

Rund um das Nordkap - eine Idee wird geboren

Man kann es im Nachhinein nicht mehr sagen, von wem der erste Anstoß kam. Friedhelm und ich kamen von der Idee, eine Reise in den Norden Europas zu unternehmen, nicht mehr los. Es wäre doch schön mit unserer Mooney rund um das Nordkap zu fliegen. In diesem Jahr sollte die Idee nun verwirklicht werden. Die Vorbereitungen liefen an, im April wurde der Start auf den 17. Juni festgesetzt und die Reise sollte am 22. Juni abgeschlossen sein.

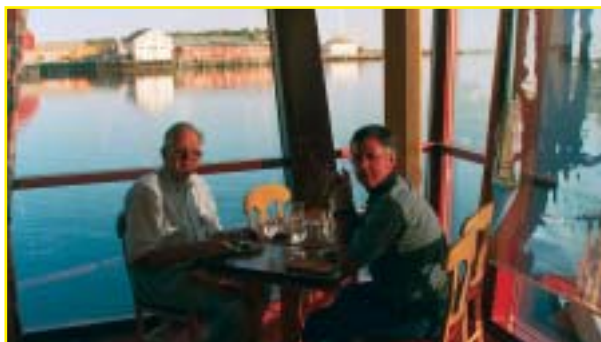
Ein Traum erfüllt sich. Ein Hoch über Schweden und dem Nordatlantik hatte sich zur rechten Zeit eingestellt. Das Flugzeug war noch einmal gründlich durchgecheckt und betankt worden, der Bundesgrenzschutz bestellt und eigentlich konnte nunmehr die Reise beginnen. Zudem, der Wetterfrosch versprach uns gutes Wetter für die gesamte Strecke. Der Flugplan (IFR) war aufgegeben. Unser erstes Ziel von Mainz Finthen aus war Bergen in Norwegen. Friedhelm flog. Nach ca. 3 ¼ Stunden lag die Nordspitze Dänemarks unter uns. Die Schwimmwesten waren angelegt, als wir über das Skagerrak flogen. Von der Dänischen- bis zur Norwegischen Küste sind es etwa 60 nm (111 km) über Wasser. Kein Schiff war auf der gesamten Strecke zu sehen. Die zerklüftete Norwegische Küste war schon aus 40 nm (74 km) als ein dunkler Strich am Horizont zu erkennen. Eine Wolkenwand stand im Landesinneren. Bisher hatte der Wetterbericht recht. Zunächst grüngrau, später mit weissen Spitzen leuchteten die Berge zu uns herauf. Kurze Zeit später flogen wir über eine zum Teil geschlossene Schneedecke und teilweise zugefrorene Seen. Von Oslo Control wurden wir an Stawanger Control weitergereicht, die uns bis Bergen begleitete. Flesland APPROACH brachte uns mit RADAR VECTORS über die Stadt und den Hafen von Bergen auf den Anflugkurs des ILS 17. Strahlend schönes Wetter in Bergen machte den Anflug wunderschön und was schaden da ein paar Böen? Glatte Landung nach 5:05 Stunden Flugzeit, zum Abstellplatz rollen und uns in eine Reihe von vier Schweizer Flugzeugen aus Grenchen zum Tanken einreihen, bevor wir uns um eine Bleibe bemühten. Zu unserem Erstaunen gingen nur 159 Liter in die Tanks, das heißt einen Verbrauch von etwas über 31 Liter in der Stunde. Wir waren mit dem Ergebnis sehr zufrieden, denn

