

Zwischen knapp 500 Fuß und 9.700 Fuß – ein Flugabenteuer

6. August 2016 – Erster Tag

Deckenpfronn – Stockholm/Västeras

Nach einem Wurf mit der Münze startete Walter Duschek auf dem linken Sitz zusammen mit Axel Altvater am Samstag den 6. August 2016 um 09:25 Uhr vom Segelflugplatz der Flugsportvereinigung Sindelfingen in Deckenpfronn. Kopf oder Zahl bestimmte anfänglich den Startpiloten sowie den weiteren Wechsel im linken Sitz der folgenden Flugabschnitte. Bei CAVOK – Wetter hob die Robin DR400-180 von der Piste 07 in Richtung Nordkap ab. Stralsund-Barth an der Ostseeküste war die erste Etappe des rund 2.700 km entfernten nördlichsten Punktes von Europa. Schnell war bei strahlendem Sonnenschein der Kontakt mit FIS Langen gleich nach dem Start hergestellt. Die gelassene Controllerstimme zusammen mit dem Transponder-Code 3701 und vielversprechende Sichtweiten ermutigten, die aufgelockerte Cumulusbewölkung in etwas über 5.500 Fuß zu überfliegen. Die Stimmung war bestens.

Rückblick

Angefangen hatte dieser Aus-Flug vor gut einem Jahr. Bei einem typischen Fliegergespräch vor dem Thermikstüble über gemachte Erfahrungen bei Langstreckenflügen, brachte Walter das Nordkap ins Gespräch. Nach seinen vier unvollendeten Versuchen in den vergangenen Jahrzehnten wegen unpassendem Wetter, könnte ein fünfter Versuch doch einmal klappen. Auch Axel schien das Ziel zu gefallen und so nahmen die Vorbereitungen ihren Lauf. Erste Planungsinformationen erlangten wir über den Jeppesen Trip Kit Skandinavien und die ICAO-Kartensätze von Finnland, Norwegen und Schweden. Vertieft wurde die erste Flugkonzeption durch das Auswerten aller in den letzten fünf Jahren veröffentlichten Artikel von Fliegerzeitschriften und dem Internet. Die von den nationalen Luftfahrtbehörden Schweden und Norwegen herausgegebenen VFR Guides 2016 gaben dann noch die länderspezifischen Details. Fest und tief ins Gedächtnis eingepägt hatte sich u. A. die Warnung, dass in Norwegen ständig neue Masten, Hochspannungsleitungen und Kabel errichtet würden, welche nicht immer in den Luftfahrerkarten eingezeichnet sind. So gäbe es davon z.B. mehr als 73.000 Leitungen – höher als 15 Meter, davon gerade einmal 1-2% markiert wären. Vervollständigt wurde die Vorbereitung für die Robin durch das Mitnehmen einer vorgedachten Menge an Motoröl, zwei Sätzen an

Erdankern für Grasboden und fester Erde sowie die Jaxida-Bezüge als Robin - „Übernachtungs-Pijama“. Ebenso gehörten eMail-Erkundigungen bei allen potentiellen Landelätzen über die Versorgung mit AVGAS und deren Tankzeiten dazu. Für den Fall des Falles waren Schwimmwesten für die Überflüge von Ostsee und Teilen des Bottnischen Meerbusens und Trinkwasservorräte, Schlafsäcke und Zelt an Bord. Nützliche Details wie z.B. Taschenlampe, wasserfeste Streichhölzer, Kordel, Multifunktionswerkzeug, Signalspiegel, Sicherheitsnadeln und Bindedraht fehlten ebenso wenig. Natürlich war auch für die erste Übernachtung vorgesorgt. Harald Jochnick, der Clubsekretär der Hässlö Flygförening reservierte uns 2 Schlafplätze im Overnattningsroom des Clubhauses und dessen Zutrittsinformation per Tastaturcode.

Der späte Nachmittag vor dem Abflug war das letzte Go/No-Go – Treffen am Flugplatz Deckenfronn. Alles war im „Grünen Bereich“ - der Plan konnte umgesetzt werden.

Flugverlauf

In dieser guten Stimmung begann bei Erdsicht kurz hinter der Wasserkuppe die Wolkenobergrenze sachte, aber stetig zu steigen. Als wir etwas über 9.700 Fuß erreicht hatten, wurde deutlich, dass wir wohl den Luftraum „C“ in 10.000 Fuß sehr schnell erreichen werden. Also suchten wir ein größeres Wolkenloch und begannen konsequent und kreisend einen Abstieg bis knapp unter 1.500 Fuß. Kurz vor dem Thüringer Wald vereinnahmte uns ein ausgeprägtes Regengebiet, welches uns über den Thüringer Wald, über den östlichen Teil des Harzes bis zur Elbe bei Wittenberge begleitete. Dort entließ es uns wieder und wir trafen weite Sichten und schnell anwachsende Wolkenuntergrenzen an. So landeten wir nach gut 3,5 Stunden Flugzeit in Stralsund-Barth. Volltanken und einen Flugplan aufgeben nach Stockholm – Västeras waren die sofortigen Aktionen. Danach ließen wir uns im Flugplatzrestaurant wie „bei Muttern“ mit mecklenburgischer Hausmannskost verwöhnen. Ein echter Geheimtipp, was Kost, Preise und Service betrifft. Man ist heut´ zutage so etwas kaum noch gewohnt.

