

DET ÄR NÄRMARE TILL BERLIN ÄN TILL STOCKHOLM!

Vi hade länge tänkt åka till Berlin över en weekend men det hade alltid kommit något i vägen. Vi hade visserligen flugit många gånger till Berlins flygplats Schönefeld tidigare på väg till eller från Budapest men aldrig stannat i Tysklands huvudstad.

Av flera hade vi rekommenderats att i stället flyga till EDAY Strausberg som ligger något öster om staden och med bra förbindelse till centrum med S-bahn. Strausberg. Olof Bertilsson, som vet allt om tyska flygplatser, kunde också varmt rekommendera Strausberg vilket föll avgörandet.

Avresan var tänkt att ske den 27 april och vi skulle stanna tre nätter till den 30 april och komma hem precis innan valborgsmässobrasan tändes. Det visade sig dock vara mycket svårt att hitta ett vettigt hotellrum centralt i Berlin trots intensivt sökande på Internet. Hotellen ute i Strausberg var säkert tillgängliga men pendlingsavståndet är något för stort om man tänker tillbringa dagarna i centrum. Till slut lyckades vi i alla fall boka in oss på ett dubbelrum på Marriott Hotel i Köpenick för den rimliga totalsumman 2550:- inklusive frukost.

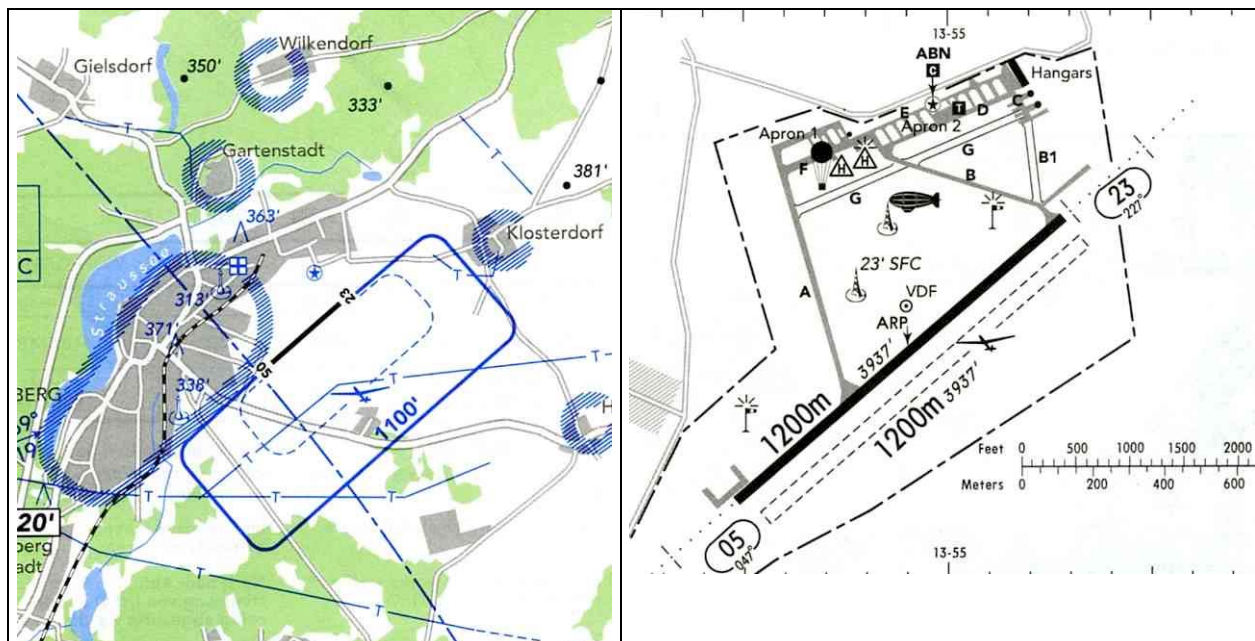
Fredag e.m. den 27 var disig i Skåne men hela Tyskland hade Cavok utan ett enda moln norr om alperna. Färdplan VFR hade lämnats redan dagen innan med routen direkt Sallo, direkt Friedland VOR och direkt Strausberg. Hela sträckan är 231 NM och jag räknade med 1 tim 40 minuters flygning. Stora flotten hade bokats och västarna var påsatta. Den räddningsövning vi haft förra året visade att det är nästan omöjligt att sätta på en flytväst när man redan är i vattnet och sådant glömmar man inte.

IBC hade tankats full för att undvika någon hutlös tankning i Tyskland. Instuvning av väskor, tre för hustru och en för mig, och start klockan 16.00. Vädret var nu mycket disigt och utan I-bevis kulle jag ha dragit mig för att flyga iväg. Över 1000 fot var dock sikten bättre och man skulle nästan kunna kallat den VMC. Det gjorde i varje fall SMHI i sin låghöjdsprognos och man får väl lita på att myndigheterna har rätt.

