

Berlin – Nordkapp

Eine Flugreise durch Skandinavien



Bernd Clemens (li) und Wolfgang Schütz an Cirrus SR20

Noch ein paar Tage vor der geplanten Abreise sah die Wettervorhersage ausgesprochen gut aus. Doch heute, ein paar Stunden vor dem Start, müssen wir umplanen. Unsere Cirrus SR20 steht vollgetankt und sorgfältig beladen auf dem Vorfeld in Schönhausen und ahnt noch nicht, dass es

Nach einem Jahrhunderte langen Dornröschenschlaf ist das Leben nach Gotland und in die bildschöne Inselhauptstadt Visby zurückgekehrt. Die Hansestadt wurde 1995 von der Unesco zum Welterbe erklärt, weil Visby wie keine andere Stadt den mittelalterlichen Charakter der Hansezeit bewahrt habe. Gotische Spitzbögen und mächtige Treppengiebel sind allgegenwärtig. Speicherhäuser, Kaufmannshöfe und Klostergemäuer zeugen von der einstigen Größe und Macht. Allein siebenzehn Steinkirchen leisteten sich die Bürger zur Blütezeit im 13. Jahrhundert. Heute wird noch eine als Gotteshaus genutzt, die Domkirche St. Marien. Die erhaltene Stadtmauer umschließt die gesamte Stadt.

Auch auf der nächsten Strecke legen wir unsere Schwimmwesten an, denn es geht 90 Minuten über Wasser. Kurs Nordost fliegen wir direkt nach Turku, unseren ersten Platz in Finnland. Finnland ist Neuland. Aber, das ist die erfreuliche Nachricht, es geht alles total unkompliziert, wie im übrigen Skandinavien. Wenn das nur nicht mit der Sprache wäre. Englisch wird natürlich überall gesprochen,



Weiter geht es gen Norden. Wir fliegen in 3000ft, haben Funkkontakt mit Tampere, Halli; Jyväskylä MIL, die uns alle freundlich durch die Lufträume Charlie und Delta leiten, mit denen Finnland weitflächig überzogen ist. Flacher kann eine Landschaft nicht sein. Endlose Weite, dünn besiedelt, Seen wie in MeckPom, nur noch mehr und größer und weiter. Sattes grün, Wälder im Überfluss. Oulu ist erreicht, die nördlichste Großstadt der Europäischen Union. So unbekannt die Stadt auch sein



Die malerische Stadt Visby auf Gotland gehört zum Weltkulturerbe



Turku trägt im nächsten Jahr den Titel der Europäischen Kusturhauptstadt

gleich Richtung Nordosten nach Schweden und nicht wie geplant Richtung Nordwesten nach Norwegen geht. Die gesamte norwegische Küste liegt im Dreck, die schwedische dagegen im besten Sonnenschein. Also drehen wir kurz entschlossen unsere Route um und fliegen entgegen dem Uhrzeigersinn.

Natürlich wissen wir, wie problematisch das Wetter in Skandinavien sein kann. Wir wollen weitgehend VFR fliegen, haben jedoch die Möglichkeit, bei Bedarf IFR aus einer Wetterfalle zu fliehen.

Der Flugplan ist schnell aufgegeben mit Ziel Visby auf der Insel Gotland. An der BBI-Baustelle vorbei über Deutschlands größte Insel Rügen hinweg, geht es über die Ostsee bei schönstem Sonnenschein. Schweden gehört der EU an, daher gibt es keinerlei Einreiseformalitäten. Leider hat das Land noch nicht den Euro eingeführt, sodass wir unser verdientes Bierchen in Schwedischen Kronen bezahlen müssen.

aber die Landessprache hat es in sich. Während wir uns im Schwedischen und Norwegischen noch einige Brocken zusammen reimen können, hat das hier keine Chance. Der finnisch-ugrische Sprachstamm (auch das Ungarische kommt daher) ist total unverständlich.

Turku, die fünftgrößte Stadt Finnlands, liegt an der Mündung des Flusses Aurajoki. Am Flussufer liegen Restaurations- und Ausflugsschiffe, auf denen sich das abendliche Bier genießen lässt.

