

# Das Nordkap – am Ende der Welt

von Dirk Linn, LSV Rietberg e.V.

**Das Nordkap. Alleine der Begriff weckt die Sehnsucht. Steile Felsen fallen hinab in das weite Meer. Einmal dieses mit dem Flugzeug umkreisen. Einmal bis ans Ende der Welt. Diesen Traum erfüllten sich eine Gruppe von Menschen, die mit drei einmotorigen Piper PA-28 von Deutschland aus das Abenteuer begannen.**



Abbildung 1: Das Ziel der Reise. Das Nordkap.

## Der Start mit Hindernissen

Ich freute mich schon seit Monaten auf den Trip zum Kap. Doch die schlechte Nachricht traf mich unverhofft. Aus unserem Flug sollte nichts werden, da die Planungen ins Stocken kamen und sich keine Crews gefunden hatten. Mit Dietmar Gieffers versuchte ich jetzt alles in Bewegung zu setzen, damit unser Vorhaben doch noch klappen konnte. Unsere Crew mit Anne Kirchhoff und Dr. Eckhard Roos war schon lange klar, aber alleine war uns der Aufwand der Planung doch zu viel. Dietmar schaffte es sehr schnell mit seiner unnachahmlichen Art zwei weitere Crews zusammen zu trommeln. Er selbst hatte Michael Schickhoff und den Gast Erwin Stammeier in der D-ETIV mit dabei und die D-ELQC, für die es die letzte Reise im Club werden sollte, war mit Heinrich Wieseler, Ulrich Sempf und Walter Siebrasse besetzt. Los gehen sollte es am 12. Juli 2008 vom Flugplatz Paderborn-Lippstadt. Als der Termin sich näherte, beschloss man wegen des vorhergesagten guten Wetters am Nordkap einen Tag früher zu starten. Die beiden anderen Crews flogen bereits am Morgen des 11. Juli nach Varberg, Schweden. Wir kamen mit der D-ELPA am Abend nach. Der knapp dreistündige Flug mit Freigabe durch den Hamburger Luftraum auf FL70 führte uns direkt über Alsie – VOR (ALS) und Odense (ODN) nach Varberg mit einer 600 Meter kurzen Graspiste. Bei Schweden Control schlossen wir den Flugplan kurz vor der Landung. Der kräftige Rückenwind drückte unsere Piper zeitweise auf stattliche 140 Knoten. Nach der Landung wurde, wie üblich, gleich getankt. Das fliegerische Abenteuer konnte jetzt beginnen.

## Erstmal abspecken

In Varberg hatten wir über den Flugplatz einen Minibus gemietet. Dietmar kannte sich hier bestens aus, da er schon sehr oft am Platz das Festival „Wheels & Wings“ besucht hatte (Internet: <http://www.wheelsnswings.se/>). Allerlei Kuriositäten an Flugzeugen und Oldtimern können hier zwei Tage auf dem Flugplatz bestaunt werden. Dabei gibt es ein wirklich sehenswertes Begleitprogramm. Dieses Jahr sollte das Fest eine Woche nach unserer Landung vom 18. bis 19. Juli stattfinden. Ein Problem waren die Zimmer. Da Hauptreisezeit war und wegen dem Spektakel kaum noch Zimmer zu bekommen waren, mussten wir ein Kurhotel buchen, das für ein Einzelzimmer ca. 140 Eur verlangte, für ein Doppelzimmer knapp 240 Eur. Da wir ursprünglich den Rückflug wieder über Varberg planten und das Festival besuchen

