


Dreimal nicht nach **Visingsö**

 **Text** Robert Kluge

 **Fotos** Robert Kluge

Drei Piloten, zwei Flugzeuge, ein Ziel – diese erfolgreiche Formel hat uns in den vergangenen Jahren in Europa gut herumgebracht: Von Sankt Johann in Tirol bis Stauning in Jütland, von Borkum bis Masuren. Irgendwann haben wir mal in einem Flieger-Reisebericht von der Insel Visingsö im schwedischen Vätternsee gelesen. Als Wasserflieger im Geiste und ohne Rating wäre das für unseren Ausflug 2022 ein Ziel gewesen. Es hat (wieder) nicht sollen sein.



Ungewöhnliches Duo: die Nando Groppo G70 und die Erco Ercoupe.

Die Weite der schwedischen Landschaft hat für viele Piloten einen ganz eigenen Reiz.

Es regnet, wieder! Die Wolkenuntergrenze liegt an diesem 10. Juni bei 500 Fuß, und unter dem großzügigen Vordach des Flugplatzgebäudes warten wir auf die Gnade des Wetters. Es ist auf dieser Reise bereits unsere zweite Landung am menschenleeren Flugplatz von Ljungby, nicht weniger als 150 Kilometer südlich unseres geplanten Ziels auf der Insel Visingsö im Vätternsee. Wir haben sie nun schon zum dritten Mal nicht erreicht.

Unseren ersten Versuch, dorthin zu kommen, unternahmen wir 2018, als uns die Großwetterlage dazu verdonnerte, Schweden komplett

links liegen zu lassen und stattdessen Masuren anzufliegen. Das war auch fantastisch, voller Erfahrungen und Erlebnisse, ist aber eine völlig andere Geschichte. 2022 beginnt unsere Reise in Taucha bei Leipzig, und ich bin das erste Mal nicht mit meinem langjährigen, treuen Reisebegleiter Bölkow Junior (siehe aerokurier 11/2022) unterwegs, sondern mit einem UL G70 von Nando Groppo. Bei dem ist mir aber wenigstens das Farbschema vertraut, und es stellt eine gute Plattform für ausgedehnte Luftwanderungen dar. Mich begleitet Norbert. Er kennt sich auf der Groppo viel besser aus und mich über die Einweisung



Die „Ellehammer Transition“ führt die Zweierformation direkt über die dänische Hauptstadt Kopenhagen.

in Taucha hinaus immer weiter mit den Feinheiten der Bedienung vertraut macht. Wir wechseln uns bei fast jedem Leg ab.

Wir starten am Montag, dem 6. Juni, bei bestem Wetter mit ein paar niedrigen Cumuli-Tupfern. Erster Zwischenhalt ist Uelzen, wo wir uns mit Ulrich treffen, damals noch Lufthansa-Kapitän und Mit-Halter einer Erco Ercoupe. Nach kurzem Briefing geht es gleich weiter nach Rendsburg-Schachtholm (EDXR). Die Ercoupe braucht Avgas, und wir Piloten stärken uns mit herzhaft-jugoslawischer Küche bei Bato im „Himmelsstürmer“, bevor es schon wieder weitergeht zu unserem letzten Tagesstopp nach Flensburg-Schäferhaus.

Hier decken wir die Flugzeuge wetterfest ab und verzurren sie, was sich im Norden grundsätzlich empfiehlt und diese Nacht ganz besonders. Der gastfreundliche Platz ist nicht das erste Mal unser Sprungbrett nach Skandinavien, schon 2004 haben wir

von hier aus erst Jütland und dann die dänische Südsee erkundet.

Flensburg als Sprungbrett

Ulrich hat eine gemütliche Ferienwohnung im Zentrum gebucht. Der Bus bringt uns hin, und schon bald finden wir uns am historischen Hafen wieder, wo wir die obligatorischen Krabbenbrötchen genießen.

