

# Eine Reise zum Nordkap



5. bis 14. Juni 2004

Nach Norden fliegen, so weit es geht. Das möchten sicher viele Piloten Mitteleuropas, mindestens die, die sich den Traum nicht schon erfüllt haben. Für mich ist der Wunsch mehr als fünfzig Jahre alt. Kaum des Alphabetes mächtig, wollte ich ein Buch lesen. Nicht irgendein kleines Büchlein. Nein, die über sechshundert Seiten von „Nils Holgerssons wunderbare Reise“, einer Märchengeschichte, in der ein in ein Wichtelmännchen verzauberter Junge auf dem Rücken der Wildgänse bis weit nach Lappland fliegt und viele Abenteuer in einer eigenwilligen Landschaft erlebt. Natürlich ist der dadurch erwachte Bubentraum dann von anderen Vorhaben und Träumen zugedeckt worden, aber ab und zu durch Geschichten und Reiseberichte von Fijorden, Lofoten, Polarforschern und anderem mehr vor dem gänzlichen Vergessen gerettet worden.

Und nun habe ich zwar keine Gans, die sich von mir dorthin lenken lässt, aber doch immerhin einen Storch (der eher rundlich wie eine Gans aussieht) und eine reiselustige und –gewohnte Tochter (die nun gar keine Gans ist). Viele Karten, Bottlangs, ein Jeppesen Flight Map auf einem Tablet PC, eine Kiste Öl und zwei Wochen Zeit war das Nötigste, um die Reise möglich zu machen. So sind wir im Juni 2004 losgezogen, um nach Norden zu fliegen, so weit es mit unserem Storch halt geht.



**Startbereit in Sitterdorf**

5. Juni 2004 Start in Sitterdorf um 1012, Landung in Rottweil Zepfenhahn um 1202, Flugzeit 1:50 Minuten. Hinter diesem lapidaren Eintrag in meinem Flugbuch verbirgt sich einiges. Dem fliegerisch gebildeten Leser fällt zuerst mal auf, dass sich über knapp zwei Stunden Flugzeit von der Ostschweiz bis nach Rottweil vielleicht Bleriot oder Bider gefreut hätten, aber heutzutage muss auch mit der langsamsten Kiste etwas schief gelaufen sein,

wenn diese Strecke nicht schneller zu bewältigen wäre. Dem Zollamt Zürich ist ausserdem noch aufgefallen, dass Rottweil nicht im Verzeichnis der International Airports aufgelistet ist, und dass das zwar perfekt ausgefüllte Zollformular so spät auf den Fax gelegt wurde, dass der extra für unsere Abfertigung aufgebotene Schweizer Zöllner (sic!) uns deshalb nicht mehr gefunden hat, als er seine hochobrigkeitliche Tätigkeit in Sitterdorf aufnehmen wollte! Was werden die Leute wohl tun, wenn Schengen mal Wirklichkeit geworden ist! Dann kontrollieren sie uns wohl nach dem Einkauf bei Aldi.

Also, nach Rottweil wollten wir ja gar nicht. Wir, meine Tochter Ruth und ich, wollen ans Nordkap. Und da dies so gegen 3500 km sind, konnten wir natürlich die Strecke mit unserer HB-EPS nicht in einem Zuge fliegen. Sauber in Stücke zerlegt, wäre das erste Leg bis nach Koblenz (das Deutsche im Rheinland) geplant gewesen. Das sind für unseren Storch so etwa 2 Stunden und 15 Minuten. Wäre da nicht so eine blöde Front hereingekommen. Der Wettermann von Kloten war zwar am Vorabend noch der Meinung, die Wolken im Schwarzwald wären mindestens dreitausend Füsse über Grund. Von seinem Optimismus angesteckt, sind wir mit der vollgeladenen Kiste abgeflogen, und über dem Bodensee sah das Ganze noch recht ordentlich aus, so dass ich meine ursprüngliche Absicht, dem Rhein nach die Schlechtwetterroute zu fliegen, in den Wind geschlagen hatte.

Aber schon bald stellten sich uns Wolken in den Weg. Zuerst waren sie noch überfliegerbar, aber dann gings oben auch zu mit gewaltigen Cumuli. Also hinunter aufs Deck. Am VOR Sulz sahen wir noch die das „To“ zum „From“ wechseln, aber Richtung Karlsruhe, noch immer auf der Hochebene, war's endgültig vorbei. Wenn das Wetter nicht nur von oben zumacht, sondern von unten raufkocht, ist es höchste Zeit für Sichtflieger, Fersengeld zu geben. Auf dem Absatz kehrt, versuchten wir noch eine Weile, irgendeinen Weg ins Tiefland zu finden. Stuttgart meldete auch kein fliegbares Wetter. Der Lotse von Langen Info, sehr hilfsbereit, gab uns netterweise den Hinweis, dass ein Schweizer Kollege die gleiche Flugstrecke vor uns „between layers“ angepackt habe, ob wir das auch versuchen wollten. Aber weder Pilot noch Flugzeug sind blindflugtauglich, und das Fortführen eines Sichtfluges ausserhalb Bodensicht in eine okkludierende Front ist eine Standardzutat, um einen Flugunfallbericht zu füllen. Also zurück zum

nächsten noch anfliegbareren Platz, und das war eben Rottweil. Ohne GPS wäre das allerdings auch nicht einfach gewesen. Am Funk spielte sich noch ein Drama ab, denn der Schweizer Kollege zwischen den Lacken setzte plötzlich einen Notruf ab, weil in seinem Cockpit Rauch entstand. Mit seinem Notruf setzte er die ganze Stuttgarter Flugsicherung in helle Aufregung. Ein Glück, dass er heil herunter gekommen ist.