wollten, hatten wir noch drei weitere Nächte in der kommenden Woche reserviert. Unsere Crew stornierte nach dieser Erfahrung die Zimmer der Folgewoche. Wir drei hatten Schlafsäcke und Zelte dabei und waren somit unabhängig von einer festen Unterkunft. Nach einem Abendessen mit leckerem Fisch und Shrimps begann der nächste Tag mit einer Diskussion. Der Wind war nicht direkt auf der Bahn und das Gras war etwas nass von der Nacht. Mit vollgetankten Maschinen und dem Gewicht der Crews hatte die Startbahn nicht genügend Länge. Dies betraf uns nicht, da wir eine sehr leichte Crew hatten und mit Schlafsäcken und Isomatten zwar viel an Bord hatten, aber das Gewicht in Ordnung war. Die anderen Crews hatten einfach zu viel dabei. Wir entschieden, dass unsere leichtere Maschine zuerst abfliegen sollte. An der dann erfolgten Startstrecke orientierten sich die beiden anderen Crews. Wir kamen nach knapp 500 Meter frei und gewannen problemlos, aber doch vorsichtig, an Höhe, empfahlen den anderen über Funk jedoch, unter keinen Umständen in der Vollbesetzung zu starten. Möglich war ein Start mit zwei Personen zu einem größeren Flugplatz und dort die Aufnahme der dritten Person. Auch war alternativ die Reduzierung des Reisegepäcks möglich. Man entschied sich für die zweite Lösung und die beiden Piper kamen eine halbe Stunde nach unserem Start glücklich in die Luft, wie wir über Funk auf Sweden Contral mithörten. Der Weg führte jetzt über den riesigen Vänersee, dem größten europäischen Trinkwasserreservoir, gelegen zwischen den historischen Provinzen Dalasland, Värmland und Västergötland vorbei an Kristinehamn, direkt nach Sundsvall am bottnischen Meerbusen. Das Wetter machte uns kurz vor dem Flugplatz etwas Sorgen. Eine Front lag vor uns und die Untergrenzen sanken immer weiter ab. Wir benachrichtigten unsere beiden anderen Crews über den Versuch vom Meer her anzufliegen und riefen Sundsvall Tower. Die Sichten betrugten mittlerweile nur noch knapp 1000 Meter auf der Runway (RVR), so erfuhren wir. Zu allem Überfluss kam uns noch eine deutsche einmotorige Beechcraft in Sichtflug direkt entgegen. In ca. 500 Fuß Höhe hatten wir den Verkehr bald in Sicht, aber entschieden uns nicht mehr für eine Landung in dieser „Suppe“. Wir hatten noch für knapp 2 Stunden Flugzeit Treibstoff und berieten nach „Alternates“. Mit der Hilfe von Sundsvall Tower, der uns die aktuellen Wetterdaten lieferte, war die Lösung schnell gefunden: Umeå im Norden meldete CAVOK! Bereits ca. 30 Meilen nördlich von Sundsvall war die Front zu Ende und strahlend blauer Himmel erwartete uns. Nach knapp einer Stunde Flugzeit bei kräftigem Rückenwind erreichten wir bei bestem Wetter den Flugplatz von Umeå (Kennung ESNU). Wir erfuhren, dass wir ca. 60 Eur Sonderöffnung pro Flugzeug und halbe Stunde bezahlen müssten, was uns aber nicht weiter störte. Avgas war mit knapp 2,21 Eur vorhanden und wir füllten die Tanks direkt auf und flogen weiter, bevor die D-ETIV eintraf. Zuvor hatte ich noch für alle drei Crews die neuen Flugpläne nach Pajala (ESUP) aufgeben. Als Bergsteiger würden wir jetzt sagen, dass wir jetzt unser „Basislager“ erreichen würden. Vor dort aus sollte es am nächste Tag ans Kap gehen.

## Unsere Route – ein kleines Intermezzo für Piloten

Die Routenplanung hatte sich wegen des schlechten Wetters an der Westküste Norwegens - was den Rückflug betraf - letztlich deutlich geändert. Sinnvoll erschien uns bei der aktuellen Lage der Rückweg über die Westküste Finnlands. So hatten wir auch den weiteren Vorteil nicht die gleiche Route zurück fliegen zu müssen und konnten noch ein weiteres Land fliegerisch erkunden. Das ursprünglich geplante Campen auf der dänischen Insel Endelave hatte sich wegen des nassen und stürmischen Wetters für uns wohl erledigt. Auch hatte sich unsere Crew mit der D-ELPA entschieden nicht mehr über Varberg zu fliegen, sondern eine Nacht auf Rügen zu verbringen. Die beiden anderen mussten das leider tun, weil sich dort noch die zurück gelassenen Dinge befanden.

Am Ende standen knapp 29 Stunden Flugzeit und damit ca. 5.700 km Flugstrecke im Buch. Dabei darf man auch nicht vergessen, dass unsere auf Mogas umgerüsteten Maschinen nur mit Avgas versorgt wurden, was die Kosten nach oben trieb. Neben dem Kauf aller Karten und einem Tripkit sollte der Umgang mit einem modernen GPS gut einstudiert sein. Nicht alle Details sind in den Fliegerkarten zu ersehen. So sind vor Abflug die FIS-Frequenzen und die Tower-Frequenzen der durchflogenen TMA-Bereiche zu notieren. Besonders in Finnland wird auf eine An- und Abmeldung in alle TMA's sogar mit ETAs (Estimated Time of Arrival) Wert gelegt. In allen Ländern war der Sprechfunk auf englisch problemlos und gut



Abbildung 2: Die Route, © Google Earth 2008

verständlich. Die Gastfreundschaft merkt man auch in der Luft. Das Handling am Boden ist manchmal etwas unbeholfen, da man auf so kleine Flugzeuge kaum vorbereitet ist. Auf dem Flughafen von Turku mussten wir knapp zwei Stunden auf die Rechnung für die Landegebühren (ca. 45 Euro pro Flieger) warten. Auch fallen teilweise Tankgebühren als Extrakosten zum Treibstoff als Handling an (z.B. Vasaa).

