

Höganäs (ESMH)

Flying Fish für Flying Pilots

Für Insider ist es schon lange ein Geheimtipp. Die Piloten des Aviators Club haben sich aufgemacht, zu prüfen, ob es immer noch eines Geheimtipps würdig ist: In den Sommermonaten veranstaltet der Fliegerclub der schwedischen Ortschaft jeden Dienstag den „Flying Fish“ am Flugplatz Höganäs (ESMH) in Schweden.

Die Infrastruktur ist perfekt. Zwei gekreuzte Grasbahnen, kurz gemäht, hindernisfreier Anflug, Abstellflächen so weit das Auge reicht, ein Clubhaus mit Küche, Übernachtungsmöglichkeiten und gemütlichem Aufenthaltsraum, ein Schuppen mit Fahrrädern zur freien Benutzung, und natürlich alles für die perfekte Flugvorbereitung.

Das Wetter kann kaum besser sein, CA-VOK über mehrere Tage. Fünf Piloten, zwei Flugzeuge kommen aus unterschiedliche Richtungen und treffen sich zunächst auf dem Flugplatz Barth, südlich von Zingst. Die C172 kommt von der Nordsee, die DA40 aus Oehna. Wir machen die letzte Flugvorbereitung, der Luftraum auf der Grenze zwischen Dänemark und Schweden ist etwas kompliziert, und geben den Flugplan auf. Es geht zunächst eine gute halbe Stunde über Wasser, die Schwimmwesten sind angelegt und Zingst bleibt hinter uns. Bremen Information begleitet uns bis zur FIR-Grenze am Meldepunkt SONAL.

Je weiter wir uns der schwedischen Küste nähern desto näher kommen wir auch den Anflugsektoren der Flughäfen Kopenhagen im Westen und Malmö im

Osten. Ein schmaler Korridor führt an der schwedischen Küsten entlang. Unsere Reiseflughöhe müssen wir bald verlassen und in 1500 ft unter der wachen Aufsicht von Sweden Control diesem Korridor folgen. Man braucht kein GPS dafür, es geht immer an der Küste entlang.



Die Route führt direkt an Malmö vorbei. Hier das Wohnhochhaus „Turning Tower“ des spanischen Architekten Calatrava

Die Stadt Malmö kommt in Sicht, rechts das Stadtgebiet mit Hafen und dem architektonisch interessanten Wohnhochhaus „Turning Tower“ des Architekten Calatrava. Links durchzieht die eindrucksvolle Öresundbrücke die Ostsee, die Straßenverbindung zwischen Kopenhagen (Dänemark) und Malmö (Schweden).

Wir folgen weiter der Küstenlinie und passieren die Städte Landskrona und Helsingborg. Nur noch ein paar Flugminuten und unser Zielplatz kommt in Sicht. Von oben sehen wenig Betrieb am Platz. Drei Flugzeuge sind gerade auszumachen. Der Funk ist nicht besetzt - also Blick auf den Windsack, Blindmeldung auf der Platzfrequenz und Landung auf der 800 m langen 32. Platzrunden gibt es nicht, dafür aber festgelegte Anflugverfahren. Auch hier ist der Lärmschutz ein Thema.

Es ist früher Nachmittag, das Leben hat noch nicht begonnen. Die Cessna-Crew ist schon da und baut ihre Zelte direkt neben dem Flieger auf. Die DA40-Crew



Zwischenlandung in Barth. Für die bevorstehende Wasserstrecke werden die Schwimmwesten angelegt



Von Weitem zu erkennen. Die Öresundbrücke zwischen Dänemark und Schweden



Wir landen am frühen Nachmittag. Der Flugplatz Höganäs liegt noch im Dornröschenschlaf

hat es gern etwas komfortabler und bemüht sich um die vorbestellte Unterbringung im richtigen Bett.

Der Abend ist noch früh und plötzlich beginnt der Platz zu leben. Es brummt in der Luft



Fliegerromantik. Das Zelt kann direkt am Flugzeug aufgestellt werden





Der Flugplatz ist erwacht. Aus allen Himmelsrichtungen schweben die Flieger der Umgebung ein. Wir haben fast 30 Fluggeräte aller Typen und Jahrgänge gezählt.

und aus allen Himmelsrichtungen kommen die Fluggeräte angeschwebt. Auf der Abstellfläche wird eine zweite, bald eine dritte Reihe aufgemacht. Aus den Cockpits klettern teils altgediente Flugzeugführer aus ihren fast so alten Flugmaschinen. Was hier in kürzester Zeit gelandet ist, kann einer kleinen Airshow absolut Konkurrenz machen.



Der Grill ist angeworfen. Zarte kleine Heringsfilets werden auf dunklem Vollkornbrot serviert – eine seltene Leckerei.



Auch eine originale Bucker-Jungmann (schedischer Lizenzbau) war in Höganäs zu Gast

Es ist alles vertreten: Oldtimer, neue Flugzeuge, Uls, Einmots, Zweimots, Hochdecker, Tiefdecker, eine Bucker Jungmann und eine englische 2-mot aus den 1940er Jahren. Und es herrscht ein ständiges Kommen und Gehen. Ich habe nicht mitgezählt, aber es müssen so an die 30 Flugzeuge gewesen sein.

Inzwischen hat sich auch noch eine andere Oldtimerfraktion eingefunden. Mit offenem Verdeck knattern ein Chevrolet von 1928 und ein Hansa Lloyd aus dem Jahr 1914 heran. Vorn die Andrehkurbel, seitlich Petroleumlampen – ein echtes Museumstück.

Der Grill ist inzwischen angeheizt und die Fische stehen bereit. Die Fische fliegen zwar nicht, dafür aber die Piloten. Und die bekommen eine echte örtliche Spezialität geboten. Kleine junge Heringe (so kleine und zarte bekommt man bei uns gar nicht) werden zart gegrillt und auf grobem Roggenbrot serviert.

Die Sonne scheint noch kräftig, es wird gut gegessen, getrunken (alkoholfrei) und viel erzählt. (Für den späten Abend haben wir noch ein paar mitgebrachte Bierchen in der Reserve). Bis die Sonne nur noch ein paar Handbreit über dem Horizont steht. Wie aufgeschreckte Hühner geraten die angereisten Piloten in Bewegung. Vor Sunset +30 müssen schließlich alle Flieger wieder im heimatlichen Stall sein. Und es vergeht keine halbe Stunden und auf dem Flugplatz herrscht wieder Friedhofsstille. Die Sonne ist untergegangen, Ein paar versprengte übriggebliebene räumen auf, unser Bierchen kommt zum Einsatz, die nachtaktiven Tiere geleiten uns in die Nacht.

Bernd Clemens



Die Oldtimerkonkurrenz fährt standesgemäß auf dem Flugplatz ein. Ein Chevrolet von 1928 und ein Hansa Lloyd aus dem Jahr 1914.