Turku wird gemeinsam mit Tallinn Europäische Kulturhauptstadt des Jahres 2011 sein. Die Stadt stellt ihr Programm unter das Motto „Turku in Flammen“. Dies soll einerseits eine Anspielung auf die vielen Brandkatastrophen sein, die im Laufe der Geschichte die Stadt heimgesucht haben. Andererseits ist das als Würdigung der künstlerischen Dynamik und Kreativität Turkus zu verstehen.



Kunst im Stadtbild von Turku ist überall gegenwärtig



Unendliche Finnische Weite: Plattes Land, viel Wald und viel Wasser



Im nördlichen Teil wird die Landschaft karg und der erste Schnee zeigt sich

mag, eine Weltfirma hat hier ihren Sitz. Die Firma Nokia produziert in Oulu mit fast 5000 Beschäftigten.

Es ist ausgesprochen warm. Wir sitzen auf der Veranda des Restaurants. Am Nebentisch ein paar



Oulu, die „Nokia-Town“, hat noch weit mehr zu bieten, z.B. die Markthalle von 1901 mit der Skulptur Toripolliisi – der Marktpolizist

junge Leute. Wo wir denn herkämen, was wir so machten und was wir denn hier wollten. Wir geben wahrheitsgemäß Auskunft, loben die Schönheit der Stadt – und ernten nur ein verständnisloses Kopfschütteln. „This place is the hell“ werden wir belehrt. In der Hölle wollen wir nicht weiter schmo-



Anflug auf den nördlichsten Flughafen Kirkenes am Dreiländereck Finnland – Norwegen – Russland

ren und machen uns am nächsten Morgen auf, die nördlichste Region Skandinaviens zu erfliegen.

Die Landschaft unter uns wird karger. Seen gibt es noch genug, nur der Bewuchs wird deutlich niedriger. Hin und wieder sind schon ein paar Stellen am Boden mit Schnee bedeckt. Unser Flugplan weist einige Waypoints auf, die nicht auf geradem Kurs nach Kirkenes, unserem nächsten Ziel, liegen. Wolfgang fragt den Controller nach einem short-

cut. Da wird der Funker unwirsch. Wenn wir wie gewünscht geradeaus flögen, würden wir direkt russisches Territorium kreuzen. Und die Herren in Murmansk seien nicht zimperlich. Also fliegen wir jeden Waypoint brav ab, überfliegen die Grenze zu Norwegen und werden freundlich auf dem Flughafen von Kirkenes, dem größten Verkehrsflughafen im hohen Norden empfangen. Das einzige Flugzeug sind wir sowieso. Wir sind nahe dem Dreiländer-Eck Finnland – Russland – Norwegen.

Kirkenes ist nur ein Tankstopp auf dem Weg zum Kap. Die Towercrew bittet zum Kaffee und wir halten ein kleines Pläuschchen. Die unmittelbare Nähe zu Russland (Murmansk-FIR), wo selbst kleinste Grenzverletzungen teure Folgen haben, ist immer ein Gespräch wert.

Das Wetter sieht noch ganz ordentlich aus, wir sind gut in der Zeit und beschließen, bis zu unserem ultimativen Ziel, dem Nordkapp, weiter zu fliegen. Das Wetter wird schlechter. Wir tanken im Regen, den Einfüllstutzen mit einem Regenschirm geschützt. Innerhalb Norwegens wird kein Flugplan verlangt. Der Towermann bittet uns, trotzdem einen auszufüllen, wir seien hier oben schließlich in einer „unwirtlichen Gegend“. Das ist sie wirklich. Nicht nur, dass sich die Tundra zur Felswüste wandelt, die Schneeflächen größer werden und das Wetter grenzwertig wird. Die Sicht liegt zwar immer noch über 5 km, die Untergrenzen pendeln so