## Pajala – unser „Basislager“

Nach dem Start in Umea vergingen noch zwei Stunden und über Funk begrüßte uns Jukka Nieskala, Airport Manager des Flugplatzes von Pajala-Ylläs, über Funk. Der Platz wurde einigen Jahren ausgebaut und jetzt auch von der Linie „Easyjet“ angefliegen. Mitten in der Wildnis landeten wir um 18:35 Uhr lokaler Zeit. Jukka begrüßte uns gleich nach der Landung ganz herzlich. Der Kontakt nach Pajala kam über die Messe „Aero“ in Friedrichshafen vor Jahren zustande. Dort machte man Werbung für diese Oase im Norden. Ohne diese Aktionen hätte man sicherlich kaum Flieger an die Grenze nach Finnland bewegen können. Neben Jukka wurden wir aber von ganz anderen Lebewesen in Massen begrüßt: die Steckmücken freuten sich auf neues Blut und wir konnten uns trotz langer Kleidung kaum wehren. Selbst durch die Haare kämpften sich einige durch, was ich bei mir kaum für möglich hielt. Mit knapp 9.000 Einwohnern ist Pajala ein großes Dorf, zumindest für unsere Verhältnisse. Im Ort selbst leben nur die wenigsten, denn über die riesigen Flächen stehen die Häuser sehr verteilt. Wahrscheinlich gibt es sogar mehr Rentiere als Menschen, so unser Eindruck, denn eine stattliche Herde zahmer, aber scheuer, Tiere trieb sich am Flugplatz vor dem Zaun herum. Jukka hatte uns zwei Leihwagen besorgt, die über den Flugplatz gebucht werden können. Ca. 20 Kilometer östlich des Flugplatzes liegt die Stadt. Hier bezogen wir Quartier.

### Tipp

Flugplatz Pajala (ESUP)

98491 Pajala - Schweden

[www.airport.pajala.se](http://www.airport.pajala.se)

Tel. +46 978 511 10

Mobil +46 70 666 26 71

Email: [airport@pajala.se](mailto:airport@pajala.se)



## Wenn die Sonne nicht mehr schläft ...

... oder besser gesagt: uns nicht mehr schlafen lässt! Nach dem Abendessen, es gab ein Elchgeschnetzelt, konnten wir um 23 Uhr lokaler Zeit bei bestem Tageslicht noch problemlos das kleine Dorf erkunden. Pajala liegt auf ca. 67 Grad nördlicher Breite und somit oberhalb des Polarkreises. Die Sonne ist nur kurz hinter dem Horizont verschwunden, es ist zu dieser Jahreszeit immer ein gedämpftes Tageslicht vorhanden.



Abbildung 3: Unser Hotel in Pajala

Die Vorhänge im Hotel boten nur wenig Schutz, aber wir waren müde genug, um doch bald einzuschlafen.

## Der ersehnte Sprung nach Norden

Direkt nach dem Aufstehen wurde das Wetter eingeholt. Uli hatte seinen Laptop dabei und wir konnten über das WLAN des Hotels auf das Internet und somit auch auf „pc\_met“ zugreifen. Die letzten Jahre war keine der Vorgänger-Crews am Nordkap gelandet. Das Wetter ist hier oben sehr wechselhaft und zwischen dem Start in Pajala und der Landung im Norden können sich die Verhältnisse schon komplett geändert haben. Wichtig ist eine gute Flugvorbereitung und Planung von Alternativen zur sicheren Landung. Wir hatten nur Treibstoff für den Hinflug und kämen nach der Umkreisung des Kaps nicht mehr zurück. So planten wir auf dem Flugplatz Banak (ENNA) in Norwegen zum Auftanken zu landen. Auch war eine Zollabfertigung notwendig, da Norwegen nicht EU-Mitglied ist. Zwei Abstimmungen 1972 und 1994 ergaben ein klares Nein zum Beitritt. Die Flugpläne hatten wir einen Tag zuvor aufgegeben und vor dem Abflug wurden wir von Jukka noch mit dem neusten Wetter und den Notams versorgt. Was uns aber wunderte, war der Eintrag „no data available“ am Flughafen des Nordkaps (Honningsvåg, ENHV). Wir wussten nicht, was uns da oben erwartet.

Nach dem Start in Pajala führte uns unser Flugplan über Finnland nach Norwegen. Direkt nach dem Start meldeten wir uns auf Sweden Control (131,050 Mhz) Richtung Movuk Point. Dort übernahmen uns die Finnen (Romaniemi) auf der 126,100 Mhz bis zur Grenze nach Norwegen, Pabvo-Point. Mit Bodo Control ging es über eine bizarre und sich ständig verändernde Landschaft Richtung Felsküste. Die hohe Bergkette mit teilweise schneebedeckten Flächen erschien am Horizont. War uns in Pajala noch ein dichter Baumbestand und grünes Weideland aufgefallen, so hatte sich in der Zwischenzeit der Boden zum Fels mit nur niedriger Vegetation ohne Wälder verändert. Hier war nur an wenigen Monaten am Jahr keine Schneedecke vorhanden - und wir kamen zur richtigen Zeit! Die gesamte Landschaft war am Blühen und tausende von Seen bildeten sich vom Schmelzwasser auf der Felslandschaft.