#### **Warten auf besseres Wetter**

In Rottweil tankten wir erst mal bei strömendem Regen wieder auf, damit wir nach Durchzug der Front zu erneuten Taten bereit wären, und suchten dann ein Plätzchen im Flugplatz-Beizli. Die Wetterprognosen waren aber dermassen schlecht, dass wir uns darauf einstellten, hier sitzen zu bleiben. Ein alter Hase am Platz gab uns den Tipp, es mal durch das Kinzig-Tal über Wolfach nach Offenburg im Rheintal zu versuchen. Als das Wetter so gegen 14:30 leicht besserte, haben wir das versucht. An Winzeln vorbei ins enge Tal, und tatsächlich, der Weg war frei, wenn man keine hohen Ansprüche stellte und ganz unten im Tal blieb. Endlich im Rheintal, ging's dann tatsächlich weiter, auch wenn ein direkter Kurs nach Koblenz wegen Wetter und Kontrollzonen nicht möglich war. Aber wenigstens waren 1000 Fuss über Grund wieder möglich, und bei Bingen flogen wir zum zweiten Mal ins Rheintal ein, nun auf der malerischen Strecke durch die berühmte Wein- und Burgenstrecke. Nun gab's aber neben dem „sight seeing“ noch einen zweiten Grund, tief zu fliegen, denn der Wind hatte kräftig aufgefrischt und kam genau den Rhein hoch. Die Loreley hat uns kräftig durchgeschüttelt, konnte aber nicht verhindern, dass wir den Platz in Koblenz knapp vor 17 Uhr erreichen konnten. Schnell getankt, den eigenen Tank geleert und mit einem Sandwich in der Hand an die Flugplanung ran. Denn gerne wären wir noch bis nach Norddeutschland geflogen an diesem

Abend. Aber die Front lag noch über dem Taunus, und der quer über unserer Flugstrecke. Ein Herr Doktor (er hat sehr auf seinem Titel bestanden), wollte uns die Strecke durchs Ruhrgebiet empfehlen (das ist die Region, wo alles rot ist auf der Flugkarte), aber bei lausigem Wetter einer straffen Freigabe im Luftraum C zu folgen, ist nicht nach meinem Geschmack. Also, Strecke direkt geplant nach Ganderkesee im Süden von Bremen und kurz im Bottlang nachgeschaut. Oh Schreck, die machen um 20 Uhr zu, und ein Telefonanruf bestätigte dies, dass es heute Samstag wirklich erst recht keine Ausnahme gebe. Also ab die Post. Zum Glück klarte das Wetter weiter auf und die Strecke über den Taunus wurde zu einem Erlebnis. Den Wind hatten wir auch nicht mehr vor der Nase, sondern mehr seitlich. Nun kam ich endlich dazu, meiner Tochter das Steuer zu überlassen, und nach kurzer Zeit ging's schnurgeradeaus. Um viertel vor Acht konnten wir den Platz in Sicht melden und der erste Flugtag endete mit einem ordentlichen Rumpel, da die Piste wegen der tiefstehenden Sonne direkt in Pistenrichtung kaum mehr auszumachen war. Die junge Dame von der Luftaufsicht war sichtlich froh, dass sich ihr Ausgang nicht wegen eines dahergeflogenen Schweizers verzögert hatte.



#### **Parkdienst in Ganderkesee**

Warum denn Ganderkesee? Weil der Platz ideal ist für einen Nachtstop, mit Hotel direkt im Flughafen und einem sehr anständigen Restaurant. Nach einem ganzen Tag lang kämpfen waren wir froh, alles neben dem parkierten und angebandenen Flugzeug zu finden.

Der zweite Tag begann mit herrlichem Sonnenschein. Da der Preis für AVGAS in Deutschland noch happiger ist als in unseren Landen, verzichteten wir aufs Nachtanken und reichten einen Flugplan nach Tönder gleich hinter

der dänischen Grenze ein. Obwohl mittlerweile wieder eine hohe Stratusbewölkung aufgezogen war, war der Flug über das Wattenmeer und die Elbemündung doch ein eindruckliches Erlebnis.



**Wattenmeer bei der Elbemündung**

Von Tönder ging es weiter der malerische dänischen Ostseeküste entlang für einen Tankstopp auf der nördlichsten dänischen Insel Laeso mitten im Kattegat.



**Bereit zur Kattegat-Überquerung**

Der Flugplatz war da, wie immer, aber kein Mensch, und deshalb auch kein Benzin. Unser Tagesziel, der Flughafen Torp bei Sandefjord am Eingang der Osloer Bucht, war damit nicht mehr in

einem Sprung zu erreichen, wenigstens nicht mit einer vernünftigen und dem steifen Nordwind angepassten Benzinreserve. Also Handy raus, beim AIS Zürich einen Flugplan nach dem schwedischen Trollhättan aufgeben und übers Meer und schwedische Wälder zum Tankstopp und dem mittlerweile ebenfalls nötigen Verpflegungsstopp. Nach erneuter Flugplanaufgabe geht es weiter über die phantastische Schärenlandschaft am Skagerrag und über die Bucht nach Sandefjord zum Torp airport. Ein Taxi brachte uns in hübsche Städtchen, ein Hotel in der Nähe des Hafens ist rasch gefunden und das Abendessen verbringen wir auf einem Pier im offenen Biergarten, natürlich unter einem Gaswärmer, unter dem die Norweger selbst bei eisigen Temperaturen Ihr Eis essen.