wir hatten noch für mehr als zwei Stunden Flugzeit Benzin in den Tanks. Die Preise für Flugbenzin in Norwegen schwankten um einen Euro pro Liter. Nachdem wir die Maschine versorgt hatten, waren wir nunmehr selbst an der Reihe. Mit einem kleinen Auto wurden wir in das Abfertigungsgebäude gebracht. Dieses Gebäude und das Flughafengelände konnten wir ohne irgendeine Kontrolle verlassen. Mit einem Bus fuhren wir in die 18 km entfernte Stadt und fanden am Fischereihafen in einem Hotel ein Appartement mit einer wunderschönen Aussicht über diesen Teil des Hafens und auf das Hanseviertel. Um 11 Uhr abends war es noch so hell, dass man auf der Straße ohne künstliches Licht Zeitung lesen konnte. Wohin und wie weit wollen wir heute fliegen? Zuerst führte unser Weg zur Wetterwarte. Dort erfuhren wir, das schöne Wetter hält noch fast den Tag an. Für den späten Nachmittag jedoch ist für Bergen Regen angesagt, aber nach Norden bleibt das Wetter gut. Bis das Bergen-Regenwetter kommt sind wir schon lange auf dem Weg nach Norden. Drei Türen weiter führte uns der Weg zur AIS. Es ist sehr sinnvoll sich in Norwegen ein sieben Tage Lande Ticket für 716 Kr. (87,77 €) zu kaufen, damit kann man auf fast allen Flugplätzen des Landes ohne weitere Kosten starten und landen so oft man will. Friedhelm füllte zwei VFR Flugpläne aus. Der erste führte von Bergen nach Sogndal, einem Flugplatz am Ende des Sognefjordes. Es ist in Norwegen Pflicht, auch für Sichtflüge einen Flugplan auszufüllen.

Zwischen Himmel und Erde. Startbahn 17, nach dem Start auf 1500ft. steigen, Rechtskurve und über den nördlichen Ausflugsplatz LANGØY die Kontrollzone verlassen, so kam die Freigabe über das Radio. Heute flog ich. Wir blieben auf dieser Höhe, um von der Landschaft unter uns so viel wie möglich zu sehen. Leichte bis mittlere Turbulenzen begleiteten unseren Weg nach Norden über Schären und Inseln entlang der Küste. Am Eingang zu dem Sognefjord änderten wir unseren Kurs ungefähr in Richtung Osten um dem Fjord einmal links und einmal rechts an den Bergen zu folgen. Über uns ein tiefblauer Himmel, unter uns das graublaugrün schimmernde Wasser des Fjordes und auf beiden Seiten die steil aus dem Wasser ragenden Berge. Bei der Orientierung half ein ADF



Das Flugzeug, eine Mooney M20 J



Die Piloten Wilfried Ehrke und Friedhelm Bürger



Dieser Landeplatz am Meer ragt 1433ft. (436m) hoch



Zum Trocknen ausgelegter Kabeljau

auf einer Landspitze. Der Fjord wurde enger und die Berge stiegen bis 5500ft.(1650m) an. Noch um einen Berg herum und schon sahen wir den Flugplatz von Sogndal. Gelblichweiß schimmerte er aus dem satten Grün der umliegenden Wälder in über 1632ft.(487m) Höhe. Um dort zu landen, mussten wir erst einmal steigen. Auf der rechten Seite stieg der Berg steil auf knapp 4500ft.(1350m) und auf der linken Seite fiel das Gelände steil hinab auf den Fjord. Die Piste war 960 Meter lang und hatte Instrumentenanflugverfahren. Glatte Landung nach einem etwas ungewohnten Anflug auf der Bahn 24. Wir waren die einzigen Gäste auf dem Platz, der mit einem Abfertigungsgebäude und allem was dazu gehört versehen ist. Sehr freundliche Aufnahme durch den Flugleiter gehört zum Service. Da wir bis zum Abflug noch Zeit hatten, sonnten wir uns auf der Terrasse hinter dem Tower. Um über den größten Gletscher Europas zu kommen, müsst ihr auf 8000ft. steigen, gab uns der Flugleiter mit auf den Weg. Noch einmal vorbei am Flugplatz, danach eine Kurve, um den Platz noch einmal zu überfliegen, Kurs Nord und zwischen Kumulusballen auf 8000ft. aufsteigen. Die Schneefelder unter uns verdichteten sich und gingen in eine geschlossene Schneedecke über. Fast so schnell wie wir stiegen, erhöhte sich auch das Gelände unter uns. Wir waren über dem Jostedalsbreen National Park. Riesige Gletscherzungen schoben sich die Abhänge hinunter. Nach dem Überqueren des National Parks überflogen wir den Geiranger Fjord. Danach sanken wir auf 4500ft. Höhe in Richtung auf die Küste. Vorbei an Molde, Kristiansund, tief im Land rechts von unserem Kurs lag Trondheim. Von dort aus wurden wir nunmehr kontrolliert. Unsere Route führte uns entlang der Küste. Diese verließen wir nachdem wir SANDNESSØEN passiert hatten, um zu unserm Ziel SVOLVÆR zu kommen. Bei 66: 33°min. überflogen wir den nördlichen Wendekreis. Recht frühzeitig hatte uns BODØ Kontrol übernommen. Auf Anfrage hin durften wir den Instrumenten Anflug in HELLE, so heißt der Flugplatz bei SVOLVÆR, gleich zweimal benutzen. Landung bei leichten Rückenwind auf der 800 Meter langen Bahn 01 wollte mit der Mooney gekonnt sein. Tanken und die Maschine an der Seite abstellen musste schnell geschehen, denn in Anflug war eine DASH 8 die dorthin Passagiere und