Abbildung 4: Der Weg über das karge Felsgestein nach Norwegen

Der Anflug auf Banak mit der Stadt Lakselv war fantastisch. Direkt am Wasser lag die riesige Piste in Nord-Süd-Ausrichtung. Über die hohen Berge im Süden des Platzes flogen wir in ein weites Tal und bauten in kurzer Zeit 3000 Fuß Höhe im Gleitflug ab. Der Controller war ausgesprochen freundlich und ohne weiteren Verkehr am Platz landeten unsere drei Maschinen mit dem Ziel Tankstelle. Laut AIP würde der Flugplatz in Honningsvåg in genau einer Stunde geschlossen und alles musste jetzt schnell geschehen. Beim Tanken kam über Funk die Meldung, dass der Platz in Honningsvåg jetzt gerade schloss. Für uns ein Schock! Zu allem Verdruss meldete sich jetzt der Towerlotse von Banak bei uns und teilte Sichten von ca. 500 Meter bei starkem Nebel in Honningsvåg mit. Aber es gab noch eine weitere



Öffnung ab 17 Uhr Lokalzeit bis ca. 23 Uhr in der Nacht und somit eine weitere Chance! Wenn man dazu „Nacht“ sagen konnte. Fliegen ist hier rund um die Uhr möglich. So hatten wir noch drei Stunden Zeit und fuhren mit dem Taxi nach Lakselv zu einem nahe gelegenen Restaurant und aßen, was nach dem Fliegen unsere zweithäufigste Beschäftigung war.

Mit genügend Treibstoff im Tank für einen Flug zum Kap und zurück nach Pajala starteten wir auf der Piste 35 bei bestem Wetter und guter Laune. Der Platz in Honningsvåg wäre jetzt wieder offen, so hatte man uns vor dem Start noch mitgeteilt. Wie schnell sich das ändern kann, würden wir aber später noch erfahren. Eine halbe Flugstunde nördlich lag das Kap vor uns. Dietmar flog mit der D-ETIV von Westen an, wir wählten den direkten Weg von Süden über das Land und die D-ELQC flog über Honningsvåg, aus Osten kommend, zum Kap. Das Licht der tiefergehenden Sonne warf lange Schatten. Eine hohe Bewölkung ließ das Licht, wie von tausenden von Spots erzeugt, auf die Nebeldecke scheinen, die sich vom Norden her über das Meer auf die Küste zubewegte. An vielen Stellen wurde der Nebel in die steilen Felswände nach oben gedrückt.



Abbildung 5: Farbenspiele am Nordkap

Die gute Nachricht der QC erreichte uns kurz vor dem Ziel: der Flugplatz ist frei, wir könnten wohl landen. Knapp 100 Meter über dem steil abfallenden Felsen flogen wir in einer Rechtskurve über den Aussichtspunkt des Nordkaps. Somit konnte sich der Pilot auf das Fliegen konzentrieren und der Co Eckhard und Anne im Heck, die ebenfalls rechts saß, hatten eine direkte Sicht auf den nördlichsten Punkt Europas. Es war einfach ein tolles Gefühl. Mittlerweile waren Heiner und Dietmar auch über dem Kap am Kreisen. Unten waren auf dem Plateau viele Wohnmobile zu erkennen und nur wenige Menschen hielten sich am Aussichtspunkt auf und hießen uns mit winkenden Armen willkommen. Welche Leichtigkeit des Seins fühlte ich beim Kreisen. Einfach den Augenblick genießen. Vor allem Schwärmen durfte aber der Blickkontakt zu den beiden anderen Flugzeugen nicht verloren gehen. Ständig informierten wir uns via Sprechfunk über Position, Höhe und Absichten. Nach etlichen Vollkreisen in unterschiedlichen Höhen waren viele Bilder aufgenommen. Wir drehten als erste Maschine Richtung Südosten zum Platz von Honningsvåg. Die freundlichen Dame am Sprechfunk begrüßte uns herzlich, aber stellte fest, dass der Platz geschlossen sei, weil man auf der Landebahn die Befeuerung ausbaute. Da schweres Gerät auf der Bahn sei, würde man frühestens in einer halben Stunde öffnen. Da nützt uns kein Flugplan was, dachte ich. Auch in den Notams vom frühen Morgen in Pajala war keine Rede von den Arbeiten. So einigten wir uns nach kurzem Gespräch auf 10 Minuten Wartezeit. Das war ok. Die Zeit nutzen wir zum Überflug des kleinen Örtchens südlich des Platzes und sahen schon von Nordwesten



her sich langsam eine Nebelwand Richtung Flugplatz zu bewegen. Der Flugplatz befindet im Norden einer bis 1100 Fuß hohen Felskette direkt am Meer. Der Anflug geht direkt vorbei an den schroffen Felsen, wobei man im Endteil der 08 zur 800 Meter langen Asphaltbahn schräg anfliegen muss. Da meist ein kräftiger Wind weht, musste eine starke Windscherung mit einkalkuliert werden. Mit 75 Knoten Fahrt wählen wir bei zwei Klappenstufen den Anflug mit einem angemessenen Radius. Nach knapp 400 Metern kam unsere Piper wohlbehalten zum Stehen. Wir waren am Nordkap gelandet!