**Hafen von Sandefjord**

Am nächsten Morgen sind wir bereit, einen grossen Sprung weiter Richtung Norden zu machen. Zuerst gab es aber ein kleines technisches Problem: Ein Riss in der Windschutzscheibe wuchs unter der Mittelstrebe hervor, der nächtliche Regen lief natürlich auf direktem Weg in den Radio- und Transponder-Stack. Den Riss klebten wir mit Klebband zu, und die Elektronik zeigte sich zum grossen Glück wasserfest. Aber es gab noch mehr Eile mit Weile. METAR und TAF für Oslo (auf unserer Strecke) waren besch... und der Met-Briefer sagte nur, weiter nördlich wär's wieder besser und die Front werde dann schon wieder mal abziehen. Wir planten deshalb eine Schlechtwetter-Route - alles den Flüssen nach - und wollten zu unserem Flugzeug. Die Security hatte aber was gegen unsere Taschenmesser, sie meinten wohl, meine Tochter wollte mich entführen. Nachdem dieser Fall geklärt war, mussten wir warten, bis uns das riesige Tanklöschfahrzeug der Feuerwehr zu unserm Flugzeug fuhr, denn wo kämen wir hin, wenn jeder einfach über den Flugplatz gehen dürfte?



### **Follow-me in Torp**

Schliesslich kamen wir doch in die Luft und freuten uns auf einen Blick auf Oslo. Daraus wurde allerdings nichts, das Wetter hatte was dagegen, und so krochen wir bei lausiger Sicht den Seen und Flüssen nach Richtung Elverum, ständig die guten Landelegenheiten im Auge, falls der Deckel und die Sicht ganz runter kommen würden. Die Streckenwahl bewährte sich, kein Hügel, kein Berg musste überflogen werden (was auch nicht möglich gewesen wäre) und schliesslich ermöglichte uns die Rückseite der Front auch eine tolle Sicht auf die Landschaft. Bei Elverum landeten wir schliesslich auf dem Flugplatz Starmoen, und anstelle eines verschlafenen Nestes fanden wir eine Weltmeisterschaft der Segelflieger, die allerdings wegen mangelnder Thermik wegen grounded war. Die Organisatoren waren aber sehr freundlich mit uns und stellten uns Ihren Wetterdienst zur Verfügung. Auch an Essbarem mangelte es nicht, ein Wehrmutstropfen war jedoch die Feststellung, dass ich mit dem offenen Sicherheitsgurt hierhergefliegen war, und dieser die Aussenhaut des Flugzeuges arg geschunden hat. Von wegen „check before takeoff“. Aber weiter sollte es nun gehen. Schon ein Blick auf das METAR des nächsten Platzes auf dem Weg zur Küste, Røros, verhies nichts Gutes, auch wenn die Küste selbst offenbar CAVOK war. Dazu kam, dass das Gelände nun stetig anstieg bis das Festland Richtung Trondheim (Norden) wieder abfiel. Also wieder den Flüssen nach, zuerst im Sonnenschein, über Wälder und Seen, dann auf Deck, schliesslich im Schneetreiben. Røros war IMC, doch in der Nähe konnten wir in ein Bergtal einfädeln, das durch einen ins Meer führenden Fluss gegraben war. Die Landschaft sah etwa aus wie unsere eigenen Bergtäler, und die Notlandelegenheiten waren auch spärlich, fliegen konnte man nur im Taleinschnitt und der war selten breiter als ein paar hundert Meter. Und wenn ich

manchmal auf grösseren Reisen die gemächliche Gangart des Storches bemängle, dann bin ich in solchen Situationen froh, ein Flugzeug zu fliegen, dass erst bei 60 km/h stalt, mit dem man auf dem Absatz kehrt machen und im Langsamflug fast jedem Geländeprofil folgen kann. Aber Erleichterung war schon zu spüren, als wir die Küste sahen und den Sonnenschein, der sich auf dem Meer spiegelte.



### **Bucht von Trondheim**

Und die Luft war plötzlich wieder glasklar. So wurde der Flug nach Namsos, entlang der Küste und den vielen hier noch seenartigen Fjorden, zum besonderen Erlebnis. Die Landung in Namsos auch, blies doch ein 30 Knotenwind durch den engen Taleinschnitt und schüttelte uns ordentlich durch. Um 16 Uhr gelandet, wollten wir das gute Wetter ausnützen und weiter fliegen bis nach Bodö (noch etwa zweieinhalb Stunden). Tanken sollte kein Problem sein, zwei Norweger kamen mit einer mit AVGAS gefüllten museumsreifen Zisterne zu unserem Flugzeug.



### **Tanken à la Namsos**

Nur leider liess sich die Benzinpumpe nicht in Gang bringen. Schliesslich und auf mein ziemlich

unanständiges Drängen konnten wir den kostbaren Most über einen Hahnen in einen Kübel laufen lassen und nun begann die fröhliche Kübelitankerei.

Um es nicht zu einfach zu machen, blies der Wind noch einen guten Teil des Sprits zwischen Kübel und Trichter in die norwegische Luft, wie wenn die nicht schon genug Erdöl hätten. Zu guter letzt einigten wir uns mangels Zähler auf die Bezahlung von 100 Litern und um 17:30 gings weiter nach Bodö. Da dies schon nördlich des Polarkreises lag, war die gutbürgerliche Abenddämmerung kein Problem, die findet erst im Spätsommer wieder statt.