Tanken im Regen: Es soll kein Wassertröpfchen in den Tang gelangen

zwischen 700 und 1200 ft. Ein Schauer folgt dem nächsten. Nach etwa einer Stunde Flugzeit haben wir Kontakt zu „Valan Information“, dem Flughafen Honningsvåg, dem nördlichsten Platz Europas. Trotz des Sauwetters fliegen wir noch über dem Meer in 700 ft ein paar Minuten weiter, um heute das Nordkapp wenigstens im Nebel zu sehen. Honningsvåg mit seiner 880m langen Asphaltbahn hat schon seine Festbeleuchtung eingeschaltet, und wir wer-



Der Nordkapp-Flugplatz Honningsvåg empfängt uns in strömendem Regen



360 Tage im Jahr liegt das Nordkapp im Nebel – dafür ist die Sicht sogar noch brauchbar



Der Nordkapp-Stempel von Honningsvåg darf im Flugbuch nicht fehlen

den mit persönlichem Handschlag am Nordkapp-Flughafen begrüßt. Kurz nach uns kommt noch eine Dash 8 einer Regionalfluggesellschaft herein. Das war's dann wohl für heute. Ich nehme vorsorglich mein Flugbuch mit und bekomme den besonderen „Nordkapp-Stempel“.



Das Nordkapp mit dem riesigen Besucherzentrum, dem Parkplatz voller Wohnmobile und links oben im Bild das Nordkapp-Denkmal



Auf dem Weg liegen einige Regionalflyghäfen, deren Kontrollzonen durchfliegen werden müssen (im Bild oben der Platz Hasvik) Anflug auf Svollvær im Regenschauer (unteres Bild)



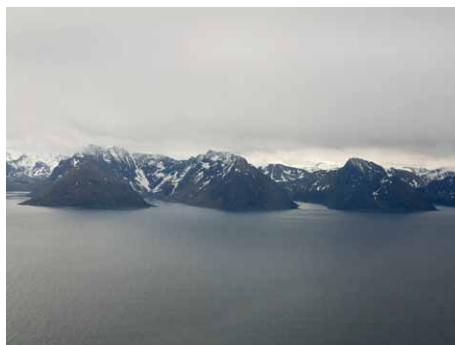
Im Hafen von Honningsvåg warten Kreuzfahrtschiffe und Reisebusse, um die Pauschaltouristen ans Nordkapp zu bringen

Ein Taxi bringt uns ins vorgebuchte Hotel und wir trauen unseren Augen nicht. Drei riesige Kreuzfahrtschiffe im Hafen, ca. 12 Reisebusse auf dem Parkplatz warten darauf, die Pauschaltouristen an den nördlichsten Punkt Europas zu bringen. Dabei ist das Nordkapp gar nicht der nördlichste Punkt, der liegt ein paar Kilometer daneben.

Wir sind weit nördlich des Polarkreises. Es wird nicht mehr dunkel. Um die berühmte Mitternachtssonne zu sehen, kommen die Leute von weit her. Nur bei bedecktem Himmel ist nichts davon zu sehen. Da müssen auch wir wohl noch mal wieder kommen.

Der nächste Tag sieht besser aus. Obwohl man sagt, der Felsen der Begierde liege 360 Tage im Jahr im Nebel, haben wir wohl heute Glück. Die Sicht ist gut, die Untergrenze bei 2500ft, Prachtwetter. Ein Fotovollkreis muss sein. Wir sehen den großen Parkplatz voll mit Wohnmobilen, den nördlichsten Aussichtspunkt und das riesige Besucherzentrum.

Es geht weiter die norwegische Küste entlang. Die Sicht ist gut, so um die 30km, nur die Wolken hängen tief zwischen 500 und 1500ft herum. Anspruchsvolles VFR-Wetter. Die Berge stoßen mit ihren Gipfeln in die Wolken, darunter rechts von uns das Meer, links die malerischen Fjorde. Wir



Fjord- und Berglandschaft der Insel Sørøya in der Nähe von Hasvik

fliegen in Küstennähe und genießen die Inselwelt der Lofoten mit ihren unzähligen Einschnitten und Fjorden.