Abbildung 6: Glücklich am Kap gelandet

Die Begrüßung durch das Bodenpersonal war - wie immer- ausgesprochen freundlich. Natürlich wollten wir sofort zum Kap! Leider waren alle (vier!) Taxen ausgebucht und mehr als eine Stunde verging, bis wir einen Bus finden konnten, der uns mit 9 Personen ans Kap beförderte. Auch die Norweger sind sehr geschäftstüchtig. Der Bus kostete und für die Fahrt hin und zurück 325 Euro. Eine stattliche Summe für zweieinhalb Stunden. Eine Fahrt dauerte ca. 45 Minuten jeweils, der Rest war Aufenthalt. Auch dieser wurde mit 25 Euro pro Person Eintrittsgeld nochmals gut bezahlt. Aber es wäre vermessen, nach einem solchen Trip an diesen Kosten das Erlebnis scheitern zu lassen. Das wissen die Norweger sicherlich auch...

Unten im Meer schob sich die geschlossene Wolkendecke von der Seeseite den Felsen hoch. Wir mussten uns beeilen, bevor der etwas südlicher liegende Flugplatz auch davon betroffen sein würde. Nach gut 30 Minuten Aufenthalt ging es zurück zum Platz. Unterwegs machten wir schon mit den ersten Nebelbänken Bekanntschaft. Unser Bus wurde regelrecht verschluckt. Der Nebel kam mittlerweile über die Pässe der Felskette gen Süden durch, als wolle er uns mit Geisterhand überziehen. Beim Eindrehen ins Tal Richtung Flugplatz stellten wir fest, dass wir zu spät waren. Der Nebel griff bereits nach unseren Flugzeugen. Noch waren die Sichten für einen Start ausreichend. Die Piste war direkt am Wasser und nach Norden waren keine Hindernisse zu erwarten. Auch war die Nebeldecke sehr dünn. Nach ganz kurzer Zeit war man sicher darüber. Auf dem Flugplatz kannte man diese Wetterlage bestens und wir konnten nach kurzem Briefing um 21:45 Uhr Lokalzeit starten. Wir waren mit der D-ELPA die Ersten, die sich nach Norden in gute Sichten auf dem Weg machen sollten. Kurz nach dem Start blieb bereits der Nebel im Tal zurück und bei einem tollen weichen Sonnenlicht führte unser Weg gen Süden nach Pajala, wo wir gegen Mitternacht erwartet wurden. Jukka hatte uns bereits mitgeteilt, dass die Landung auch ohne ihn möglich wäre und die Schlüssel der Mietwagen wurden von ihm beim Piloten der am Platz arbeiteten Crew der Aero Commander abgegeben. Die Crew arbeitet für die schwedische Regierung und macht Vermessungsflüge für eine Feststellung von Bodenschätzen. Eine besondere Sende-/Empfangsvorrichtung detektiert unter anderem Erzvorkommen für eine Bodenkarte, hatte ich im Gespräch mit dem Piloten erfahren. Dinge für die Schweden nach der Holzindustrie bekannt ist.

Bevor wir starteten, hörten wir die angekündigten elf französische Flugzeuge über dem Flugplatz kreisen. Diese kamen zu spät, denn der Nebel machte eine Landung unmöglich. Wir hörten über Funk, dass sich die Crews nach über 30 Minuten Wartezeit entschieden, nach Banak zu fliegen. Eine Landung an diesen Abend erschien als nicht mehr möglich. Was hatten wir für ein Glück!

Der Rückflug wurde durch die Mitternachtssonne zu einem unvergesslichen Erlebnis. Folgende Bilder, die Anne während des Rückflugs vom hinteren Sitz schoss, können nur unvollkommen die Eindrücke und das Farbenspiel wiedergeben. Unkommentiert erzähle ich damit den Flug zurück nach Pajala.

## Eindrücke des Fluges in der Mitternachtssonne









## Einen Tag Erholung vom Fliegen

Vor drei Tagen waren wir in Deutschland gestartet und jetzt sind wir über 2.500 km geflogen und am Ziel. Der nächste Tag war für Anne und mich vom Ausschlafen geprägt. Waren wir doch erst gegen 2 Uhr nachts ins Hotel zurückgekommen. Aus Honningsvåg hatte ich mit Jukka noch telefoniert und die späte Landung angekündigt. Er hatte mit dem Hotel geklärt, dass wir noch einen Imbiss bekamen. Mit Lachsbrötchen und „Starköl“ feierten wir unseren Flug. Die Eindrücke hatten Anne und mich die ganze Nacht begleitet, wir erzählten uns von unseren Bildern im Kopf. Als Anne und ich zum Frühstück wollten, kam schon Dietmar entgegen: „aufsitzen - es geht los!“ Mit knurrendem Magen fügten wir uns seinem Plan. Der Weg führte uns über die Hauptstraße 99 nach Norden und dann ins östlich gelegene finnische Kolari, direkt hinter der Grenze.



Abbildung 7: Dunkles Blau und sattes Grün

Dieser Ausflug hatte den Vorteil, dass wir uns wieder mit Euro eindecken konnten. Finnland hat im Gegensatz zu Schweden diesen bereits eingeführt. Viel zu entdecken gab es dort nicht, sodass wir uns bald wieder in Pajala trafen. Die Route für den Rückflug musste besprochen werden. Es sollte, bedingt durch das kräftige Tiefdruckgebiet im Westen von Norwegen, über die Westküste Finnlands gehen. Die Wetterprognose für die Route entlang des Bottnischen Meerbusens auf der finnischen Seite war gut. Über dem Land gab es eine starke Entwicklung von „towering cumulus (TCU)“ mit eingelagerten CBs. Die See war frei. Über Internet gab ich bei der deutschen AIS die Flugpläne auf. Somit hatten wir für den morgigen Tag Zeit gespart.