**enroute to Bodö**

Der Flug von Namsos nach Bodö gehört zu dem schönsten, was wir auf dieser Reise sehen durften. Wunderschöne Fjorde, Berge, die aus dem Meer wachsen, seltene, dafür farbige Häuser und weiss gestrichene Kirchen. Die dreissig Knoten waren aber immer noch da, und manchmal erwischten sie uns launig zwischen zwei Bergen oder im Lee eines zackigen Felsens. Meine Tochter übernahm oft die Rolle des Autopiloten und mit stoischer Ruhe hielt sie den Flieger einigermaßen gerade. Navigatorisch ist so ein Küstenflug sehr entspannend, bei schönem Wetter muss man eigentlich nur die Fjorde abzählen.

Um 2000 Uhr landeten wir in Bodö, Wind einigermaßen in der Achse, müde aber glücklich, in drei Tagen schon den Polarkreis erreicht zu haben. Ein Hotel in der vom Ölboom geprägten Hafenstadt war schnell gefunden. Zum Znacht gabs ein zünftiges und schmackhaftes Walfischsteak, auf das meine Tochter als Vegetarierin allerdings verzichten musste. Und zum Schlafen mussten wir die Läden dicht machen weil die Sonne nicht untergehen wollte.



**after takeoff in Bodö**

Leider schien sie aber am nächsten Morgen nicht mehr, das Tanken fand schon wieder im Regen statt. Apropos tanken: Mein Storch fliegt so etwa viereinhalb Stunden mit einer Füllung. Weil aber die Flugplätze im Norden meist mindestens eine Flugstunde auseinander liegen, und man immer zum nächsten Platz zurückfliegen können sollte, war halt bei jedem Leg voll tanken angesagt. Mit dieser Devise waren wir gut beraten, wie sich im weiteren Verlauf noch drastisch zeigen sollte. Die Meteo war auch nicht besonders, Tromsö gab overcast bei 800 Fuss mit einer leichten Besserung in Aussicht, aber die Sichten darunter waren atemberaubend, und so zeigte unser Kompass bald wieder Richtung N.



**Kein Ort für Vergaservereisung**

Die zwei Stunden nach Tromsö waren wieder absolut spektakulär. Aber nun war die Navigation nicht mehr so ganz entspannt. Denn die Tops der Felsen, die die Fjorde begrenzen, waren alle in den Wolken. Also hiess es, nur in offene Fjorde einfliegen, die auch einen Hinterausgang haben, sonst ist der Sack hinten zu. Zum Glück haben wir uns nicht verzählt, und es hat echt Spass gemacht,

wieder mal nur mit der Karte zu navigieren, weil die kleine Moving Map des GPS natürlich nicht ausreichend präzise war. Und die steten Schauer auf einer Flughöhe unter 1000 Fuss über dem kalten Meer mit null Chancen bei einer Landung auf den steilen Felsküsten rückte die Vergaservorwärmung und den Tankumschalter in die oberste Schicht des fliegerischen Bewusstseins, insbesondere weil die Niederschläge so ein Gemisch zwischen Regen und Schnee waren. Die meisten Schauer waren aber umfliegbar und die wechselhafte Beleuchtung echt psychodelisch. Nach zwei Stunden in Tromsø gelandet, gingen wir sofort ins Met-Office, welches uns einen stabilen Nachmittag Richtung Nordkap voraussagte. Also gegessen, getankt, Karten sortiert, Flugweg studiert (immer auch zu den Alternates) und ab Richtung Honningsvåg, dem nördlichsten Flugplatz Norwegens.



**grad noch so zum Durchrutschen**

Der Himmel, bevölkert mit vielen blendenweissen Cumuli, das Meer je nach Beleuchtung in allen Farben von schwarz bis hellgrün, die Felsen so ab 1000 Fuss schneege säumt.



**Das ist schon besser!**

Weil die aufgelockerte Bewölkung nun aber

grössere Flughöhen zuliess, konnten wir uns eine direktere Route erlauben. Und bei Hammerfest erlaubten wir uns sogar die äussere nordwestliche Route übers Meer.

Gespannt versuchten wir schon von viel zu weit weg aus den tausenden von Inseln und Felsen das Nordkap auszumachen, doch wir mussten uns gedulden. Und plötzlich sahen wir den aus dem Meer herausragenden Felsen mit den Gebäuden der Station auf der Hochebene. Und die Wolken zogen sich soweit zurück, dass diese prominente Landschaft von der Sonne beleuchtet war.



**Das Ziel ist erreicht!**

Ein, zwei 360's gönnten wir uns, bevor wir Kurs Honningsvåg einschlugen. Der Airport war schnell erreicht, und der Windsack blies Gott sei Dank in Pistenrichtung, denn im Lee der Hügel wird's laut Jeppesen bei Südwind recht ungemütlich. Auch die Rentiere, die ab und zu die Pisten blockieren sollen, liessen sich nicht sehen. (Da würde Herr Cron sicher auch ein paar Zäune setzen wollen!).



**Honningsvåg mit Airport (Vordergrund)**

Nach der Landung kam uns die Stimmung doch seltsam vor: Gerne hätten wir unseren Erfolg in

einem gemütlichen Flugplatz gefeiert, aber da waren nur zwei Norweger, einer im Tower und der andere im Büro und ein paar einsame Militärhelikopter. Kein Empfangskomitee, und die Landschaft steinig und ohne Bepflanzung. Doch die zwei am Flugplatz waren sehr nett mit uns, gaben uns Kaffee, halfen uns ein Hotel buchen auch ein Auto war schnell und unbürokratisch organisiert, damit wir uns das Nordkap auf dem Landweg in Ruhe anschauen konnten.