Auf unserem Weg liegen viele Flugplätze mit und ohne Kontrollzone, (Hammerfest, Hasvik, Tromsø, Narvik). Wegen unserer geringen Flughöhe müssen wir durch alle Kontrollzonen hindurch; kein Problem, die Lotsen sind alle freundlich und hilfsbereit. Die Koordination mit startenden und landenden Regionalfliegern funktioniert problemlos. Je südlicher wir kommen, desto häufiger hören wir deutsche Rufzeichen im Funk. Und überhaupt, wird der Flugverkehr mit Kleinflugzeugen dichter. Im hohen Norden waren wir schließlich die Einzigen. Unser nächster Tankstopp ist Svollvær, der südliche Punkt der Lofoten. Svollvær wäre auf kürzestem Weg direkt über bergige Inseln zu erreichen. Die niedrigen Untergrenzen erlauben diesen



Svollvær, die typische Kleinstadt auf den Lofoten. Der rostrote Farbanstrich ist typisch für die Nordländer

Weg nicht. Also suche ich auf der VFR-Karte eine Route, die durchweg entlang von Sunden und Fjorden führt, sodass wir unser Ziel in ca. 1000ft



Das Inselparadies der Lofoten. Bei schönem Wetter das Highlight eines jeden VFR-Flugs



Die Begwelt Norwegens bietet faszinieren Blicke. Hier vom Meer aus gesehen zeigen sich die gestaffelten Bergreihen mit den schneebedeckten Gebirgszügen im Hintergrund

erreichen können. Außerdem ist es eine touristisch aufregende Streckenführung. Wir rollen gleich zur Tankstelle, da erfahren wir, dass es seit kurzer Zeit kein Avgas mehr gibt. Da hatten wir wohl die Notams nicht richtig gelesen. Kein Problem, den 30 Minuten südlich gelegenen Platz Bodø können wir noch problemlos erreichen.

Svolvær gilt als Zentrum der Lofoten und ist voller Touristen. Wer hier kein Hotel vorgebucht hat, ist in den Sommermonaten Juni, Juli, August chancenlos.

Auf unserem Programm stand noch die Kulturstadt Bergen. Gerne hätten wir auch hier noch Station gemacht, aber einerseits hatte sich die Wettersituation immer noch nicht entscheidend gebessert und andererseits hatten wir das Problem mit der Hotelunterkunft. Also entschlossen wir uns, über Trondheim und Kristiansand den Rückflug anzutreten.

22 Stunden Flugzeit in einer Woche, gern hätten wir den Trip noch etwas ausgedehnt, aber bei Sauwetter hält sich der Spaß in Grenzen.

Facit:

Dieser Trip lässt sich problemlos VFR durchführen. Unsere IFR-Option haben wir zwar einige Male in Anspruch genommen, es wäre jedoch auch VFR ohne Schwierigkeiten möglich gewesen. Gute 5000 km bei 22 Stunden Flugzeit in einer Woche ist ambitioniert, bei etwas mehr Sonnenschein wären wir sicherlich noch hier und da einen Tag geblieben.

Der Autopilot hat uns auch unter VFR-Bedingungen gute Dienste geleistet. Es ist einfach spannender, sich bei 800ft über Wasser nicht ständig um Kurs und Höhe kümmern zu müssen.

In allen drei Ländern, Finnland, Norwegen und Schweden, sind wir freundlich empfangen worden. Je nördlicher wir kamen, desto herzlicher. So viele Flugzeuge kommen wohl da nicht hin. Finnland war auch für mich Neuland und war eine freudige Überraschung.

Text und Fotos: Bernd Clemens

SeasonCard

Die Landegebühren halten sich in allen Ländern in moderaten Grenzen. Norwegen hat noch ein kleines Schmäckerl bereit: die SeasonCard. Für Piloten, die ein paar Tage im Land herumfliegen wollen, genau das Richtige. Die Card kostet umgerechnet ca. 100 Euro. Dafür kann man auf fast allen Plätzen eine Woche lang so oft landen wie man will. Eine Karte wird jedoch nicht ausgehändigt. Der erste Platz, auf dem man landet, gibt die Flugzeugdaten in eine Datenbank ein und jeder andere Flugplatz weiß Bescheid. Ausgenommen von dieser Regelung sind die großen internationalen Verkehrsflughäfen Oslo und Bergen.