## Der Rückflug über Finnland

Die Route führte uns über Oulu nach Vaasa zum Tanken. Die Untergrenzen am nächsten Morgen waren passabel. Das Wetter meldete sehr gute Sichten und eine nach Süden hin ansteigende Wolkenbasis. Vollgetankt ging es um 11 Uhr Lokalzeit Richtung Süden. Jukka verabschiedete sich mit „seinen“ Flugplatz-Rentieren von uns und wird bezahlten für Landung, Stellzeit und Mietwagen umgerechnet ca. 120 Euro pro Maschine. Das erschien uns ein sehr fairer Preis zu sein. Das Hotel hatten wir mit ca. 65 Euro pro Zimmer zu Buche stehen.

Das Wetter klarte zunehmend auf und die versprochen hohe Wolkenbasis mit den sehr guten Sichten trat genauso ein. Die finnischen Controller übergaben uns ständig an die die lokalen Flugplätze entlang der Küste. Wir durchquerten mit 2.500 Fuß die TMA-Lufträume ohne Probleme. Fliegen in Finnland ist mit guter Flugvorbereitung herrlich und einfach. Am Außenthermometer begann die Temperatur immer weiter zu steigen, je mehr wir in den Süden kamen. Die Sonne hatte uns wirklich verwöhnt und Skandinavien zeigte sich uns von

der besten Seite. In Vaasa landeten wir zum Tanken und flogen in direktem Kurs auf Turku, am südlichen Ende von Finnland gelegen, zu. Uli hatte am Vorabend ein Hotel im dortigen Fährhafen gebucht, das uns von den Preisen als angemessen erschien. Hotels, Essen und die Lebenshaltung allgemein ist deutlich teurer als wir dies in Deutschland kennen. Turku Airport erschien uns nach der Landung genauso verlassen wie Vaasa. Der Sommerflugplan ist sehr dünn, erfuhren wir. Nur wenige Flugzeuge nutzen die hervorragende Infrastruktur. Alle Plätze waren technisch auf dem besten Stand und mit Navigationshilfen üppig ausgestattet. Über Sicherheit und Zoll scheint man sich hier auch weniger Sorgen zu machen als in Deutschland. Insgesamt gehen nach unserem Empfinden die nordischen Länder entspannter mit diesem Thema um. Sicherlich zum Wohle der Flieger und nicht zu Lasten der Sicherheit.

Durch menschenleere Hallen gingen wir zum Taxisstand. Dort wartete ein einziges Taxi, das sofort mit vier Personen befüllt wurde. Kurz danach fuhr ein Linienbus vor. Nach einem kurzen Gespräch mit dem Fahrer rief ich alle wartenden vier Mitflieger herbei. Der Bus hielt im Fährhafen, wo sich unser Hotel befinden sollte. Welch Zufall! Für 2,50 Euro kamen wir zum „Best Western“ - Hotel, wobei der Bus freundlicherweise uns direkt vor dem Eingang ins Hotel entließ. In Deutschland undenkbar. Hier das Verständnis von Service und Freundlichkeit.

Das Hotel war ok und für eine Nacht mehr als passabel. Den Abend verbrachten wir mit einem Spaziergang durch einen nahe gelegenen Park Richtung Zentrum entlang des Flusses Aurajoki. Eine kleine Fähre lies uns auf die gegenüberliegende Flussseite übersetzen, wo wir auf einem Restaurantboot in lauer Abendstimmung zu Abend aßen. Turku vorgelagert sind die Schären, ein Archipel mit über 20.000 Inseln, welches Finnland und Schweden verbindet. Ähnliche Schärenlandschaften findet man nur noch entlang der Atlantikküste Kanadas und an der Hudsonbay. Jukka hatte uns beim Abflug aus Pajala noch einen Tipp gegeben, auf den wir noch zurückkommen würden.

