelgebirge östlich des Brocken zu überqueren. Da der Wind mit 26 Km/h aus 66E kommt, spekuliere ich mit Hangwind um eventuell auf diese Weise die Höhe des Brocken zu erreichen. Der Harz ist so gut wie ganz abgeschattet aber die Wolke darüber zeigt noch Strukturen, so daß ich zuversichtlich in 1400 m abfliege. Bei der Querung finde ich dann weder Hangwind noch Thermik und komme so tief auf der Südseite an, daß ich in das nach Bad Lauterberg auslaufende Tal einfliegen muß um weiterzukommen. Der Motor ist schon ausgefahren, da spüre ich, daß es gewaltig rupft. Soll ich nun zünden, oder nicht, das war für einen kurzen Augenblick die Frage ? Da ich mich aber auf keinem Wettbewerb befinde, entscheide ich mich für Zünden, steige 2-3 Kreise mit Motor und habe nun wieder so viel Luft unter den Flügeln, daß es mir bedeutend wohler ist.

Der Weiterflug nach Kassel stellt dann kein Problem mehr dar. Wir treffen uns hier und beschließen in Wolfhagen auf dem Granerberg zu landen. Unserem gemeinsamen Fliegerfreund Helmut Thielemann und seiner Karin wollten wir sowieso einen Besuch abstatten. Ein herzlicher Empfang durch Karin und Helmut, aber auch der erste Anschluß, - wir waren ohne Funk gelandet, weil wir keine Aktivitäten, außer einem Modellflieger gesehen hatten und weil auf unsere Anfrage vor 30 Minuten keine Antwort kam.

18. Etappe

7.8.97 Wolfhagen Granerberg - Übersberg bzw. Hahnweide

Auf zur letzten Etappe.- Wir haben Querwind auf einer nur 500 m langen Graspiste, die aber zum Glück sehr hart und auf der einen Seite etwas abschüssig ist. Diese Tatsache hatte mich in der Nacht schon einige Stunden Schlaf gekostet. Wir schreiten daher die Bahn ab, merken uns genau den Punkt an dem wir spätestens abgehoben haben müssen um im Falle eines Startabbruchs noch ohne Schaden zum Stehen zu kommen. Die Wiese am Ende der Bahn wird in diese Kalkulation mit einbezogen, was die Sache erheblich erleichtert. Helmut kommt gut weg, und ich starte danach als zweiter. Dank der Hilfe von Helmut T, der mir beim Anrollen den Schwanz meines Ventus nach unten drückt, kann ich zügig Vollgas geben, was sicher einige Meter bringt. Genau an der kritischen Stelle komme ich nach ein paar Hüpfen frei und Erleichterung macht sich im Cockpit breit.

Es ist jetzt 8:51, der Tag noch recht jung und es liegen nur noch etwa 320 Km vor uns. Nach gutem Auftakt, mit einer Basis um 1000 m, wird es allerdings bei Fritzlar sehr eng.

Die Arbeitshöhe beträgt gerade

noch 400 m. Um mehr Luft unter die Flügel zu bekommen, fliegen wir Richtung Autobahn in etwas niedrigeres Gelände. Erst bei Hammelburg erreichen wir die bessere, da trockenere Luftmasse und es wird richtig gut. Homogenes Wetter mit Steigwerten um 2,5 m bei einer Basis von 1700 m, ansteigend auf 2100 m machen den Rückflug einfach.

Über Kitzingen, Bad Windsheim, Weipertshofen, Heubach fliegen wir an unsere Albkante. Hier, wie könnte es anders sein, ein erster Funkkontakt mit Walter Eisele, der mit dem Motorflugzeug in offizieller Mission unterwegs ist.

Im kleinen Verbandsflug passieren wir die Teck, Helmut schwenkt nach rechts zur Hahnweide und ich beschleunige meinen Endanflug zum Übersberg. Es könnte ja sein, daß dort jemand auf mich wartet.



Nach einem außergewöhnlichen Flug, der uns bis in die nahezu unbesiedelten Gebiete Lapplands führte, über die weiten, von den Eiszeitgletschern ausgeschliffenen Fjällandschaften Norwegens und Schwedens, wo wir die riesigen Sümpfe des Muddus Nationalparks, die Seenlandschaft Finnlands und den fantastischen Schärengarten zwischen Finnland und Schweden bei allerbesten Sichten und überwiegend guten, ja teilweise hervorragenden Wetterlagen, überfliegen konnten, kehrten wir, um viele Erfahrungen reicher und glücklich wieder nach Hause zurück.

Die zurückgelegte Strecke über die angeflogenen Wegpunkte gemessen, betrug 6083 Km. Die tatsächlich, incl aller Umwege geflogene Strecke waren 7842 Km. Dafür waren wir 95:13 Stunden in der Luft.

Der Motor lief zum Überqueren der Wasserstrecken und zum Überbrücken thermikloser oder schwacher Gebiete 2:52.

Für die insgesamt 22 gemachten Starts war der Motor 2:48 in Betrieb, das sind genau 7,6 Minuten pro Start, oder anders ausgedrückt etwa, 700 Meter.

Ein Segelflugzeug mit Hilfsmotor stellt somit eindeutig und unwiederlegbar das ökonomischste, derzeit verfügbare Transportmittel dar. Wer jetzt sagt, aber das Fahrrad !! Dem sage ich nur : Versuche mal den 120 Km breiten Kattegat mit deinem Fahrrad zu durchfahren!

Flugweg:

Rot = Hinflug

Schwarz = Rückflug

Hartmut Hummel