Selfbriefing

Fast alle Flugplätze sind auf Selfbriefing eingestellt. In einem kleinen stickigen Raum oder Container steht alles was der Pilot braucht. Computer mit Internetanschluss, Telefon, Fax, Drucker. Um eine ordentliche Beleuchtung kümmert sich kaum jemand. Mit pc_Met (Browserversion) kommt man ganz gut zurecht. Nur lassen einige Computer nur die örtlichen Webadressen zu. „flugwetter.de“ hat dann keine Chance. Man muss sich dann mit den voreingestellten örtlichen Wetterprogrammen auseinandersetzen. Außerdem lassen sich auf den örtlichen Wetterprogrammen keine ausländischen Wetterdaten (z.B. Metar und TAF) abrufen. Zum Glück hat inzwischen jedes Hotel einen öffentlichen Internet-Computer.

Mit der Flugberatung sieht es ähnlich aus. Notams und sonstige Infos sind leicht abrufbar. Nur bei der Flugplanaufgabe haben wir uns wieder zu blöd angestellt. Das Flugplanformular ist aufrufbar, wie es aber online ausgefüllt wird, haben wir nicht begriffen. Also Flugplanformular ausdrucken, ausfüllen und per Fax oder Telefon aufgeben.

Erlebnis-Tanken

Auch in den nordischen Ländern hat die Rationalisierung zugeschlagen. Es gibt zwar auf fast allen Plätzen noch Avgas, aber meistens nur noch auf Kreditkarte. Und da fangen die Probleme an.

Die Zapfsäule muss über ein Computerterminal freigeschaltet werden. Hierzu ist eine Kreditkarte mit Chip erforderlich. Den haben



heute die meisten Karten. Aber die 4-stellige PIN – wer weiß die schon, zum normalen Bezahlen braucht man die ja nicht.

Und so geht das: Karte in den Schlitz und den Anweisungen auf dem Display folgen. Leider kann man als Benutzer nicht die Sprache wählen. So wird man also auf finnisch, schwedisch oder norwegisch durch's Menü geführt, wenn man Glück hat, auch auf englisch. Kraftstoff wählen (Avgas oder Jet A1) gewünschte Menge eintippen, Kreditkarten-PIN eingeben, ENTER drücken und schon sollte die Pumpe surren. Aber anstatt zu surren leuchtet auf dem Display „ERROR“, ohne eine erklärende Fehlerbeschreibung. Nach dem dritten Versuch geben wir auf, Hilfe muss her. Auch die Versuche des Helfers schlagen fehl. Er telefoniert mit diesem und jenem. Dann die erlösende Erklärung. Die Terminals sind im Geldbetrag begrenzt. Das entspricht einer zu tankenden Höchstmenge von ca. 25 Litern. Also für 100 Liter Kraftstoff den ganzen Vorgang 3 Mal wiederholen.

Jetzt wissen wir wie es geht, trotzdem haben wir auf den nächsten Plätzen sofort Hilfe angefordert, da die meisten Displays auf Landessprache eingestellt waren.

Kartenmaterial

Schweden

ICAO-Karten 1:500 000 sowie Jeppesen VFR-Karten sind mit neuestem Datum verfügbar.

Finnland

ICAO-Karten 1: 500 000 sind mit neuestem Datum verfügbar.

Norwegen

ICAO-Karten 1: 500 000 sind nicht mehr verfügbar. Auch einheimische Piloten benutzen die letzte Ausgabe von 2005. Eine neue Ausgabe ist in Vorbereitung und soll noch in diesem Jahr ausgeliefert werden. Ersatzweise gibt es noch Karten 1: 250 000. Da ist man bei 17 Einzelkarten natürlich ständig am blättern.