## Kumlinge – eine Trauminsel für (geübte) Flieger in den Schären

Jukka's Tipp war Kumlinge, eine kleine Insel östlich von Mariehamn, der Hauptinsel von Åland. Diese Inseln haben eine eigene Flagge und eigene Postwertzeichen, gehören aber als Provinz zu Finnland. Kumlinge ist mit knapp 400 Einwohner und einem kleinen Flugplatz unser Reiseziel. Nach 30 Minuten Flugzeit erreichen wir als erste Maschine die Insel. Der Platz ist unkontrolliert und nicht besetzt. Da wir genau Crosswind mit ca. 15 Knoten hatten und durch die Bewachung auch sicherlich mit Böen versehen werden, erkundeten wir aus der Luft die Piste. Mit 600 Meter Asphalt auf 18 Meter Breite nicht ohne. Wir entschlossen uns für einen Anflug vom Wasser in Richtung 33. Mit stabiler Fahrt von 75 Knoten, dritter Kapfenstufe und mächtig in den Ruder stehend, die Maschine gegen den Wind von links auf die Längsachse ausrichtend, steckten wir einige Windböen gut weg. Kurz vor der Bahn angekommen, stieg ein ganzer Pulk von Möwen auf, der sich auf der warmen Bahn direkt an der Meereskante sonnte. Ca. 30 Meter hinter der Schwelle setzt die D-ELPA gut und mittig auf, wobei ein angemessenes Bremsen uns vom Overshoot bewahrt. Durch die etwas höhere Anfluggeschwindigkeit mussten wir 10 Knoten zusätzlich abbauen. Mit den üblichen 66 Knoten bei ruhigem Wetter hatte das heute nichts zu tun. Die nächsten beiden Maschinen landen ebenfalls, wobei dort auch mächtig aufgepasst werden musste. Einem unerfahrenen Piloten darf man diese Insel nicht empfehlen. Die Wetterlage mit Crosswind könnte sonst sehr leicht überfordern und zu Bruch führen.

### Tipp

Kumlinge (EFKG)

Flugplatz 600 x 18 m Asphalt

### Unterkunft

Remmarina Stugby, Désirée Johanson

Tel. +358 40 052 91 99

[www.remmarina.com](http://www.remmarina.com)



Oben: Frühstück im kleinen Gastraum bei Désirée

Unten: die Hütten im Yachthafen von Kumlinge





Abbildung 8: die kleine Piste von Kumlinge

Wir stellten ab und erkundeten die Insel. Von unserem Kommen nahm niemand Notiz. So wanderten wir ca. 4 Kilometer zum nächsten Wirtshaus. Dort wurden wir mit leckeren Pancakes nach „Art Åland“ (eher ein flacher Käsekuchen mit Pflaumenkompott und Sahne, sehr empfehlenswert!) versorgt. Wir hatten uns entschlossen, diese Nacht hier zu bleiben, die beiden anderen Crews trieb es weiter nach Varberg. So verabschiedeten wir uns nach dem Essen und hörten die D-ETIV im tiefen Überflug vorbei rauschen. Der Wirt hatte uns gebeten, ein Bild von seinem Haus zu senden. In farbenfroher Landschaft wanderten wir noch 2 Kilometer, bis wir an den kleinen Hafen von Kumlinge gelangten. Hier gibt es das „Restaurang Kastören“. Schnell lernten wir Julia kennen, die uns ein kaltes Bier servierte und uns eine Hütte mit 6 Schlafplätzen für 65 Euro die Nacht anbot. Die Inhaberin, Désirée Johansson wurde von Julia verständigt mit der Bitte, mit ihrem Van zu kommen. Wir mussten ja noch unsere Dinge aus dem Flieger holen. Jetzt war es ein Vorteil die Schlafsäcke dabei zu haben. Mit Désirée kamen wir gleich ins Gespräch und vereinbarten, dass sie uns am nächsten Morgen einen Laptop mit Internetanschluss mitbringt. Nach dem Frühstück wollten wir die Flugpläne aufgeben und das aktuelle Wetter einholen. Den Abend genossen wir im kleinen Restaurant auf dem Hügel im Yachthafen bei einem sehr guten chilenischen Rotwein. Mit der Abendsonne schliefen wir ein. Es erwartete und ein schöner Flug über die Schärenlandschaft nach Schweden. Die kleine Insel, die wir gefunden hatten, sollte sich auf dem Weg noch tausendmal in verschiedenen Formen wiederfinden. Wenn wir nicht wüssten, dass wir im Norden von Europa wären, hätten wir uns fast wie in der Südsee gefühlt. Na ja - die Temperaturen holten uns mit knapp über 23 Grad dann doch wieder zurück.

## Rügen – unser Tor nach Hause

Ursprünglich hatten wir geplant unseren Trip in Dänemark, mit Zelten auf Endelave, zu beenden. Leider machte uns das Wetter einen Strich durch die Rechnung. Auch in Deutschland sah es nicht gut aus. Paderborn war fast dicht. Bereits am Abend zuvor hatten wir entschieden, einen weiteren Tag zu verlängern und auf Rügen zu übernachten. Ich rief Stephan Buchhester an, der auf Rügen wohnend sich bestens auskennt. Er besorgte uns trotz Hochsaison und ausgebuchter Hotellage noch tolle Zimmer unweit der Promenade in Binz. Auf dem Flugplatz sollte auch ein Mietwagen bereitstehen. Mit dieser Vorfreude machte ich direkt nach dem Frühstück die Flugplanung. Es sollte über Mariehamn und das Zentrum von Stockholm nach Ronneby zum Nachtanken gehen. Als Überflugpunkt der Grenze gaben wir Rikum an. Das Wetter zeigte uns hier noch Sonne und Wolken, die aber mit einer Basis von 2800 Fuß willkommen waren. Eckhard stellte die kleine Piper direkt nach dem Abheben von Kumlinge auf der 15 mit der Nase nach rechts in den Wind und wir flogen über den Yachthafen Richtung Westen. Wir hatten dort versprochen, ebenfalls Bilder zu senden. Anne schoss diese im tiefen Überflug. In 2500 Fuß Höhe, mit besten Sichten auf die Schären, ging es mit starkem Gegenwind und nur knapp 100 Knoten Richtung Stockholm. Wir durften in dieser Höhe das Zentrum mit der Altstadt „Gamla Stan“ überfliegen.