Wir fuhren ins Dorf, fanden unser Hotel (so etwa anderthalb Sterne, was so weit nördlich auch schon recht teuer ist) und einer kurzen Ruhepause suchten wir uns ein Restaurant fürs Dinner. Zur Überraschung fanden wir ein solches, das sich bezüglich der kulinarischen Genüsse mit einem phantastischen Buffet auch im internationalen Vergleich gar nicht zu schämen brauchte. Wir waren aber neben dem Personal die einzigen Europäer dort, die Gäste waren alles Japaner, Teilnehmer einer mit dem Bus vom nächsten grösseren Flugplatz angereisten Gesellschaft. Nach dem Znacht setzten wir uns in unser gemietetes Auto (ein Lieferwagen) und fuhren die etwa dreissig Kilometer durch die karge, hügelige Landschaft zum Nordkap. An geschützten Plätzchen gab es etwas Gras, das von den Rentieren als Weide benutzt wird.



**Auf der Autofahrt zum Kap**

Regenschauer machten die Scheibenwischer notwendig, und die vielen Schneeflecken entlang der Strasse liessen die Landschaft aussehen wie der Julierpass im April. Am Kap angekommen, hörten die Schauer wieder auf, und wir konnten uns die Landschaft und die touristisch aufgemachte Station in Ruhe ansehen. Sogar ein Stückchen Sonne konnten wir ergattern, aber nicht um Mitternacht, sondern um ca. ein Uhr morgens. Für uns wirklich ein komisches Gefühl, wenn die Nacht so hell wie

der Tag ist. Die Stimmung war seltsam, fast unheimlich, sich vorzustellen, dass es da Richtung Norden nur noch die Inseln vom Spitzbergen gibt und dann nur noch das unendliche arktische Eis.



**Das Kap mit Mitternachtsbeleuchtung**

Nach der Rückkehr ins Hotel schnell die schwarzen Vorhänge zu. Nach diesem Tag mit den tausend Eindrücken kam der Schlaf rasch und nachhaltig.

Am nächsten Tag mussten wir uns das Frühstück im Dorf selber besorgen, denn der Inn-Keeper hatte seinen freien Tag! Alsdann Gepäck verladen und auf den Flugplatz. Die Wettervorhersage verhies nichts Gutes, eine neue Front näherte sich der norwegischen Küste von Nordwesten her und blockierte den geplanten Rückweg nach Narvik, wo wir dann der Eisenbahn Richtung Kiruna (Schweden) hätten folgen wollen wie eben weiland Nils Holgersson. Da gab es nur ein Weiterkommen: Richtung Finnland, im flachen Lappland und im Lee der norwegischen Berge, da müsste das Wetter noch ein- bis zwei Tage fliegbar sein. Also über den Porsangerfjord entlang nach Banak Airforce Base zum Tanken und für die Zollformalitäten nach Finnland. Denn in Honningsvag gibt's kein Avgas. Auf die Frage, was denn die Touristik-Flugzeuge mit Benzinmangel machen würden, zeigte der Towerbeamte kommentarlos auf die nahegelegene Autotankstelle!

Auch dieser Flug, so um die Mittagszeit angetreten, war wieder einmalig. Der Fjord, nicht mehr erreicht vom warmen Golfstrom, war im Juni noch teilweise zugefroren.

Banak, in der Ebene am Ende des Fjordes gelegen, wartet wie die meisten Nato-Plätze mit einer unendlichen Piste und grosser Einsamkeit auf. Aber Avgas war vorhanden, und die Formalitäten rasch erledigt. Im Büro musste ich noch die Strasse nach Ivalo in Finnland von Hand auf meine norwegische



Karte aufzeichnen, denn von Nordfinnland hatte ich keine Karte und nur auf die Jeppesen Flitemap auf unserem Tablet PC wollten wir uns doch nicht verlassen (care of Bill Gates). Dabei erwies sich die Navigation als simple genug für einen noch etwas müden Piloten: Zuerst einem fantastischen Schneegebirge entlang nach Süden, dann in der Ebene Lapplands runter aufs Deck und schön brav der Strasse entlang.



**In Lappland ist noch Winter**

In diesem endlosen Niemandsland haben wir keine Lust, „direct to“ zu fliegen, Karasjok ist das einzige Dorf auf der Strecke, sonst kein Auto zu sehen, keine Menschenseele, dafür ein badender Elch. Niemand, der sich über ein tieffliegendes Flugzeug aufregen würde, den Rentieren war's egal. Die Birken hatten noch keine Blätter, die Gegend ist aufregend eintönig. Wälder, Seen, Bäche, Moore.

Um halb fünf sind wir im „long final“ von Ivalo, einem finnischen Goldgräberstättchen noch immer nördlich des Polarkreises. Wiederum eine Piste so weit das Auge reicht, man muss den Final hier schon richtig einteilen, wenn man nach der Landung nicht noch eine halbe Stunde fahren will. Auch hier wieder die nordische Freundlichkeit und Effizienz in der Abfertigung. Niemand hält uns für potentielle Missetäter und Flugterroristen, wie das heute leider beispielsweise in Frankreich der Fall geworden ist. Nur mit dem Benzin in Finnland ist

das so eine Sache, es gibt überall nur Tankautomaten, aber die nehmen nur die finnischen Benzinkarten, keine EC oder Kreditkarten. Also muss man jemanden finden, der einem AVGAS verkauft, und das kann Stunden dauern. Am besten vermerkt man „request immediate AVGAS refuelling“ schon auf dem Flugplan.

Mit dem Taxi fahren wir ins Städtchen, das ganz im Wald eingebettet ist. Das Hotel Kultahippu sieht aus wie ein Saloon aus einem Wildwest-Film. Ein Apéritif, ein Spaziergang in der Sonne am Fluss, dann ein feines Nachtessen und ab in die Kiste (Läden zu, die Sonne scheint so schrecklich hell).