Fracht bringt und weiter befördert. Geschickter als wir landete diese auf der 19. Die Piste liegt unmittelbar am Wasser. Bei einem Fehlanflug muss unbedingt durchgestartet werden, denn große harte Granitbrocken säumen die Landebahn rundherum, sonst ist ein Bruch unvermeidbar. Die Piloten dieser Maschine gesellten sich in ihrer kurzen Pause zu uns und fragten nach dem Woher und Wohin. Sie gaben uns gute und wirklich wertvolle Ratschläge für unseren weiteren Flug. Ihren Vorschlägen folgten wir und gestalteten unsere Route entsprechend. Wir hatten in unserem Gepäck zwei Klappräder mitgenommen und die sollten da zum ersten Male zum Einsatz kommen, denn der Ort ist vom Flugplatz ca. 5 km entfernt. Nach dem vielen Sitzen im Flugzeug tat uns Bewegung gut. Im Rica Hotel waren noch zwei Zimmer für uns frei. Nach dem Abendessen unternahmen wir noch eine kleine Rundfahrt. Wild romantische Berge rund um das Städtchen, dunkler Fels und an den Flanken leuchtend weiße Schneefelder, davor rote, gelbe und blaue Häuser, so begrüßte uns der nächste Morgen. In den Lofoten gibt es ein einzigartiges Licht, das viele Maler anlockt, die hier künstlerisch tätig sind.

Zu unserm Ziel dem Nordkap 71:20 :11° Nord entgegen. Der größte Teil der Strecke war geschafft. Wetterbericht anfordern, und Petrus spielte mit, drei Flugpläne ausfüllen (VFR), schnell verging die Zeit bis zum Start in Helle. Kurs Nord, vorbei am Flugplatz STOKMAKENES, als Wendepunkt den Flugplatz ANDØY, mit Genehmigung durch ein Gefahrengelände entlang der Küste nach TROMSØ. BODØ Kontrol überwacht den Flugverkehr im Norden von Norwegen. Wir nutzten all unsere Anflüge als Instrumentenanflüge und erhielten auf Anfrage immer eine Freigabe. TROMSØ ist ein großer Verkehrsflugplatz, der auf einer Insel inmitten von steil aufragenden Bergen liegt. Er hat eine 2300 Meter lange Landebahn in der Ausrichtung 01-19. Nach der Landung auf der 19, mit 12-15 kt. Seitenwind, schickte man uns auf einen Abstellplatz am nördlichen Ende des Flugplatzes. Da unsere Zeit bis zum Weiterflug nur eine ¾ Stunde betrug und es bis zum Tower sehr weit war, verzichteten wir auf einen Besuch und vertraten uns die Beine rund um das Flugzeug. Die Stadt selbst liegt zum Teil auf der Insel auf der Ostseite, zum anderen Teil auf dem Festland. Beide Teile