Abbildung 9: Über Stockholm mit Blick auf Gamla Stan

Ronneby (ESDF) begrüßte uns mit einem Schauergebiet direkt im Anflug. Aber die lange Bahn von 2330 Meter erlaubte eine lange Landung und wir konnten das Regengebiet etwas meiden. Der Flugplatz erschien verlassen. Der sehr freundliche Herr auf dem Tower musste erst den Tankwart suchen, der aber nach 5 Minuten aufgetrieben werden konnte. Bereits über Funk hatte ich mich erkundigt, ob AVGAS für uns verfügbar wäre. Sonst wären wir nach Malmö weiter geflogen. Es klappte sehr gut mit dem Nachtanken, aber einen Flugplan konnte ich nirgends aufgeben. Keiner da. So wählte ich die deutsche AIS an und gab per Telefon alle Daten durch. Per FAX wollte man den Plan nach Schweden senden. Das klappte ausgezeichnet. Bereits nach 20 Minuten waren alle Daten da und wir konnten das für heute letzte Leg nach Rügen antreten. Wir gingen über den Ausflugsplatz „Brakne Hoby“ direkt auf Kurs Richtung „Perry“. Unterwegs bot Sweden Control uns ohne Nachfrage eine Abkürzung an. Wir konnten ALM rechts liegen lassen und direkt „Sallo“ ansteuern, der Grenze zum deutschen Luftraum. Wir meldeten uns dort bei den Schweden ab und riefen nach einer Woche englischem Funkverkehr Bremen Information auf deutsch. Dort blieben wir nicht lange, sondern meldeten uns direkt auf Rügen an. Vor uns lag das Kap Arkona. Natürlich mussten wir dort vorbei, wie auch an dem KdF-Seebad Prora. Ein riesiger Bau aus der NS-Zeit, den Stephan mit 56.000 qm und Millionenschulden mit verwaltet. Bis zu 20.000 Menschen sollte hier gleichzeitig Urlaub machen können, so die damalige Planung. Insgesamt ist der „Koloss von Prora“ ca. 4,5 km lang und in acht baugleiche Häuserblocks unterteilt. Leider war Stephan nicht da, aber das nächste Mal haben wir uns vorgenommen mehr zu sehen und von ihm die Geschichte zu erfahren. Über Binz, an den Kreidefelsen vorbei, ging es in ein sehr langes Final zum Flugplatz Gütthin. Böiges Wetter, aber Sonnenschein, erwartete uns. Den Flieger wollten wir erst am nächsten Tag tanken, heute lieber direkt zum Strand! Der Mietwagen, ein Service des Flugplatzes, stand bereit. Es ist sehr zu empfehlen, vor der Ankunft einen Wagen zu mieten. Mit 56 Euro pro Tag auch preiswerter und flexibler als ein Taxi nach Binz und zurück zu bestellen.



Abbildung 10: Das Kap Arkona auf Rügen

## Alles geht einmal zu Ende

Der Abend auf Rügen war ein schöner Abschluss des Urlaubs. Bei guten Essen und wirklich moderaten Preisen ließen wir die Bilder der Reise Revue passieren. Wir hatten einen wunderschönen und erholsamen Fliegerurlaub. Anne als Passagier war aber doch froh, dass das Sitzen ein Ende hatte. Zwar waren die Eindrücke überwältigend, aber das monotone Brummen des Triebwerks war das auch. Der nächste Morgen hatte laut GAFOR in der Mitte von Deutschland geschlossene Verhältnisse bis ca. 12 Uhr vorher gesagt. Wir nutzen die Zeit für eine Rundreise im Westen der Insel. Gegen 14 Uhr und einer besseren Prognose starteten wir zum letzten Stück der Reise. Da die Sichten unten immer noch nicht so gut waren und die Basis sich bei 2000 Fuß befand, stiegen wir auf FL65. Dort oben war bestes Wetter! Immer wieder erschienen große Löcher, die einen problemlosen Abstieg anboten. Auf Anfrage bei Bremen Information wurde uns der Luftraum D von Hannover in FL70 zur Querung frei gegeben. Nach knapp 2,5 Stunden landeten wir glücklich, aber doch geschafft, nach einer Woche Flugreise wieder in Paderborn. Die beiden anderen Crews waren schon am Vortag angekommen. Leider war eine Maschine in Varberg bei der Landung zu Schaden gekommen, aber keiner der Piloten war verletzt. Somit nahm alles ein gutes Ende.

---

## Infos zum Artikel:

Text: Dirk Linn

Bilder: Anne Kirchhoff

Kontakt: [Dirk.Linn@p-manent.de](mailto:Dirk.Linn@p-manent.de)

© 2008