Auch am nächsten Tag wunderbares Wetter, wir fahren zum Platz, machen die Wetter und Flugplanung, den heute soll es wieder ein gutes Stück südlich gehen. Wir machen in Rovaniemi einen Tankstopp, dann geht es weiter an das nördlichste Ufer der Ostsee mit der Destination Kokkola, einem Regional-Flughafen an der Ostsee.



**Die Ostseeküste ganz im Norden**

Der Flug entlang der Ostseeküste ist fast wie entlang den Ufern eines Sees, überall liegen unter Bäumen versteckt Ferien- und Fischerhäuser. Die Nachmittagssonne taucht alles in ein weiches Licht, und nach der kargen Landschaft Nordfinnlands fühlt man sich hier schon fast wieder zuhause. Auch die Temperatur ist wieder angenehmer geworden, wir brauchen nicht mehr das Laptop, um unsere Beine zu wärmen (mit Strom aus dem kärglichen 15A-Generator, der dabei wohl selber ins Schwitzen kam). In Kokkola spricht der Taxifahrer schwedisch, auf unsere Frage erklärt er, dass hier die ganze Region schwedisch spricht und dass dies die zweite finnische Landessprache ist. Dazu bekommen wir noch interessanten Geschichtsunterricht. Einmal mehr zeigt es sich, dass viele Taxifahrer mehr als nur Auto fahren können. Im Hotel Crone in Kruunupyy bekommen

wir von den stolzen Besitzern ihre wunderschön kitschig ausgestaffierte, riesige Suite. Mit Lachen stellen wir fest, dass die uns wahrscheinlich für ein Brautpaar halten, für mich natürlich ein Kompliment!

Am nächsten Tag sieht wieder alles ganz anders aus, es regnet in Strömen und man hat das Gefühl, mit dem Kopf schon die Wolken zu kratzen. Nun hat uns ein riesiges Frontensystem doch noch eingeholt. Trotzdem fahren wir auf den Flugplatz, aber von der Meteo könnte man depressiv werden. Die ganze Küste runter bis Helsinki ist solid IMC. Und nach Helsinki in den Süden wollen wir doch. Hier in Kookola haben wir noch „komfortable 800-1000 Fuss Basis. Aber im Landesinnern sieht es besser aus, und Lahti meldet etwa 1500 Fuss und ausreichende Sichten auch im TAF. Das muss reichen, also ab nach Helsinki, aber weit nach Russland ausholend. Denn der GA Platz von Helsinki an der Küste sollte nach Meteo offen bleiben. In der Tat kommen wir trotz anfänglichem Regen ganz ordentlich vorwärts, und auch die riesigen Sprungschanzen von Lahti sind von weit her erkennbar. Aber je näher wir unserem Ziel kommen, umso schlechter werden Sicht und Basis. Keine wirkliche Front, sondern einfach ein langsamer, fast unmerklicher Übergang zu unfliegbarem Wetter. Längst halten wir uns an die grosse Küstenautobahn von Russland nach Helsinki. Und längst haben wir den Tower von Malmi „loud and clear“. Da beginnen die Spitzen der Funktürme langsam im Nebel zu verschwinden. Wenn's bis dahin nicht zum Umkehren gereicht hat, dann reicht mir dieses „very special“ VFR jetzt endgültig und wir machen wieder mal auf dem Absatz kehrt. Die Rückkehr nach Lahti sieht auch nicht mehr gut aus. Unsere Frage an den Lotsen, auf welchem der Küstenplätze man eine Chance zum Tanken hätte, kann er trotz grosser Hilfsbereitschaft nicht definitiv beantworten. So wird das Flugfeld von Kymi ins GPS eingegeben (EFKY) und wir landen dort nach dreieinhalb Stunden Flugzeit, ob Most oder nicht, denn erstens wollten wir noch etwas Reserve im Tank behalten und zweitens wäre der nächste Platz bereits in Russland gelegen. Das wollen wir dann trotz Perestroika nicht riskieren. Nach der Landung entdecken wir in der Nähe eine go-kart Bahn, also sind wir wenigstens nicht im Niemandsland gelandet, wie man von oben hätte meinen können. Auf der Telefon-Nummer im Bottlang gibt nach langem Rufen jemand Antwort, aber leider nur auf finnisch, was uns nicht wirklich weiter hilft. In der Zwischenzeit hat es begonnen in Strömen zu regnen und wir wollen uns Richtung

Kart-Bahn aufmachen, um irgendwie in die nächste Ortschaft zu kommen. Da erscheint ein Mann, der uns in perfektem Englisch anspricht. Jurki, Testpilot der finnischen Armee, wurde uns von unserem Telefongesprächspartner geschickt, um zu schauen, was da mit dem Ausländer bei diesem Wetter passiert sei. Jurki hat auch die besagte Karte zur Tankstelle und wir füllen mal für 100 Euro nach. Einmal mehr bewährt sich die Hilfsbereitschaft unter Piloten, wir werden in ein Hotel gebracht, wo wir fürs Erste einmal unterkommen. Unseren Freunde in Helsinki, die wir besuchen wollten, müssen wir vorerst mal absagen und auf den nächsten Tag vertrösten.



**Hochdecker als Regenschirm**

Doch der nächste Tag ist nicht besser, wir dürfen dafür Jurkis sensationelles Museum anschauen. Da stehen unter anderem eine Focke Wulf 44, eine Fouga Magister, gleich einige Mig-21 und eine richtig gefährlich aussehende Saab Draken. Nach einer kurzen Erkundungsrunde mit dem Storch beschliessen wir einmütig, mit einem Mietauto nach Helsinki zu fahren.