Eine Stunde später startete Axel auf der Piste 27 mit Kurs Västeras, unserem Tagesziel. Inzwischen hatte uns der Regen wieder eingeholt – die Wolkenuntergrenzen zwangen uns auf gut 1000 Fuß über der Ostsee. Wir hielten den Zeiger des VOR-Empfängers fest auf Radial 24 des VOR Alma. Parallel dazu gab uns die Flugnavigationsoftware Flymap auf dem Tablet sichere Informationen über den Streckenverlauf, Geschwindigkeit über Grund und verbleibende Flugzeit. Nach einer halben Stunde erreichten wir Sweden FIR in der Hälfte der Strecke zur Schwedischen Küste. Dabei tauchten bald die typischen schwedischen

Häuser in ihrer charakteristischen Farbgebung auf. Im Wechsel mit kleinen Dörfern und weiten Feldern – eingebettet in eine leicht modulierte Landschaft, boten diese einen ähnlichen Eindruck, wie wir es in Norddeutschland her gewohnt sind. Malmö Control geleitete uns professionell durch eine Reihe von Flugräumen. Informationen zu Segelflugaktivitäten auf unserer Strecke im Wechsel mit Flugverkehrsinformationen wechselten sich ab mit häufigen lokalen Regengebieten, aber auch beeindruckend schönen Sichten über viele Seenlandschaften in einer Vielzahl, wie wir sie bisher noch nie aus der Luft gesehen hatten. In der Folge durchquerten wir die TMAs von Kristianstad, Kronoberg und Linköping, den Schärengebieten bei Norrköping und TMA Stockholm, bis wir nach gut zweieinhalb Flugstunden bei ausgezeichneter Sicht der Platz von Västerås in Sicht kam. Inzwischen war eine leichte Abenddämmerung angebrochen. Obwohl der Tower der über 2 Kilometer langen Piste nicht besetzt war, betrieben eine Reihe von Flugzeugen den Funkverkehr im „Auto-Control“ – Mode auf Schwedisch. Als wir dann auf der Tower-Frequenz auf Englisch anriefen, wechselten alle dann wie selbstverständlich, in die englische Phraseologie. Die Runway 19 begrüßte uns mit einem erheblichen Seitenwind. Nach der Landung rollten wir unmittelbar zum Tankbereich. Dort lernten wir recht schnell die allgegenwärtige Automatisierung auf nordischen Flugplätzen kennen. Abseits der großen Airports ist das Tanken auf Selbstbedienung eingestellt. So kann man inner- und außerhalb der Betriebszeiten jederzeit mit einer passenden selbständig die benötigte Menge Treibstoff auffüllen. Die Anweisungen waren in Schwedisch und so benötigten wir einige Versuche. Letzten Endes waren wir erfolgreich und lokalisierten danach das Clubhaus durch den abgestellten defekten russischen Hubschrauber gegenüber dem Clubhaus, so wie es Harald beschrieben hatte. Unweit einer wundervoll erhaltenen und noch im Dienst befindlichen DC3 der Scandinavian Airlines fand Jaxida-verpackt, die D-EWSS dort ihre Nachtruhe und wir die Endstation des ersten Tages. Mit dem Tür-Code gelangten wir ins Clubhaus, belegten dort unsere Schlafplätze, und sortierten im komfortablen Briefing Room die Flugroute des kommenden Tages. So langsam wurde es 21:30 Uhr und da die Anspannung so langsam von uns wich, merkten wir, dass wir doch sehr hungrig waren. Plötzlich, als wir jemanden nach Essensmöglichkeiten fragen wollten, fanden wir das Clubhaus, den Flughafen und seine ganze Umgebung absolut menschenleer. Kein Taxi oder Bus war zu sehen. So hoben wir einfach den Daumen in der Hoffnung, per Anhalter den nächstgelegenen Ort zu erreichen. Nach einigem Winken hielt ein beeindruckender Reisewagen. Der syrische Fahrer brachte uns direkt in die lebhafteste Fußgängerzone von Västerås. Ein ausgezeichnetes Abendessen und

einer anschließenden Taxi-Rückfahrt sorgte für die nötige Stimmungsbalance. Um 06:00 Uhr endete der kurze und feste Schlaf im Übernachtungsraum.

7. August 2016 – Zweiter Tag

Stockholm /Västeras – (Alta) - Hammerfest

Der Tag hätte nicht besser beginnen können: Ein erster Blick zum Himmel zeigte einen strahlend hellen Tagesanfang. Das Tagesziel für heute sollte Alta, einer der wenigen Flugplätze in Nordnorwegen, welche für unsere Zwecke AVGAS vorhielt. Zwischenetappe sollte Lulea / Kallax, ein anteilig genutzter Militärplatz sein. In der perfekt ausgestatteten Küche war alles vorhanden für ein passendes Frühstück. Natürlich drehte sich dann danach unsere Aufmerksamkeit vor allem um den Erhalt der aktuellen Wetterinformation. Leichte Cumulus-Untergrenzen bei 3000 Fuß und Sichten über 10 Kilometer für den Streckenabschnitt. Die Vorhersage für den zweiten Abschnitt quer durch die Finmark in Norwegen sahen wir als interessant und machbar an. Obwohl wir den Flugplan per Online aufgeben konnten, entschieden wir uns wegen der Schnelligkeit für eine Aufgabe über die zentrale nationale Telefonnummer. Der Kauf einer Weekly Season Card zum Bezahlen aller Startgebühren gelang uns nicht. Der Flughafen war noch in tiefem Sonntag-Morgen-Schlaf. So steuerten wir kurz vor 09:00 mit dem Heading 027 auf Lulea, dem der ersten heutigen Etappe zu. Zur Kursführung entlang des Bottnischen Meerbusens zwischen Gävle und Sundsvall orientierten wir uns an der Autobahn E4, welche in mehr oder weniger großen Abstand zur Schärenküstenlinie verlief. Parallel dazu gab die Flugnavigationsoftware präzise Hinweise zu CTR- und TMA-Grenzen. Die aktuellen ICAO Luftfahrerkarten waren parallel dazu zur Verifizierung im Einsatz. Diese Verfahrensweise sollte sich noch im Verlaufe des Tages sowie in den folgenden Tagen als absolut richtig herausstellen. Allmählich zeigte sich die Landschaft in einem neuen Bild. Während die Anzahl und Folge der immer wieder neu auftauchenden Seen gleich blieb, änderte sich die Besiedlungsstruktur merklich. Statt größerer Dörfer sahen wir nun kleine, immer weniger werdende Häuseransammlungen und einzelne, in großem Abstand stehende Bauergehöfte. Dazwischen waren mehrere Papierfabriken allein schon durch Ihre flächenmäßig große Ausdehnung zu erkennen. Wie bisher erlebt, brachte uns Stockholm und Schweden Control sicher durch alle Lufträume. Zu allem Glück, war an diesem Tage keine der Danger oder Restricted Areas aktiv. Wir nutzten natürlich diesen Vorteil zur direkten Kursführung. Just als wir durch die CTR von Sundsvall wollten, starteten und landeten einige Verkehrsflugzeuge. Wir wurden deshalb entlang der CTR-Grenze geführt und konnten so die Stadt aus einer