Färdplanen öppnades med Sweden Control på 124.85 och efter diverse förhandlingar fick vi stiga till 2500 fot om vi lovade att ligga öster om kustlinjen och väster om Sturups kontrollzon. Övergång till frekvens 133.80 där Sweden hade mycket att göra. Det var en SAS-pilot som försökte göra visuell inflygning till bana 19 på Sturup men som hade svårt att se banan i diset. Till slut gick det i alla fall, kanske med hjälp av ILS. Självt hade jag autopiloten GPS-kopplad på Sallo så det fanns inte mycket annat att göra än att äta de goda mackorna som medtagits. Så snart kustlinjen passerats blev sikten också mycket bättre och vid FIR-gränsen vid Sallo var det Cavok.

Luftrummet har också nyligen ändrats i Tyskland så det gäller att ha uppdaterad information. Berlin Information finns inte mer utan för norra Tyskland härskar numera Bremen Information på 132.65. Efter alla år har man också i Tyskland infört europeisk VFR-kod 7000 vilket uppenbarligen var en nyhet för tyskarna själva. Bremen hördes tyvärr svagt vid Sallo och vi fick slå av squelchen för att uppfatta vad de sa. Det var inget dramatiskt utan endast en transponderkod som berättigade till flyginformation.

I fjärran skymtade det vackra Rügen och snart flög vi in över norra Tyskland och vidare mot Friedland VOR. Åkerlandskapet är flackt och påminner om Skåne men när man kommer närmare Berlin börjar det bli mer kulligt. Efter Friedland var det bara en halv timmes flygning kvar och i god tid förberedde vi inflygningen. Kontakt etablerades med Strausberg Information som berättade att bana 05 var i användning och att flygplan låg i varvet.



Strausberg EDAY ligger på 263 fot och har en 1200 m bana 05-23 med trafikvarvet sydost om banan. Trafikvarvet skall läggas på 1100 fot vilket är drygt 830 fot över banan. Detta förklaras med att baslinjen för landning på bana 05 skall ligga så nära tröskeln som möjligt för att undvika buller över stan. När man kommer ifrån norr måste man alltså flyga över fältet och ansluta höger medvind till bana 05. Vi planerade att göra överflygningen på 1800 fot och sedan snabbt sjunka ned. Det visade sig dock bli ganska trångt, en Cessna låg på finalen och en annan hade precis startat och båda övade landningar på 05. Vi fick placera oss mellan Cessnorna och någon hjälp i kön från Strausberg fick vi inte. Nåväl, IBC med full klaff och stället ute sjunker som en börsnedgång, och när vi väl hade kräkt oss in på medvindslinjen var det bara att dra av allting, knäppa händerna och hoppas på det bästa. Nu gick det av någon anledning bra och Strausberg gratulerade till nedkomsten och frågade om vi önskade hangar, vilket vi givetvis gjorde.

Vi taxade till den splitter nya hangarbyggnaden och snart kom en äldre gentleman (något yngre än författaren) cyklande i full karriär och hjälpte oss rangera planet. Därefter berättade han att vi givetvis skulle få transport till S-bahn med crewcar och han gav os också biljetter som vi kunde betala när vi åkte hem. Vi brukar ju skryta med att vi har god service i Höganäs men i samma klass med som Strausberg ligger vi inte.

När vi satt på stationen ringde vi för säkerhets skull till Mariott Hotel, som inte ville kännas vid att vi hade någon bokning. Det började bli litet otrevligt, men eftersom hustrun kan skälla på tyska som en Untersturmbahnführer hittade man snart våra namn och vi kunde fara vidare. Hotellet visade sig senare vara en riktig pärla på

lagom avstånd från Centrum och efter vissa förberedande vätskeförlust-kompensationer kunde vi äta en strålande middag på terrassen i den varma försommarekvällen.

Hela flygningen tog 1 tim 40 min och enklare kan en flygning inte vara. Berlin ligger närmare än Stockholm och har betydligt mer att bjuda på till mycket, mycket rimliga priser. Flygplatsen Strausberg kan varmt rekommenderas och var kan man landa för 6,50 Euro och parkera i hangar för 10 Euro natten nära en stad av Berlins dignitet? Vi kommer definitivt att åka dit många fler gånger i framtiden.

Viken 2007-05-10 Karl-Erik Öberg



CREWCAR – KANSKE NÅGOT FÖR HÖGANÄS



JODÅ STRAUSBERG BETYDER STRUTS



EN GLAD CREW ÄR INGA WEIGHT WATCHERS