Der nächste Morgen empfängt uns nass-kalt und windig, und so bleibt erst einmal



Ein gemeinsames Essen mit Freunden – hier in Vängsö – wertet jede Flugreise auf und stärkt für das nächste Leg.

genug Zeit für ein ausgedehntes Frühstück im Central Café. Schon bei der Fahrt zum Flugplatz bessert sich das Wetter ein wenig. Wir bereiten den Flug vor, der uns direkt über Kopenhagen führen soll. Schnell sind die Flugzeuge ausgepackt, und wir nehmen Kurs auf das Tagesziel Höganäs – natürlich mit Flugplan und in einem Ritt. Über die Förde und Fünen ist bald der Große Belt erreicht, die Brücke ist im Dunst nördlich von uns zu erahnen. Die längste Strecke über Wasser beträgt hier zwischen Fünen und Seeland nur rund 20 Kilometer. Unsere geliehenen Schwimmwesten und im Falle des ULs das Rettungssystem geben zusätzlich ein gutes Gefühl. Die VFR-Route Ellehammer-Transition durch die Kontrollzone von Kopenhagen-Kastrup führt uns nach Kontakt mit Kopenhagen Approach völlig unkompliziert entlang der Wasserwege nordwestlich des Airports mitten über die Stadt – in maximal 1500 Fuß, die wir angesichts



In Linköping darf ein Besuch des Flygvapenmuseums nicht fehlen – vor allem, wenn man den Kurator persönlich kennt.



Eine Husky auf Floats ist genau das richtige Gerät, um im Land mit den vielen Seen unterwegs zu sein.



Stopp in Flensburg mit einem Spaziergang am Hafen. Von hier aus wagen die drei Piloten den Sprung nach Skandinavien.

der Sichtverhältnisse gar nicht ausreizen können. Nach einem kurzen Dank an die Kopenhagener Lotsen fliegen wir küstennah bis Helsingör und überqueren den Öresund, der hier nur fünf Kilometer Wasser bietet, nach Helsingborg in Südschweden.

Kaum fünf Minuten später melden wir uns zur Landung am Höganäs Flygfält mit seinen zwei gekreuzten Grasbahnen. Uns wird ein warmer Empfang bereitet. Die Kojen in einem Dreibettzimmer des Vereinsheims sind schnell gemacht, und mit kostenlosen Leihrädern strampeln wir die drei Kilometer in den Ort und zum pittoresken Hafen voller blau-gelber Flaggen – schwedischer und ukrainischer. Der Krieg in der Ukraine und die Solidarität mit dem angegriffenen Land sind auch hier präsent.

Barbecue mit Livemusik

Fotos, Eis, Kaffee und eine kleine Shoppingtour fürs Frühstück, dann geht es direkt retour zum Platz. Dort erwartet uns das dienstägliche Barbecue mit Livemusik, zu dem auch noch andere Crews eingeflogen sind. Korv med bröd, das schwedische Äquivalent zu Hotdogs, gibt es ebenso reichlich wie gegrillten Fisch; Hangartalk sowieso, und schwer fallen wir drei Gestalten am Abend in unsere Schlafsäcke.

Auch der nächste Morgen begrüßt uns mit durchwachsenen Wetteraussichten. Plan ist, die rund 500 Kilometer bis Vängsö (ESSZ) als unserem nordöstlichsten Wendepunkt zu schaffen. Dort haben wir uns bei Freunden aus Kiel angemeldet, die das halbe Jahr in Schweden leben. Zwischenziel jedoch soll, wie eingangs erwähnt, Visingsö sein, eine 25 Quadratkilometer kleine Insel im Vätternsee, die mit einem Flugplatz ohne nennenswerte



FRIEBE
LUFTFAHRT-BEDARF GmbH



NEU
BOSE A30
AVIATION HEADSET



Informationen zur Reise

Karten

ICAO-Blätter Berlin, Hannover, Hamburg, Rostock
ICAO Aeronautical Chart V500 Dänemark
AC-ICAO 2151 C/2152 DC Göteborg
AC-ICAO 2151/2152 AB Stockholm

Angeflogene Plätze

Uelzen (EDVU)

Rendsburg-Schachtholm (EDXR) – in aller Regel vergleichsweise günstige Spritpreise und klasse Restaurant

Flensburg-Schäferhaus (EDXF) – Übernachtung, Buchung über Airbnb oder booking.com. Lande- und Abstellgebühr: 7,99 Euro (2023)

Höganäs/Schweden (ESMH) – Tanken: Avgas/UL 96, Übernachtung am Platz, gut ausgestattet mit kleiner Küche und Aufenthaltsraum, alle super freundlich

Vängsö/Schweden (ESSZ) – Tanken: Avgas, Übernachtung am Platz, vernünftig ausgestattet, mit kleiner Küche und Aufenthaltsraum, Kosten Übernachtung p.P.: 150 SKR (aber das kann sich ändern)

Linköping/Saab – Tanken: Avgas, Übernachtung beim Flygt Club, schöne Stadt und tolles Luftfahrtmuseum
Landskrona (ESML) – Tanken: Avgas, Übernachtung in Landskrona über booking.com

Barth-Stralsund (EDBH) – Tanken: Avgas, Super Plus; sehr freundlicher Türmer

Spontanes Fotoshooting: die Erco Ercoupe vor den Kreidefelsen von Mon.