Malerische Landschaften machen die Reise so reizvoll



Blick aus dem Cockpit auf die verschneiten Berge

sind durch eine Brücke verbunden. Nach dem Start zunächst im 1000 Fuß über den Wasserarm Grøtsundet bis zum Verlassen der Kontrollzone bei NIPØYA, dann ein Aufstieg so schnell und steil wie möglich um die schneebedeckten 6000ft. hohen Berge zu übersteigen. Heftige Böen schüttelten uns. Langsam wurde von da an das Gelände flacher. Die steilen unwirtlichen Berge blieben zurück und über Inseln und dem Meer flogen wir nach Hammerfest, um dort zu tanken. Ein direkter Anflug über das Wasser auf die 05 der 883m langen Bahn, wieder bei heftigem Seitenwind. Abflug über das NBD FOR und jetzt auf direktem Weg zum Nordkap bei strahlendem Sonnenschein, das wir nach 20 Minuten Flugzeit erreichten. Der Felsen ragt 1433ft. (436m) hoch aus dem Wasser empor. Anflüge über das Land und über das Meer, langsamer vorbei am Felsen, um zu fotografieren und zu filmen. Die Landschaft ist kahl. Überall nacktes Gestein, das hier und da von Schneeresten bedeckt war. Am Nordkap selbst steht ein großes Gebäude und auf der Spitze des Felsens, der fast senkrecht zum Meer hin abfällt, eine stählerne Weltkugel. Als einziges Flugzeug weit und breit boten wir den Zuschauern am Boden etwas an Zirkus. Unser Ziel hatten wir am dritten Tag unserer Reise 1368 nm (2536 km) von Mainz International erreicht. Auf dem am Nordkap am nächsten gelegenen Flugplatz VALAN HONNINGSVÅG war der Flug für diesen Tag nach der Landung auf der 08 zu Ende. Die Landebahn liegt unmittelbar am Meer und ist wie in SVOLVÆR von Felsen eingerahmt. Friedhelm kümmerte sich um ein Quartier. Draußen vor dem Zaun stand ein Mann, der sich mit mir über unsere Landung unterhielt. Er fand diese sehr gut und erzählte, auch er sei ein Pilot mit mehr als 500 Stunden Erfahrung speziell auf Wasserflugzeugen. Mit solchen Kenntnissen konnte ich nicht dienen und so erzählte er mir weitere tolle Geschichten. Ich lud ihn ein, sich unsere Maschine anzusehen. Im Gegenzug bot Kai, so hieß unser neuer Bekannter, mir an, uns mit seinem alten amerikanischen Auto zum Nordkap zu fahren, was wir auch dankend annahmen. Ursprünglich wollten wir mit den Fahrrädern dorthin fahren, aber wir hatten die Entfernung gründlich unterschätzt. Von HONNINGSVÅG sind es noch 31 km, die steil bergauf und bergab führen bis zur Spitze des Felsens. Mal eng an die Felsen geschmiegt,

mal eingeklemmt zwischen Hochebenen, mal mit einem weiten Blick auf die mit spärlichem Grün bewachsene Landschaft, so windet sich die Straße zum Nordkap. Mauthäuser am Ende der Straße stoppen zunächst die Besucher. Nach dem Passieren fährt man auf einen großen Parkplatz. Ein eisiger Wind empfing uns und so liefen wir so schnell es ging in das nördlichste Gebäude Europas. Eine Wandelhalle mit Glasfenstern, die vom Boden bis zur Decke reichten, gab den Blick auf die stählerne Weltkugel frei. Wenn man schon einmal soweit gekommen ist, so will man auch bis zur Spitze des Felsens hin, um die Kugel einmal anzufassen. Also durch eine Tür hinaus in den Wind und die letzten 50 Meter hinlaufen um ein paar Bilder einzufangen, um dann schnell wieder in die warme Halle zurück zukehren. Die Nacht stellt sich dieser hellen Jahreszeit nicht ein und man verliert völlig das Gefühl für die Zeit. Bis wir etwas gegessen hatten und in das Hotel zurückkamen, zeigte die Uhr ½ 12 am Abend und um uns herum alles taghell. Frühstück im Hotel, und Kai brachte uns wieder zum Flugplatz. Als Dank für seine Mühen hatte ich ihm einen Rundflug versprochen. Bevor wir in HONNINGSVÅG VALAN starteten tauchten wir, als ein Ritual, unsere Hände in das eiskalte Wasser der See. Dazu mussten wir nicht weit laufen, denn am Rand der Piste schlugen schon die Wellen an den Strand. Zum Auszollen, wir wollten nunmehr nach Finnland, mussten wir zuerst nach Kirkenes am der Russischen Grenze fliegen. Der Flugplan (VFR) war zwischenzeitlich von Friedhelm aufgegeben und so konnte die Reise losgehen.