Mit unseren Freunden zusammen, die uns auch zur Übernachtung in Ihre Wohnung aufnehmen, gehen wir die Stadt erkunden. Diese ist teilweise auf Inseln gebaut, und Wasser ist allgegenwärtig. Leider haben wir nicht das beste Wetter für einen Stadtbummel erwischt und wo nicht das Meer schon ist, ist die Stadt wegen eines Open Air Festivals mit ziemlich viel ungepflegten Youngsters überschwemmt. Aber wir finden eine ruhige Ecke in einem stimmigen Lokal für ein feines Nachtessen.

Anderntags weckt uns die Sonne, die Wolken wurden von einer steifen Brise weggeblasen. Also Taschen gepackt und mit dem Mietauto wieder ab Richtung Flugplatz. In der Eile haben wir die grösste Mühe, die Garage wieder zu finden, wo wir

das Auto gemietet haben. Endlich, um 11:30, hebt unser Storch im schönsten Sonnenschein ab zum Flug nach Mariehamn, der Stadt auf der grössten finnischen Insel der Ostsee. Unsere Route führt uns südlich an Helsinki vorbei und wir können nun den Anblick dieser spektakulären Stadt herrlich geniessen. Nachher fliegen wir über den Inselarchipel im Südwesten Finnlands. Tausende von kleinen und kleinsten Inseln, alle mit mindestens einem Haus, die grösseren mit einem Dörfchen oder zwei. Wir geniessen diese Spektakel zuerst aus Flightlevels, und dann auf ein paar Fuss QNH und ärgern ein bisschen die Motorbootfahrer, die halt keine 100 Knoten (mit Rückenwind) zustande bringen.



**Inseln, soweit das Auge reicht**

Beim Anflug auf den Flughafen von Mariehamn ist Aufkreuzen angesagt. Mit einem unruhigen Wind von 30 Knoten aus ca. 30 Grad rechts der Pistenachse und einem zu kurz geratenen Taildragger werden die Hände schon ein bisschen nass. Aber der Storch schaffte es einmal mehr, die Landetechnik „Nase in den Wind, Plumps und sofort stehen bleiben“ hat sich wieder mal bewährt.



**Schwedens Schärenküste im Gegenlicht**

In Mariehamn gibt's Avgas, Snacks und Zollformalitäten. Leider haben wir keine Zeit, die Insel zu erkunden, denn schon geht's weiter Richtung Stockholm, da ein Zollflugplatz zum Einflug vorgeschrieben ist, obschon Schweden auch in der EU ist.

Der grosse Platz von Stockholm ESSB zum Einflug nach Schweden erweist sich als Fehlgriff. Gross, unhandlich und sackteuer, leider wirklich nicht zu empfehlen. Der Flug über die Stadt entschädigt uns aber für Zeitverlust und die rausgeschmissenen Kronen, und erst recht die nachfolgende Strecke entlang der Ostküste von Schweden.



**noch mehr von Schwedens Küste**

Diese unglaublich schöne, weiche Landschaft, wo sich Meer, Wald und Wiesen harmonisch begegnen und Platz für Bauernhöfe und Dörfchen mit Häfen schaffen, geniessen wir bis zur Landung in Kalmar. Die typisch skandinavischen Häuser, farbig bemalt mit weissen Streifen, laden zur Landung auf den saftigen Wiesen ein, nur ist das leider auch in Schweden nicht mehr legal. Und nichts ist gerade, alles in die Landschaft eingepasst.



**Schloss Kalmar**

Kalmar: ein Glückgriff! Toller Flugplatz (ESMQ), wunderschöne historische Hafen-Altstadt, fantastisches Hotel. Wer gerne eine stilvolle Jugendstil-Unterkunft genießt und nach mindestens einem Dutzend Tankstops aufgehört hat, sich über die nächste Belastung der Kreditkarte Gedanken zu machen, der ist im malerischen „Slottshotellet“ allerbestens aufgehoben. Auch die Küche wurde für uns nochmals angeheizt, und wir haben es nicht bereut.



**Typisch Kalmar**

Am nächsten Morgen ist das Wetter wieder mal nicht besonders, es regnet zwischendurch und der Wind bläst ordentlich durch die Gassen. Natürlich gehen wir Schloss und Stadt zu Fuss besichtigen, ein imperialer Stützpunkt der schwedischen Könige. Aber schliesslich müssen wir uns losreissen, denn wir möchten noch ein Stück nach Süden. Dort kommt leider heute der Wind her, mit den mittlerweile standardmässigen dreissig Knoten. Güttin auf Rügen steht auf dem Flugplan, Malmö als Alternate. Für den Überflug nach Rügen ziehen wir schon mal wieder unsere Schwimmwesten an, und ab geht's. Schon das Rollen ins Holding ist spannend, und ausgerichtet auf Piste und Windachse hebt das Flugzeug ohne gross zu rollen schon bei Vollgas ab. Nun geht's endlos über die Wälder, und hätten uns die Turbulenzen nicht so geschüttelt, wären wir wohl bald eingeschlafen. Kaum verlassen wir aber die Küste, wird die Luft ruhig, da der Wind nun nicht mehr verwirbelt wird. Dafür ist wegen dem bedeckten Himmel die Sicht nicht besonders, und unser elektronischer künstlicher Horizont amortisiert sich mangels visueller Referenzen bestens. Aber dem Piloten fällt schon ein Stein vom Herzen, als sich die Küste Rügens nach 50 Meilen Meer im Dunst erkennen lässt.

Im Anflug auf Güttin bläst der Wind noch toller,

wir rollen ganz vorsichtig ab der Piste und binden das Flugzeug sofort nach dem Stillstand mit Stricken an.