Infrastruktur neben einem Golfparcours an ihrem nordöstlichsten Ende aufwartet. Gerade dieses Ursprüngliche, Menschenleere dieses Fleckens zieht uns an. Die Geschichte des Platzes geht auf die Postfliegerei zwischen Malmö und Stockholm im frühen 20. Jahrhundert zurück, als Visingsö für Sicherheitslandungen zur Verfügung stand. Der Legende nach soll ein Riese die Insel geschaffen haben, indem er ein Grasbüschel in den See warf. So konnte seine Frau trockenen Fußes den See überqueren.

Warten auf das blaue Loch

Aufgrund des schwierigen Wetters können wir den See dann nicht einmal auf dem Luftweg kreuzen und müssen den Realitäten ins Auge sehen: Unser Kurs muss aufgrund der niedrigen Bewölkung viel weiter südlich verlaufen, aber selbst da geht schon nach gut 100 Kilometern nichts mehr, und wir landen mit Blindmeldungen zur Sicher-

heit in Ljungby-Feringe, ohne dass wir dort jemanden antreffen. Rund zwei Stunden später sieht es dann etwas besser aus, und wir können wieder Vängsö anpeilen, einen weiteren ehemaligen Postflugplatz, 50 Kilometer südwestlich von Stockholm. Dort erwarten uns Cornelia und Stefan mit bestickten Basecaps des Fliegerclubs – und nicht nur das! Gleich nachdem wir die Doppelstockbetten im Fliegerheim belegt haben (vorher musste die Ikea-Ware durch Nach-



In Skandinavien ist jederzeit mit Wind zu rechnen, weshalb man genug Zeit für das Verzurren der Flugzeuge einplanen sollte.

ziehen der Schrauben kurz gesichert werden – war wohl schon lange keiner mehr da), gibt es ein opulentes Abendessen mit hausgemachter Lasagne und sündig-süßer Cremerolle als Nachtisch im Hangar. Den teilt sich Stefans Saab Safir mit einem weiteren Exemplar dieses Klassikers und einer V-Tail-Bonanza. Norbert zeigt Ulrich bei einem Abendausflug kurz die G70, und bei Sonnenuntergang können wir dann noch gemeinsam die Vereins-Husky auf Floats besichtigen: das richtige Fluggerät für die schwedische Seenlandschaft. In Vängsö lässt es sich als Flieger richtig gut aushalten.

Umso bedauerlicher, dass es ab Donnerstag nach einem reichhaltigen gemeinsamen Frühstück schon wieder zurück geht, allerdings über Stationen, die für Flugzeugfans noch Attraktionen bereithalten. Bereits an diesem Tag ist das der Saab-Standort Linköping. Dort befindet sich an einer militärischen Basis mit dem Flygvapenmuseum

Schwedens Gegenstück zum deutschen Luftwaffenmuseum in Gatow. Nach unserem Start gegen elf Uhr verläuft der Flug entspannt. Das Wetter spielt mit, und die Navigation über die ehemalige Textilmetropole Norrköping ist einfach. Gleich nach der Landung auf dem Linköping/Saabs Flygplats, wo wir auch wieder fast mit Blick auf die Flugzeuge für kleines Geld übernachten können, rufe ich Torsten Nielsson, den Kurator des Flygvapenmuseums an und überrede ihn, sich „spontan“ für uns Zeit für eine private Führung durch Sammlung und Depot zu nehmen. Mit dem Taxi fahren wir von Flugplatz zu Flugplatz; für Zivilisten ist eine Landung auf der Malm Air Base leider nicht möglich. Hier sind Agusta 109 und Sikorsky UH-60 sowie Saab 105 als Ausbildungsflugzeuge stationiert.