Grundrichtung Süden. In 3500 Fuß flogen wir nach Kirkenes. Das Land unter uns wurde immer flacher, zunächst nur mit Moosen, später mit niedrigen Bäumen bewachsen. Nach 1 ¾ Stunden, auch wieder mit Seitenwind, glatte Landung auf der 16 der 1900 Meter Bahn in Kirkenes. Vom Boden aus sieht man die ersten Hügel von Russland. Nachtanken, den Zoll erledigen, beides war schnell getan, nach einer guten halben Stunde erfolgte der Start nach Rovaniemi in Finnland. Über uns Cumuluswolken, unter uns riesige Nadelwälder und Seen, wobei man nicht sagen kann, wo der eine See beginnt und der andere aufhört. Ganz vereinzelt schlängelt sich ab und zu eine Straße durch diese Einsamkeit. Es war kaum eine Siedlung zu



Weltkugel am Nordkap

sehen. Fliegen sie Kurs 270°, um keine Grenzverletzung zu begehen, so kam die Stimme von ROVANIEMI Control aus dem Radio und riss uns aus unseren Träumen. Eine leichte Thermik war über die gesamte Strecke zu spüren. Der Kurs wurde geändert, um mehrere Minuten später wieder auf den alten Kurs zurückzukehren. Ein Stück flogen wir entlang einer Straße, die parallel zu unserer Strecke verlief. Die Landschaft veränderte sich langsam. Leichte Hügel, nur noch kleine Seen, etwas tiefer eingeschnittene Flussbetten, etwas größere Dörfer, sogar ab und zu ein rauchender Schornstein waren zusehen.

ROVANIEMI hat eine 3000 Meter lange Bahn 03-21 und liegt knapp nördlich des Polarkreises. Die Landegebühr konnten wir wieder in EURO zahlen und hatten somit das lästige Umrechnen gespart. Bei der Suche nach einem Flugplatz, der weiter im Süden in der Nähe eines Sees lag, war die Dame bei AIS sehr behilflich. Wir wählten den Flugplatz KUOPIO aus, um von dort am nächsten Tag weiter nach Estland zu fliegen. Nur schließt dieser Platz um 18 Uhr UTC (21 Uhr Ortszeit). Es macht nichts aus, wenn der Tower geschlossen ist, wurde uns gesagt, wir könnten dort jederzeit landen. Ein neuer Flugplan (VFR) wurde ausgefüllt und abgeschickt und wir machten uns auf den Weg. Der Flugplan wird telefonisch geschlossen und man gab uns eine entsprechende Nummer mit. Über eine jetzt dichter besiedelte Landschaft mit Seen, Wäldern und partiellen Ackerbau flogen wir zwischen vereinzelt Regenschauern nach KUOPIO. Wir wurden von ROVANIEMI am TAMPERE Kontrol weitergereicht. Als wir den Flugplatz von KUOPIO in Sicht hatten, schlossen wir unseren Flugplan über Funk. Mit Blindmeldungen auf der Tower Frequenz, wie international üblich, landeten wir auf der 2800 Meter langen 15. Neben einer Bonanza stellten wir die Mooney ab und sicherten sie für die Nacht. Die Fahrräder kamen wieder zum Einsatz. Unser Hotel lag sehr schön an einem See, ganz so wie wir es uns gewünscht hatten. Am nächsten Morgen um 10 Uhr (Ortszeit) schwangen wir uns auf die Räder. Den Wetterbericht bekamen wir gleich bei AIS mit. Es wurde schlechter. Regen und eine niedrige Wolkendecke waren vorher gesagt. Wir hatten unsere Anflugkarten für TALLINN in Estland verloren. Was tun? Zunächst herrschte Ratlosigkeit, denn in KUOPIO bei der AIS waren keine vorhanden. Friedhelm kam auf den Gedanken, diese bei der AIS in HESINKI anzufordern, was mit Hilfe der Dame von AIS dann auch gelang. Per Fax kam ein kompletter Satz an. Ein (IFR) Flugplan wurde aufgegeben. Dann war kein Zollbeamter aufzutreiben und nach vielem hin und her kam ein Polizist und kontrollierte unsere Pässe. Wir hatten den Eindruck, alle Mitarbeiter in KUOPIO waren aus ihrer Ruhe aufgeschreckt und restlos überfordert. In der Zwischenzeit, ich hatte unsere Utensilien im Flugzeug verpackt und musste noch tanken (1 Liter = 1,30 €), waren 2 ½ Stunden vergangen, bis wir dann starteten. Zu unserem Glück wollten wir heute nicht eine lange Strecke fliegen. Weil wir nach Dienstschluss