bemerkenswerten Perspektive bewundern. Altehrwürdige Gebäude im Wechsel mit moderner Architektur und imposante Brückenbauwerke welche die Stadtteile verbinden lagen im morgendlichen gleißenden Sonnenlicht. Trotz allem, es kam wie schon am Tag davor erlebt. Die Wolkenuntergrenzen sanken bedenklich und ein Überfliegen On Top schien nicht möglich. Aus Erfahrung vergangener Flüge entlang Küstenlinien nahmen wir an, dass an der Trennlinie von Land und Meer deutlich weniger Wolken sein müssten. So war es auch auf diesem Teilstück. Ab Skelleftea begleitete uns dann das Meer bei mäßigem Regen in knapp 1000 Fuß die letzten 70 Nautischen Meilen. Kurz vor 13:00 landeten wir bei interessantem Seitenwind auf der Piste 14 in Lulea. Ein starker Rückenwind hatte uns viel früher als geplant, ankommen lassen. Bis zum Weiterstart waren wir das einzige Flugzeug am Platz und sogar das Gebäude des örtlichen Aeroclubs schien verwaist zu sein. Unmittelbar darauf beginnt die eine ähnliche Tank-Prozedur wie in Västerås. Welche Kredit-oder Tankkarte könnte hier akzeptiert werden, wie gibt man die zu tankenden Mengen ein? Natürlich waren alle Anweisungen in Schwedisch. Gleichwohl, die Robin bekam alle Tanks gefüllt. Wir nutzten das Studium der TAFs der vor uns liegenden Nordmark-Flughäfen für eine kurze und kleine Vesper. Das Online Strecken-Sectional bis Alta am Nordmeer sah sehr mäßig und nicht vielversprechend aus. Schnell noch einige warme Kleidungsstücke überziehen, denn die Außentemperaturen sollten am Nordmeer erheblich niedriger als in der Region Lulea sein. Knapp zwei Stunden nach der Ankunft, Start auf der Piste 14, Ausflug über den Reporting Point Mulon. Hervorragende Sichten bei mäßiger Bewölkung sorgten für eine kräftige optimistische Grundhaltung, unser 293 Nautische Meilen entferntes Tagesziel trotz aller Vorhersagen zu erreichen. Auch hier wieder: nach ca. einer Stunde erschien die Topographie wieder merklich anders zu sein. Außer einzelnen Gehöften kaum noch Besiedlung. Die Wälder wurden merklich dünner, das Straßennetz erheblich ausgedünnt, die Anzahl der Seen nahm stetig ab. Effektive nutzbare markante Landschaftspunkte und Auffanglinien waren seltener identifizierbar. Hilfreich erwiesen sich deshalb sehr sporadisch installierte Windparks. Kurz hinter dem Flugplatz Pajala wichen wir wegen des wieder einsetzenden Regens auf finnisches Gebiet aus und umflogen einige aus der flachen Landschaft hoch aufragende Fels- und Bergformationen. Die Wald- und Seenlandschaft wich nun immer mehr Felskuppen, bizarren Felsformationen und tiefen Schluchten. Genau in dieser Situation mussten wir erkennen, dass der Akku des benutzen Tablets zur Flugnavigation keine ausreichende Ladung mehr aufwies. In diesem Moment war der Grund für diese missliche Situation nicht zu erkennen. Der 12 Volt Doppeladapter war entweder nicht in der Lage, die benötigte

Ladung für das Tablet und das GPS-Modul sicherzustellen oder der Kontakt des Adapters wurde durch ständige Vibrationen des Flugzeugs gestört. Gerade jetzt fühlten wir uns sehr erleichtert, dass just die exakt passende ICAO Luftfahrerkarte mit dem eingezeichneten Kurs an Kniebrett angeklemt war. So navigierten wir einige Zeit nach Karte bis wir im Gepäck auf dem Hintersitz einen Ersatzadapter mit der passenden Stromstärke für das Tablet und ein geladenes Power Pack für das GPS-Modul hervorkramten. Ab sofort war die Flugnavigationsoftware wieder unser bevorzugtes „Werkzeug“. Das brauchten wir aber auch. 60 Nautische Meilen vor Alta und nun innerhalb der norwegischen FIR nahm nun der Regen äußerst stark zu. Zeitweise hatten wir den Eindruck, als ob wir kilometerlang durch eine Autowaschanlage fliegen würden. Um dem nun über 2000 Fuß ansteigenden Gelände Paroli zu bieten, orientierten wir uns nordwärts am Kautokeinoelva-Fluss. Bald erreichten wir die unmittelbare Nähe von Alta. Der Flugplatz liegt auf Meereshöhe am südlichen Ende des Altafjorden direkt umgeben von über 1800 Fuß hohen Bergen, die ebenfalls überbaut sind mit Leitungen und Masten unterschiedlichen Ausmaßes. Vor uns im Regen öffnete sich ein heller Fleck durch den wir über dem Flugplatz in den Altafjorden tauchten. Der starke Rückenwind auf der ganzen Strecke sorgte für einen ansehnlichen Treibstoffvorrat in den Tanks. Natürlich nutzten wir so die Gunst der Stunde. Nicht mehr Alta, sondern das zirka 50 Nautische Meilen entfernte Hammerfest wurde nun unser neues Tagesziel. Die ruhige Stimme von Alta Approach führte uns bei zeitweise, auf den umliegenden Bergen aufliegenden Wolken durch den Altafjorden, die schmale Enge des Varg-sundet bis zur TIZ von Hammerfest. Nach fast vier Stunden Flugzeit landeten wir dort auf der Piste 05 auf dem 262 Fuß hoch am Berghang liegenden einsam erscheinenden Platz. Der Wind kam aus 190 Grad, 15 Knoten, „gusting up to 25“. Ab Barth hatten wir damit eine Strecke von elf Luftfahrerkarten durchflogen. Da die Außentemperatur 7 Grad war, zogen wir uns als allererste Aktion nach der Landung warme, winddichte Kleidung an. Wieder waren wir allein auf einem Flugplatz. Die Robin an verlässlichen Haltepunkten vertäut, bekam wieder den Jaxida-Anzug verpasst. Wir machten uns auf den Weg hoch zum Tower. Obwohl wir auf dem fünfseitigen Notam-Ausdruck ein PPR Notam für Hammerfest bei der Planung in Västeras übersehen hatten, wurden wir überaus freundlich empfangen und mit einer passenden Übernachtungsinformation versorgt. Gleichzeitig informierte uns die Towerbesatzung, dass einem Flug zum Nordkap am nächsten Tag wettermäßig wohl nichts im Wege stehen würde.