Nach Tank- und Verpflegungsstopp fliegen wir weiter Richtung Magdeburg, das wir nach knapp zwei Stunden Flug in immer besseren Wetter über die wunderschönen ostdeutschen Länder und Seen erreichen. Der Flugplatz ist offensichtlich nach der Wende mit einigen Investitionen top aufgerüstet worden, auch das nahe gelegene Hotel Merkur scheint ein angenehmes Produkt solcher Aufbauhilfe. Wir geniessen einen ruhigen Abend und beschäftigen uns bereits mit dem Plan, am nächsten Tag – anständiges Wetter vorausgesetzt – den Heimweg in die Schweiz anzutreten.

Zu Fuss geht's bei Sonnenschein zurück auf den Platz, der Windsack steht zwar immer noch ziemlich gerade, aber ausnahmsweise in der richtigen Richtung. Flugs geht's nach Würzburg, wo wir uns im Gartenbeizli verpflegen und den Ausgangszoll machen. Was würden auch die Zollbehörden machen, wenn's keine Schweizer gäbe, die wieder nach Hause wollen? So sorgen wir doch regelmässig für etwas Arbeit. Doch auch diese Hürde nehmen wir, und schon bald erscheinen am Horizont die Umrise des Bodensees. Nun ist die zeitige Rückkehr gesichert, und der Stalldrang wird von Entspanntheit abgelöst, die Karten verstaut und die Moving Map heruntergefahren und auch nach hinten auf das reichliche Gepäck gelegt. Über Lindau und Echo in den Final 28 von Altenrhein, dort die zöllnerische Procedure rückwärts, den obrigkeitlichen Obolus bezahlt und ab nach Sitterdorf.



**the happy return**

Der Storch findet sein Nest von alleine, wir landen etwas müde aber glücklich und voller Eindrücke zuhause, nach einer wunderbaren Reise aber halt doch mit ein bisschen Wehmut, weil das Abenteuer

jetzt (schon) vorbei ist. Im Flugbuch stehen etwa 40 Stunden mehr als vor zehn Tagen. Besonderes Lob verdient meine Copilotin, die den wetterbedingt stossweisen VFR-Betrieb mit stoischer Ruhe über sich ergehen liess und bei den irdischen Besorgungen (Taxi, Hotel, Verpflegung organisieren und anderem mehr eine echte Hilfe war, aber auch perfekt Höhe und Kurs in der Luft halten lernte, so dass ich auch zwischendurch mal entspannen konnte.



**endlich mal wieder ohne Jacke!**

Auch der Storch hat sich einmal mehr perfekt bewährt, er nahm die Wetterkapriolen und die doch manchmal etwas vom Winde verwehten Landungen ohne Schäden hin und startete jederzeit nach zwei drei Propellerumdrehungen.

Für andere, die so was Ähnliches auch gerne mal machen möchten, hier noch ein paar Tipps:

In Skandinavien gibt es Wochenkarten zur pauschalen Bezahlung der Landetaxen. Das lohnt sich auf jeden Fall, gleich beim Einflug in ein neues Land eine solche Karte zu kaufen, denn sie ist in der Regel schon mit der zweiten Landung bezahlt.

Hotels zu organisieren war nie ein Problem, aber billig waren Hotels in Skandinavien noch nie. Zelten ist mangels Touristik-Infrastruktur

mindestens im hohen Norden nicht empfehlenswert und wäre auf unserer Reise auch sehr kalt gewesen.

Wahrscheinlich waren wir anfangs Juni etwas zu früh unterwegs, Juli/August wäre wohl etwas angenehmer gewesen.

Mit windigen Verhältnissen sollte man im Norden immer rechnen, und der Wind bläst nicht immer in der Pistenachse.

Einen Ölvorrat sollte man mitnehmen, denn dort wo nur Tankautomaten stehen, hat's auch kein Öl, sofern man nicht auf einen einheimischen Piloten stösst.

In Norwegen und in Finnland ist ein Flugplan für den Einflug in kontrollierten Luftraum obligatorisch! Wir konnten ihn aber auch in der Luft aufgeben, die Lotsen waren allesamt sehr freundlich und hatten genug Zeit, denn die meisten Plätze haben fast keinen Verkehr. Nur wenn die Nato rumbraust, ist etwas Hektik zu spüren.

Unser Zeitplan war mit maximal 2 Wochen eher knapp, bei der unsicheren Wetterlage liess uns das wenig Zeitreserve und hat uns daran gehindert, mehr Zeit am Boden ins Sightseeing zu investieren. Nils Holgersson hatte einen ganzen Sommer Zeit, das war wohl gerade richtig.

Alleine fliegen oder mehrere Flugzeuge zusammen? Das hängt von der Zusammensetzung der Piloten ab. Für weniger erfahrene Piloten ist ein fliegerisches Schlepptau sicher angenehm, wenn der Leader auch weiss, was er wettermässig seinen Kollegen zumuten darf, und sich auch daran hält. Draufgänger sind aber gefährlich, in einem Geschwader mit mehreren Piloten und unterschiedlicher Erfahrung erst recht. Nie die Umkehrmöglichkeiten verpassen, dann ist VFR die grossartige fliegerische Freiheit!

Und: die Reise lohnt sich auf jeden Fall!

Georg Züblin

Für die geflogene Strecke sei der geneigte Leser auf die nächste Seite verwiesen.

Pilot: Georg Zueblin

NavData Cycle 2004-1 Expired: Thursday, 19 February 2004.

Scale: 1:12363984 (1 inch = 169.57 naut mi). Printed on 16 Jun 2004

**JEPPESEN**

*FliteMap 9.029*