in KUOPIO gelandet waren, entfiel die Landegebühr, was wir freudig begrüßten.

TALLINN, in ESTLAND. Fast der ganze Rest von Finnland und auch der Finnische Meerbusen verhüllten sich in Wolken. Es gab nur ab und zu einen Blick auf die Landschaft und das Wasser. Als wir aus den Wolken heraus kamen, waren wir schon im Gegenanflug auf die 08 in TALLINN. Das erste, was wir sahen, war alles grau in grau, der Himmel, die Häuser, der See über den wir einschwebten, selbst die Bäume, alles sah so trist, kahl und leer aus. Es nieselte. Zur Parkposition wurden wir eingewunken. Ein Handling Agent war gleich zur Stelle. Unser Gepäck und die Räder wurden in sein Auto verladen und ab ging es zum Zoll, der uns einem Stempel in den Pässen verpasste. Bei AIS meinte man, wir sollten die Landegebühr erst vor dem Abflug zahlen. Der Handling Agent wollte auch seinem Obolus haben. Nach einer Viertelstunde auf den Fahrrädern waren wir inmitten der Stadt. Im Zentrum viele neue Hochhäuser und große Baustellen. Der vorherige Eindruck beim Landeanflug war nicht mehr aufrecht zu erhalten. Die Stadt und das Land sind im Aufbruch. Vom freundlichen Personal des Hotels wurden wir mit einem gedruckten Stadtführer und guten Ratschlägen versorgt. Für den Nachmittag hatten wir uns eine Besichtigung der sehenswerten Altstadt vorgenommen.

Der Kreis schließt sich. Nachdem wir am nächsten Morgen den Zoll passiert hatten, ging Friedhelm zur AIS und zum Wetterdienst, ich tankte (1 Liter = 0,70 €). Ein hässlicher Nordostwind blies, als wir am Sonntagmorgen von der 08 in Tallinn abhoben. In 200 Fuß hatte uns eine Wolkendecke verschlungen. Es regnete. Jetzt stiegen wir in den Wolken auf Flugfläche 100 (IFR). In dieser Höhe flogen wir zwischen zwei Schichten, die sich allmählich auflösten, über der Ostsee mit einer Freigabe zu einem Punkt, der mehr als 200 nm vor uns lag. Die Sonne setzte sich durch und vertrieb die Wolken. Die Ostsee glitzerte zu uns herauf. Große und kleine Schiffe begegneten uns. Unser Wendepunkt war die Insel Bornholm und nunmehr direkt nach Heringsdorf. Noch einen Instrumentenanflug dort, landen, nachtanken und wir waren wieder in Deutschland. Zwei Zollbeamte begrüßten uns freundlich und nachdem sie ihre amtlichen Pflichten erledigt hatten, hörten sie unserem kurzen Reisebericht zu. Die Schwimmwesten konnten wir getrost verstauen. Wir waren bald wieder in heimatlichen Gefilden und nahmen Verbindung mit Finthen International auf.

Resümee: Aus der gewohnten Umgebung innerhalb knapp einer Woche in soviel neue Welten zu fliegen war nicht nur wunderschön, sondern es kam uns vor, als wäre alles wie ein Märchen aus 1001 Nacht. Der Flug, so wie wir ihn machten, brachte uns so viele neue fliegerische Eindrücke und Erfahrungen, die mit zu unseren schönsten fliegerischen Erlebnissen gehören.

Wilfried Ehrke