Um dem langen Sitzen im Flugzeug entgegenzuwirken entschlossen wir uns zu Fuß den Weg zum Hotel zu nehmen. Laut Erklärung sollte das nicht zu weit sein. Dabei passierten wir den Hafen in welchem zwei

einsame Schiffe lagen: Ein Kreuzer der Deutschen Bundesmarine und ein Spezial-Dickschiff zum Bau von Off-Shore - Windkraftanlagen. Die wenigen Menschen, welchen wir auf unserem Fußmarsch zum Hotel begegneten, waren zu dieser Jahreszeit bereits kältemäßig gekleidet und trugen eine Art Fellstiefel. Endlich am Hotel angekommen zeigte das Smartphone eine zurückgelegte Strecke von 3,6 Kilometern. Das Hotel selbst war in typisch beeindruckend skandinavischen Look angelegt. Sämtliche Einrichtungen waren funktional und ästhetisch schön bis auf das absolute Maximum reduziert. Noch vor einem leckeren Abendessen aus Fischsuppe, Stockfisch und Bier aus Belgien bestellten wir ein Taxi für den nächsten Morgen um 07:00 Uhr. Nach dem Interpretieren der aktuellen Wetterradaraufzeichnungen und Vorhersagen für die Finmark und der Besprechung des möglichen nächsten Flugweges, war endlich gegen 23:00 Uhr an Schlaf zu denken.

8. August 2016 Dritter Tag

Hammerfest – Nordkap – Lakselv/Banak – Sundsvall

Ein schneller Blick aus dem Fenster gegen 04:00 Uhr schien einen Flug-Genuss-Tag, mit Sichten von Pol zu Pol zu garantieren. Die Hammerfest Towerbesatzung schien gestern Abend doch ein wenig zu übervorsichtig gewesen zu sein. Das Postschiff lief gerade aus dem Hafen aus und der Himmel schien eine Symphonie von strahlendem Blau, durchwoben von gelb-goldenen, kaum zu ahnenden Schleiern zu sein. Bei solchen Aussichten konnte man sich doch noch ein wenig auf den Bär legen. Alles schien klar zu sein – Nordkap wir kommen! Als kurz vor 6 Uhr das Smartphone ätzend weckte, war die Welt gänzlich anders als noch vor Kurzen. Tiefhängende, zum Teil auf den umliegenden Bergen aufliegende Cumulusbewölkung. Die Regentropfen am Fenster bestätigten und vertieften das sofort aufkommende Gefühl: Wird es heute möglicherweise doch nichts mit dem Nordkap? Trotzdem, ein reichliches Frühstücksbuffet sorgte für die nötige Energiezufuhr. AVINOR versorgte uns mit den benötigten Wetterinformationen, welche wiederum gar nicht so ganz ablehnend aussahen. Das Taxi, das überpünktlich um 7 Uhr auf uns wartete, zwang uns nun zum Handeln – wir fuhren zurück zur Robin am Flughafen Hammerfest. Die für das fliegende Personal eingerichtete Tür wurde uns gleich geöffnet und wir schlenderten allein durch angrenzende Räume und Hallen über den verlassen aussehenden Tarmac zur Parking Position. Noch während des Entpackens der Jaxida-Hüllen kam ein junger, sehr offiziell aussehender, mit einiger Badges versehener und signalfarben Gekleideter auf uns zu. Er stellte sich sehr höflich vor. Die folgende Beantwortung einer Reihe seiner Fragen wie z.B. auf welchem Weg wir gestern und heute und auf welche Art wir zum