Eine Haupthalle des Museums wird aktuell umgestaltet, nachdem das Dach abgedichtet werden muss – wie vertraut klingt das in meinen Ohren. In der Flugwerft Schleißheim, in der ich als Kurator arbeite, geht es uns ähnlich. Nach tiefen Eindrücken und viel Fachsimpelei mit Torsten nehmen wir diesmal den Bus, der uns zu einem weiteren Museums-Highlight bringt: Das Gamla Linköping ist ein pittoreskes Freilichtmuseum mit hierher versetzten historischen Bauwerken, das Einblicke in Lebensweisen der Vergangenheit bietet, jedoch dank seiner Bewohner lebendig ist. Ein ausgiebiges Burger-Essen nach dem Spaziergang durch das Stadtzentrum rundet den Tag ab.

Unser vorletzter Tag in Schweden mit Tagesziel Landskrona beginnt leider wieder durchwachsen. Immer noch hoffen wir auf wenigstens eine Landung auf dem schon fast mystischen Visingsö, müssen aber an einem nun schon vertrauten Platz erneut wegen nied-



In Landskrona begegnen die Schweden-Touristen den neuen Blackwing-ULs.

riger Bewölkung eine Pause einlegen: Einmal mehr ist es Ljungby. Bis zum Ziel reißt es auf, wir können sogar ein paar schöne Fotos von der Ercoupe schießen. Landskrona empfängt uns mit regem Schulbetrieb, der aufmerksames Einfädeln in die Platzrunde erfordert. „Enoch Thulins Flygplats“ ist Landskronas Ehrenname in Gedenken an den Flugpionier, der als Erster in Schweden Flugapparate baute. Brandneu sind hingegen die schnittigen Tiefdecker von Blackwing, die im benachbarten Eslöv gebaut und hier am Platz eingeflogen werden. Tatsächlich rollt uns eine der damals fast noch geheimen BW 635 RG mit dem Rotax 915 iS vor die Linse.

Quartier in der Finnhütte

Das nach einem Brand neu errichtete, piekfeine und blitzsaubere Fliegerheim verlangt explizit nach Ablegen der Fußbekleidung. Dafür werden wir alle mit einer bestickten Vereinsmütze empfangen. Wir tanken noch, bevor wir mit einem Taxi in unser letztes Quartier, eine Finnhütte innerhalb einer ausgedehnten Feriensiedlung beim Fischerdorf Borstahusen, gebracht werden. Fisch ist dann auch das Abendessen der Wahl im Hafenkrog, aber nicht, bevor wir uns dieses Mahl mit einem ausge-

dehnten Strandspaziergang bis zur Seebrücke verdient haben.

Letztes spektakuläres Flugerlebnis in Skandinavien ist noch einmal die Ellehammer-Passage über Kopenhagen – diesmal bei bestem Fotowetter, das einen klaren Blick auf Innenstadt, Schloss und Hafen erlaubt und sogar noch ein paar Air-to-Air-Fotos an den Kreidefelsen von Mon.

Unspektakuläres, aber dennoch sehenswertes Zwischenziel mit Nachtanken und Mittagessen im Bistro „Air-Pott“ ist der Flugplatz von Barth, vor dem allerdings noch einmal 40 Kilometer über Wasser liegen. Das aber wissen unsere Motoren dank Cowling drumrum nicht. Lange können wir uns aber nicht aufhalten, obwohl die Leihfahrräder zu einer ausgedehnten Tour in die Stadt oder entlang der Boddenufer einladen.

Gut zwei Stunden später rollen wir schon wieder über die Graspiste in Taucha. 2066 Kilometer, 14 Flugstunden bei einem Verbrauch von 18 Litern Benzin pro Stunde sind die Kennzahlen eines unvergesslichen Abenteuers. Visingsö haben wir wieder nicht gesehen, aber damit noch einen Grund mehr, eines Tages wieder in dieses gastfreundliche Land zurückzukommen.

Das AIR Traffic Kollisionswarnsystem erkennt einen Großteil des Flugverkehrs. Es hilft beim Hinausschauen, warnt vor Annäherungen und ist besser einbaubar als bisherige Systeme. Es war noch nie so einfach, umfangreiche Verkehrsübersicht in Ihrem Luftfahrzeug nachzurüsten.

Wollen auch Sie sicherer fliegen? Sprechen Sie uns an, unter air-avionics.com oder unter +49 6224 98 96 999



Kollisionen vermeiden

air avionics