Flugzeug gekommen seien, ob wir einen Ausweis des Flughafens Hammerfest hätten oder möglicherweise eine Sondererlaubnis das Vorfeld zu betreten, verbesserte unsere Situation nicht. Offensichtlich waren wir gegen alle Sicherheitsbestimmungen zu unserem Flugzeug vorgedrungen. Nun gut, im Schlepptau des Sicherheitsoffiziellen im Gänsemarsch zurück zum Sicherheitsbüro, welches vollbesetzt war. Man konnte förmlich mit den Händen greifen, dass die nun folgende Ansprache an die Sicherheitsmannschaft ernster Natur war. Nun wurden wir zurück begleitet, wir zu Fuß, ein Security –Mann mit SUV und gelben Warnleuchten hinterher. Kurz danach waren alle Vorbereitungen beendet und lachend wünschte er uns einen guten Flug. Bei leichtem Regen meldeten wir uns beim Tower. Einen Flugplan wurde wegen der „kurzen“ Flugstrecke von ca. 120 Nautischen Meilen nicht eingefordert. Nach 50 Nautischen Meilen wollten wir das Nordkap erreicht haben und nach weiteren 70 Nautischen Meilen durch Porsangerfjorden Lakslav/Banak, unserem neuerlichen Tankziel. Bei starkem Seitenwind wählten wir die bergabgewandte Piste 23. Kurz nach 8 Uhr starteten wir in Richtung offenes Meer und drehten über Steuerbord auf den Rolvsoy-sundet zu. Die tiefhängenden Wolken rieten uns, unseren Flugweg zu Teilen über das Meer zu nehmen. Andererseits schlüpfen wir aber auch schmale Felsenengen in diesem überwältigenden Naturschauspiel an Felsformationen mit seiner sporadischen Begrünung. So gelangten wir in den Masofjorden, umrundeten einige Naturreservate und sahen eine, in einer Felsenbucht direkt am Meer eingebettete, im wahrsten Sinne des Wortes „gottverlassene“ kleine Häuseransammlung. Während wir darüber sinnierten, weshalb man wohl hier wohnen wollte, hätten wir beinahe das Ziel unseres Aus-Flugs verpasst. Beim Umrunden von Knivskjellodden, dem absolut nördlichsten Punkt von Continental-Europa hob sich die Wolkendecke. Das fast 300 m hohe Nordkap lag zum Greifen nahe auf Augenhöhe vor uns. Jetzt musste es sein: Mit Smartphone und Profikamera fotografierten wir uns gegenseitig mit Blickrichtung Nordkaphallen und dem davor stehenden stählernen Globus. Aus unserer Perspektive erkannten wir gut 40 Wohnmobile, welche dort in Reih und Glied parkten. Also nicht nur für uns ein gesuchtes Ziel. Deutlich wahrnehmbar begannen sich die Untergrenzen wieder zu senken. Für uns eine handfeste Aufforderung des Wettergottes, doch bald bei unserem geplanten Tankstopp zu sein. Also drehten wir backbords in Richtung Lakselv/Banak Airport ab. Beim Einfädeln in den Kamoyfjorden lagen auf dem Opnan-Massiv bereits die Wolken schon wieder auf. Bei mäßigen Sichten im Regen überquerten wir nach wenigen Minuten den Flughafen Honningsvaag. Eine Landung auf Europas nördlichem Airport, eingebettet zwischen zwei Felsmassive, hätte sehr gut zu unserem fliegerischen Ehrgeiz gepasst. Leider gab es dort nur Jet A1. Nun öffnete sich der Porsanger-fjorden.

Die nun vor uns liegenden restlichen 50 Nautischen Meilen orientierten wir uns an der mäandernden Küstenlinie einer steuerbords verlaufenden, bis zu 2000 Fuß hohen Gebirgskette. Begleitet von der abgeklärten, professionellen Stimme von Norway Control und dem Wissen um das zuletzt berichtete aktuelle Wetter, glitten wir durch diesen Fjord. Als wir die Banak CTR erreichten, waren wir mehr als gespannt, die gegenwärtige Landeinformation zu erhalten. Wir passten unser Flugprofil an. Auf dem Direct Approach mit Kurs zur Piste 16 entwickelte sich schemenhaft die Landebefeuerung. Wir fühlten uns sehr, sehr erleichtert. Nach dem Abrollen zum General Aviation – Terminal pumpfte der Tankwagen die Robintanks randvoll. Seit dem Start gestern in Lulea hatten wir genau 150 Liter AVGAS in Wegstrecke umgesetzt. Wiederum war die D-EWSS hier das einzig sichtbare Flugzeug. In der Konsequenz waren wir auch die einzigen Passagier-ähnlichen Menschen. Irgendwann ließ sich eine Tür öffnen durch welche wir in eine Art Ankunftshalle gelangten. Obwohl für uns Hungrige alles bereit war, sollte der Betrieb des Flughafen Cafés erst um 11 Uhr. Also was tun? Da die Bewölkung auf dem umliegenden Bergen nicht nur auflag, sondern auch den einzigen Weg nach Süden entlang der Motorway A6 verspernte, hieß es erst einmal Warten. Wir versuchten dafür vertiefende Wetterinformationen zu erlangen und suchten nach einem Pilot Briefing Room. Den allerdings gibt es nicht in Banak. Ein zufällig vorbeikommender Airporthelfer zeigte viel Verständnis. Einige Telefonate später brachte uns ein Securitybus zur in der Nähe gelegenen BP-Niederlassung, um dort deren Internet-Terminals nutzen zu können. Unser Glück wurde kurz danach doch sehr getrübt. Die um die Passwörter Wissenden waren offensichtlich in einer Besprechung und jetzt nicht erreichbar. Auf's Neuerliche war Warten angesagt, denn die Smartphone-Möglichkeiten waren für diese Situation begrenzt. Wie schon so oft, auch hier hielt das Warten seinen Lohn parat. Nach Süden in Richtung E6 schien sich ein heller Bereich abzuzeichnen. Das Terminal eines naheliegenden BP Refuelling Operations Room nahm den Flugplan über das Internet Pilot Planning Center von AVINOR auf. Dies sorgte auch gleichzeitig für die passende Wetterradarkarte und die Wetterbeobachtungen der geplanten Route „nach Süden“. Jetzt ein konzentrierter Pre-Flight Check, Start auf Piste 16 bei merklichem Seitenwind und direkter Abflugkurs nach Süden. Ehe das „Have-a-nice-flight“ vom Tower kam, hörten wir, dass die D408 für uns nicht gültig sei und auf dem Abflugweg eine Wasserflug-Cessna auf einem See unter uns Platzrunden übe. Eine schaurig schöne Landschaft erwartete uns. Spärlich begrünzte, zerklüftete Felsformationen wechselten sich ab mit glatt geschliffenen, glänzenden Bergkuppen und tief eingeschnittenen Schluchten und Spalten. Dazwischen Risse, Krater und Schlunde, durch

welche Flüsse und Bäche schäumten oder Seen unterschiedlichster Abmessungen, welche dazwischen eingebettet lagen. Als ob wir es geahnt hätten: Nicht lange danach neuerlich wieder ein „wie durch Auto-Waschanlagen fliegen“. Im Bewusstsein um die Untergrenzen waren die Warnungen über Hindernisse, die nicht in den Karten eingezeichnet wären, fest im Gedächtnis verankert. Die tadellose Crew Coordination zahlte sich aus. Das Halten und Variieren von Höhe und Kurs bei gleichzeitig bewusstseinsgesteuerter Navigation über weite Strecken mit kaum vorhandenen oder wahrnehmbaren Auffanglinien klappte perfekt. Trotzdem, es sollte doch aber auch annehmbarer gehen. In der Nähe des Enontekiö Airport wechselten wir deswegen in die finnische FIR. Die Eine merklich flachere Landschaft bestätigte unsere Entscheidung. Bei nun sich stetig verbessernden Sichten entschieden wir uns nach einer Flugstunde neu. Querab vom Pajala Airport erfolgte ein Kursschwenk mit Richtung auf Schweden. Was für eine Topographie! Seenlandschaften reißen sich an Seenlandschaften. Das Blau der Seen mischt sich staunenswert mit dem Grün der Bäume und Wälder. Hie und da ein isoliert gelegenes Gehöft. Nur ab und zu noch ein Regengebiet oder ein Regenvorhang. Wir genießen das Betrachten dieser einzigartigen Einsamkeit, gelegentlich unterbrochen durch den Funkverkehr von Sweden Control mit hoch über uns ziehenden Airlinern. Allmählich ist in der Ferne die charakteristische Schärenlandschaft des Bottenviken auszumachen. Auch heute sind ES R03 und ES R04 für uns nicht aktiv. Über den Reporting Point Ranea fliegen wir in die TMA Lulea ein, berichten für die Platzrunde von Runway 14 über dem RP Mulon. Diesmal soll alles sehr viel schneller gehen, als am Tag vorher. Abrollen zur Selbstbedienungstankstelle auf dem kürzesten Taxiway. Während Axel tankt, gebe ich telefonisch den Flugplan nach Västerås auf. Wir fühlen uns gut aufgehoben bei der Mitteilung unseres Rollhalts A3 der 3350 m langen Runway. Bereits ein Drittel des Rollwegs gespart. Und hier ist wieder einmal alles anders. Zügig meldeten wir startbereit. Die Antwort: Hold Position. Ein Airliner und eine Anzahl IFR-anfliegender Luftfahrzeuge in Reihe stellte unsere Geduld zum Warten auf Probe. Nach fast einer halben Stunde Start mit Ausflug nach Süden über den RP Vallen. Entlang ging es der Schärenküste über der Motorway E4. Irgendwie schien die Zeit bis zur nächsten Auffanglinie, dem Airport Skelleftehamn nicht wie gedacht zu verstreichen. Mit neuem Kurs auf Süd-Südwest und unserer Höhe widersetzte sich ein Gegenwind von fast 25 Knoten heftig unserem Plan. Uns schwante allmählich, dass mit dem Warten in Banak, der verstrichenen Zeit am Rollhalt in Lulea in Kombination mit diesem Gegenwind, ein Problem entstand. Der vorsorglich berücksichtigte Zeitpuffer war gänzlich aufgebraucht. Mit Västerås nun in weiter Ferne, bot sich nun Sundsvall-Härnösand an der Mündung des Flusses Indalsälven gelegen, als Tagesendziel an. Kundig

über das Ende der Flughafenbetriebszeit 21:00 Uhr setzte die Robin nach einem eleganten Endteil-Bogen über den Fluss gegen 20:30 Uhr auf der Piste 16 auf. Die Rollanweisung führte zu einem geeigneten Platz in der Nähe des Vorfeldes. Die allmählich einfallende Ruhe fiel uns nicht sofort auf. Während des nun fast geschäftsmäßigen Jaxida-Überziehens wurde es rings um uns stetig leiser. Wieder waren wir allein auf einem Airport – wir hatten den Betriebsschluss verpasst. Verschlussene Türen und meterhohe Zäune verhinderten ein Verlassen des Geländes. Nach einer Weile Suchens fanden wir noch ein beleuchtetes Fenster. Der Mann am PC telefonierte für uns. Ein Security-Beauftragter öffnete eine Tür nach draußen und entließ uns mit dem Hinweis, dass Taxis nur noch im neuen Flughafen-Terminal anzutreffen wären. Wir befanden uns vor dem Alten. Gefühlte 30 Minuten mit Gepäck im Gänsemarsch zu hell erleuchteten Neuen. Niemand war weit und breit zu sehen. Die am Eingang angebrachten Werbeschilder mussten herhalten. Die erste Telefonnummer passte sofort. Die Verständigung und Bestellung in Englisch war tadellos. Auf die kurze Wartezeit folgte eine längere, unterhaltsame Fahrt mit Themen über Land und Leute, mitten in das Zentrum von Sundsvall. Nach dem Einchecken im Best Western wollten wir nach so einem erlebnisreichen Tag, uns gegen 22:30 Uhr mit einem ausgewählten Abendessen belohnen. Weit gefehlt. Nicht nur hier im Hotel, sondern auch in allen weiteren Restaurants in Sundsvall war um diese Uhrzeit die Küche geschlossen. Immerhin, für die Aussicht in zwei sich vis-a-vis liegenden Hamburger-Bratstationen doch noch etwas zum Essen zu bekommen, gab uns die Kraft zu Fuß dorthin fast 15 Minuten durch die nächtliche Stadt zu gehen. Dort angekommen, entschieden wir uns für das schwedische Lokal und bestellten die größte und saftigste Hamburgervariante.

9. August 2016 Vierter Tag

Sundsvall – Avesta – Stockholm-Västeras – Stralsund-Barth

Beginnend mit einem strahlenden Tagesanfang waren wir um 07:00 Uhr wieder im Taxi auf dem Weg zum Flugplatz. Fahrerin war die gestrige, gesprächsbereite alte Dame. Einzig, der vorhergesagte kräftige Gegenwind ähnlich dem des Vortages, empfanden wir als Wermutstropfen in unserer aufgeräumten Stimmung. Am Flight Crew – Eingang angekommen öffnete sich die Tür nach dem Drücken einer Klingel. Danach Ausfüllen eines Formulars zur Rechnungsstellung der Start- und Parkgebühren. Die Rechnung wird in Norwegen und Schweden an den jeweiligen Halter im Nachhinein versendet. Danach am Ausgang zum Vorfeld wieder Telefonieren vom Wandapparat, diesmal versehen

mit einer englischen Anleitung. Ein Security – Beauftragter erscheint und wir werden auf das Vorfeld entlassen. Unsere vorsorglich mitgeführten Motorölvorräte gehen so langsam zur Neige. Also wieder Aufgabenteilung. Axel entpackt die Robin von Jaxida, ich gehe auf die Suche nach D100. Weder das Abklappern aller Hangars und Werften, noch die örtliche BP-Niederlassung hat das gesuchte Öl vorrätig. Auch ein riesiger, vom Tower zu Hilfe gerufener Tankwagen sieht ebenfalls keine Möglichkeit. Nun gut, in Västerås haben wir einige Hangars für E-Klasse – Flugzeuge gesehen, dort wird uns geholfen werden! Gegen 09:00 Start auf der Runway 16. Zügig und sehr konzentriert beginnt die erste, 150 Nautische Meilen entfernte Tagesetappe. Denn wir wollen noch an diesem Tag kurz vor Sunset in Deckenpfronn landen. Die erste Stunde Flugverlauf verwöhnt mit himmlischen Sichten und atemberaubenden landschaftlichen Eindrücken entlang der Schärenküste des Bottenhavet. Sogar die weit im Meer stehenden Leuchttürme und Leuchtfeuer sind heute gut zu erkennen. Dennoch, das laufende Mitberechnen ebenso wie das öftere Schielen auf die Restflugzeit-Werte der Flugnavigation fängt an, Einfluss auf unsere Begeisterung zu nehmen. Eine gewisse Ahnung, dass die Robin möglicherweise noch einmal verpackt werden könnte, lässt sich nicht dauerhaft unterdrücken. Lag die Strecke bis zum Gävle Regional Airport noch in besten Wetterverhältnissen, begann ab dort das bisher schon oft erlebte Szenario. Zurückgehende Sichten, sinkende Untergrenzen und sich in kurzen Intervallen abwechselnde Regenfronten führten nun wieder zu absolut konzentrierter Navigation unter Einsatz der ICAO-Blattes Gävle. Das Antizipieren der nächsten notwendigen Aktionen erwies sich auf diesem Flugabschnitt als besonders hilfreich. Die Wolken der kurz nach dem Färnebofjorden auftauchenden Regenfront lagen auf. Der Plan, die Front steuerbords in einem großen Bogen zu umfliegen, wurde durchkreuzt. Je weiter wir versuchten in Sichtverhältnissen aus der Situation herauszukommen, desto so mehr wurden wir vom Wetter eingeholt und eingekreist. Trefflich, dass wir im Flug ständig verfügbare Landeplätze identifiziert hatten. So war das Anflugblatt von Avesta, einem ca. 10 Nautische Meilen entfernten 850 Meter langen Grasplatz schon in Reichweite. Anruf bei Sweden Control über unser Vorhaben. Mit der Meldung „Field in Sight“ schloss in einer Mischung aus merklichem Regen und Sonnenschein unsere vorsorgliche Landung kurz hinter dem Ortsende auf der Piste 15 gegen 09:45 Uhr dort ab. Kaum hatten wir in der Nähe eines Nissenhangars den Flugplan telefonisch geschlossen, öffnete der Himmel all seine verfügbaren Schleusen. Ein kurzes Öffnen der Haube zum Einlassen von frischer Luft bescherte uns einem massiven Wasserschwall. Sogar das AIP Schweden und einige Flugkarten sahen danach sehr durchnässt aus. Die nun folgende längere Wartezeit in der Robin wurde mit Erkundigungen zur Wettersituation

ausgefüllt. Das Clubhaus der Håsslö Flygförening in Västerås kontaktierten wir ebenso in der Hoffnung, dort Motoröl zu erhalten. Lasse, der Clubmanager meinte, dass er wohl helfen könne. Zwei Liter wären kein Problem, vorausgesetzt, wir wären noch vor Beginn seiner Mittagspause bei ihm. Endlich, der Niederschlag ging zurück, die Sicht klarte auf. So hoben wir kurz vor 12:00 Uhr wieder ab, um uns unter einer Art Rückseitenwetter entlang der Trunk Roads 70 und 56 über den Reporting Point Romfortuna in die rechte Platzrunde einzufädeln. Der ausgeprägte Seitenwind auf der Runway 01 provozierte ein blitzhaftes, gedankliches Abspulen alles über Crosswind-Landungen Gelernten. Das Vorfeld nahm uns bald auf, der Fußweg zum Clubhaus war schnell durchmessen. Aber, wir waren einige Minuten zu spät angekommen. Lasse sei vor Kurzem zum Lunch gefahren, der nach aller Erfahrung wohl eine Stunde dauern könne. Nach dieser Zeit hatten wir immer noch kein D100. Also wieder Arbeitsteilung. Axel machte sich auf den Weg zur Werft einer kommerziellen Flugschule der SAS am anderen Ende des Platzes. Nach gut einer weiteren halben Stunde hatten wir jetzt gleichzeitig genügend Reserve besorgt, um den Ölstand auf die empfohlene Marke zu heben. Denn Axel wurde in der Werft und ich Lassés Hangar fündig. Randvoll aufgetankt, mit akzeptierten Flugplan und aktuellem Wetterbriefing sowie dem Start in Richtung Süden mit einer „Straight Out Departure“ navigierten wir nun ganz streng nach den Werten der Flugnavigationsoftware. So orientiert, sollten Höhe und Kurs die ein Erreichen von Deckenpfronn noch an diesem Abend wahrscheinlich erscheinen lassen. Querab vom Vassen VOR nach den ersten 80 Nautischen Meilen schwand diese Wahrscheinlichkeit immer mehr. Denn laut Windprognose sollten wir mit zunehmend südlicherer Entfernung von der Rechtsdrehung des Windes profitieren können. Wieder weit gefehlt. Nicht nur, dass der Wind so gut wie nicht drehte. Ganz im Gegenteil er wurde wahrnehmbar stärker. So schlugen wir den heutigen Sunset-Wert von Kassel im Fliegertaschenkalender auf und extrapolierten die mögliche Landezeit für unseren Segelflugplatz. Dies ergab eine für Tag-VFR-Verhältnisse ungewisse Landezeit. So wurde emotionslos der Flugplatz Stralsund-Barth an Ostsee unser neues Tagesziel. Ohne zeitliche Herausforderung mental neu konditioniert zeigte sich uns die Landschaft Südschwedens auf diese Art und Weise in einem gänzlich neuen Licht. Das Falunrot der schwedischen Häuser, das grün-weiß der Birken, gemischt mit den goldfarbenen Feldern führte uns zu neuen, bisher nicht wahrgenommenen Stimmungsbildern. Ganz gewiss trug dazu die schräg über dem Horizont stehende Spätnachmittagssonne bei, welche ihre langen Strahlen durch die nicht mehr ganz so tief hängenden, weit auseinandergezogenen Haufenwolken scheinen ließ. Das zwischen Trelleborg und Ystad

liegende Alma VOR signalisierte den Kurs zur Lagune Grabow, südlich der Halbinsel Zingst an der Ostseeküste von Mecklenburg-Vorpommern. Der Ostseeüberflug dieser Strecke wurde zu einer visuellen Schlemmerei. Eine nahezu azurblaue See, deren Farbe sich durch die Dichte und Häufigkeit der Wolkenformationen änderte, sowie eine Reihe von Off-Shore – Windparks welche den Flugweg nach Barth bestätigten. Auch heute, wie schon des Öfteren bei Flügen über großer Wasserflächen erlebt, schien der Motor auch jetzt doch eine Spur rauer zu drehen, als sonst gewohnt. Nach etwas mehr als 50 Minuten schälte sich Zingst aus dem Dunst, Info Barth sorgte für die Landerichtung und Landbahnbefeuern. Um knapp 18:00 nahm die Piste 27 des südlich der Stadt Barth gelegenen Ostseeflughafens, die auf der gesamten Flugstrecke sehr verlässliche DR400 auf. Neuerlich randvoll tanken („never pass gas“), Jaxida-Pijama verpassen, Haltepunkte verzurren und ab zur Flugleitung. Herr Werner im Tower zerriss sich förmlich eine Übernachtungsmöglichkeit zu besorgen. Durch das Ziehen all seiner Register kamen wir über eine kurze Taxifahrt nach Karnin zum Hotel Camina am See. Wir fühlten uns dort als Flieger sehr gut aufgehoben und umsorgt. Nach einer schnellen Flugplanung für den kommenden Morgen, wurde mit einem spätabendlichen „Diner Surprise“ dem Tagesverlauf dann endgültig Adieu gesagt.

10. August 2016 Fünfter Tag

Stralsund-Barth - Deckenfronn

Dieser Morgen sah uns doch entspannter, als die vergangenen. Die Ostsee-Zeitung hatte vor dem Frühstück sehr viele Neuigkeiten in Verbindung mit der „Hanse Sail“ parat. Natürlich war die Aussicht, das Großseglertreffen Rostock & Warnemünde sprichwörtlich aus der ersten Reihe erleben zu können, mehr als verlockend. Andererseits, es war noch früh am Tag und das Gros der angekündigten Windjammer sollte erst am Abend diesen Tages an Warnemünde vorbeiziehen und dem Rostocker Stadthafen ein ganz besonderes Flair verleihen. Als wir uns später während des Fluges dann Dammgarten näherten, nahmen wir die Besuchsidee noch einmal auf, verwarfen sie aber wegen eines möglicherweise Mangels an sehenswerten Traditionsseglern. Indessen, bereits versehen mit allen Flugvorbereitungsinformationen nahm uns das Taxi pünktlich um 07:30 Uhr auf. Auch diesmal, erfuhren wir auf dem Weg zum Abflugort wieder sehr viel Interessantes über Land und Leute, vor allem über die wirtschaftliche Entwicklung dieses Landstriches während der vergangenen zwanzig Jahre. Herr Werner in der Flugleitung Barth hatte für uns schon das Streckenwetter bereit. Ein strahlender Himmel begrüßte die Robin. Der Start kurz nach 09:00 Uhr von der Piste 27 sagte der Ostseeküste endgültig Adieu. Wir setzten den Kurs auf

Deckenpfronn. Vorbei an Laage, Fleesensee und querab von Schwerin-Parchim. So passierten wir bald die Elbe bei Wittenberge. Während wir die Brandenburgische Elbtalau durchquerten, fiel uns die überall in der Fläche erkennbar hohe Anzahl von Windparks und Windgeneratoren auf. Besonders verblüfft waren wir durch deren Dichte im Raum westlich von Magdeburg. Da während dieses ersten Zeitabschnittes die Untergrenzen wieder merklich sanken, nutzten wir eine ähnliche Taktik, wie wir diese noch kürzlich in Norwegen angewendet hatten. So überquerten wir den Harz und den Thüringer Wald mit geschärften Sinnen, aber ohne besondere berichtenswerte Besonderheiten. Bald schälte sich die Wasserkuppe aus dem Dunstschleier. Lager Hammelburg mit der aktiven R135 begleitete uns einige Minute backbords. Ab den östlichen Ausläufern des Odenwalds bei Walldürn zeigte sich wieder ein Fliegerhimmel, wie man es sich nicht besser wünschen könnte. Daraufgehend übernahm die riesige, senkrecht in große Höhen aufsteigende Dampf Wolke des Kraftwerk-Kühlturms in Heilbronn die Wegweisung. Kurz darauf erahnten wir schon die uns so vertraute Umgebung von Deckenpfronn und so verabschiedeten wir uns kurz von unserem professionellen Wegbegleiter Langen Info.

Eingeleitet durch einen langen und stetigen Sinkflug leitete eine sanfte Rechtskurve kurz nach 10:00 die Landung auf der Piste 07 ein. Wir waren wieder zuhause.

Lust auf eine ähnlich, weite Flugreise bekommen? Einfach deswegen auf Axel oder Walter zugehen.

