

NORWEGENREISE MIT DER MOONEY

Sonnenschein im Abo

Einmal ganz hoch in den Norden Norwegens– diesen Wunsch erfüllen sich zwei deutsche Mooney-Piloten. Das Land zeigt sich von seinen schönsten Seiten, und sogar das für seine Launen berühmte Wetter spielt mit



Die Ruhe weg: Wer mit einer schnellen Einmot fliegt wie Autor Rolf Ewald, kann es auch mal langsam angehen lassen

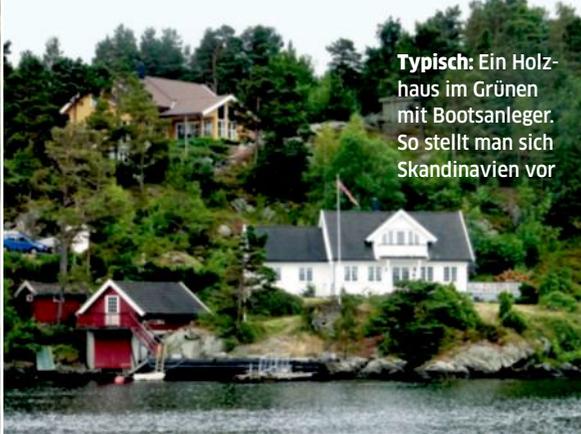




Land in Sicht: Die Stadt Svolvær liegt schon weit im Norden. Der Hafen ist eine Station der Hurtigruten



Geschafft: Rolf Ewald (links) Rolf Bienert haben ihre Nordreise genossen



Typisch: Ein Holzhaus im Grünen mit Bootsanleger. So stellt man sich Skandinavien vor



Schlafmuffel: Die Sonne will im norwegischen Sommer einfach nicht mehr untergehen



Nah an der Natur: Brücke über den Skjomen-Fjord in der Nähe von Narvik

Wohin soll's denn gehen?
Auch von Narvik kommt man überallhin, meist erst einmal mit Südkurs



FOTOS: ROLF EWALD (5), CHRISTIAN SKAUGE, MARTINA FRIEDL (2), WERNER HOLZL; KARTE: LUCIE DEINZER

TEXT Rolf Ewald

Angenehmes und Nützlichtes miteinander verbinden – das hat doch immer einen gewissen Charme. So kombinierten mein Fliegerkfreund Rolf Bienert und ich das Jahrestreffen der European Mooney Pilots & Owners Association (EMPOA) mit einer anschließenden Reise hoch in den Norden, bis nach Norwegen. Unterwegs waren wir von Mitte Juni bis Anfang Juli, unsere Mooney 20F brachte uns dabei in 23 Stunden insgesamt 5000 Kilometer weit. Erst nach unserer Rückkehr stellten

wir fest, dass wir auf der gesamten Reise unglaubliches Glück mit dem Wetter hatten – und unsere Schutzengel ebenfalls viel unterwegs gewesen sein mussten.

Das EMPOA-Treffen fand dieses Mal auf Rügen statt, wie immer gut organisiert und mit einem schönen Rahmenprogramm. Höhepunkt war ganz sicher der Ausflug zum Mittsommernachtsfest auf der schwedischen Insel Gotland. Auf dem Flugplatz Bunge hatte ein guter Geist sogar Blumentöpfe zur Kennzeichnung des Abrollwegs auf den Boden gestellt! Mit 27 teilnehmenden Mooneys aus Deutschland, Frankreich, Dänemark und Ungarn war das Meeting das bislang größte seiner Art.

In Gotland verabschieden wir uns von unseren Kameraden und fliegen in einer Stunde zum Grasplatz Skå Edeby bei Stockholm, wo wir die Nacht im Clubheim verbringen. Kurios: Hier hängt doch tatsächlich ein Fernglas am Fenster, zum Absuchen der Pisten nach Elchen oder Rentieren! Zu unserer Überraschung gibt es in einem Hangar ein fantastisches Oldtimer-Museum mit Mustern wie Boeing Stearman und Tiger Moth.

Die hiesigen Piloten helfen uns mit einer ausgezeichneten Wetterberatung: Wir stehen am nächsten Morgen schon um 3 Uhr auf, um dem aufziehenden Regen zu entgehen. Kein Elch auf der Runway, dank

141122231847Y4 am 22.11.2014 über <http://www.leserauskunft.de>



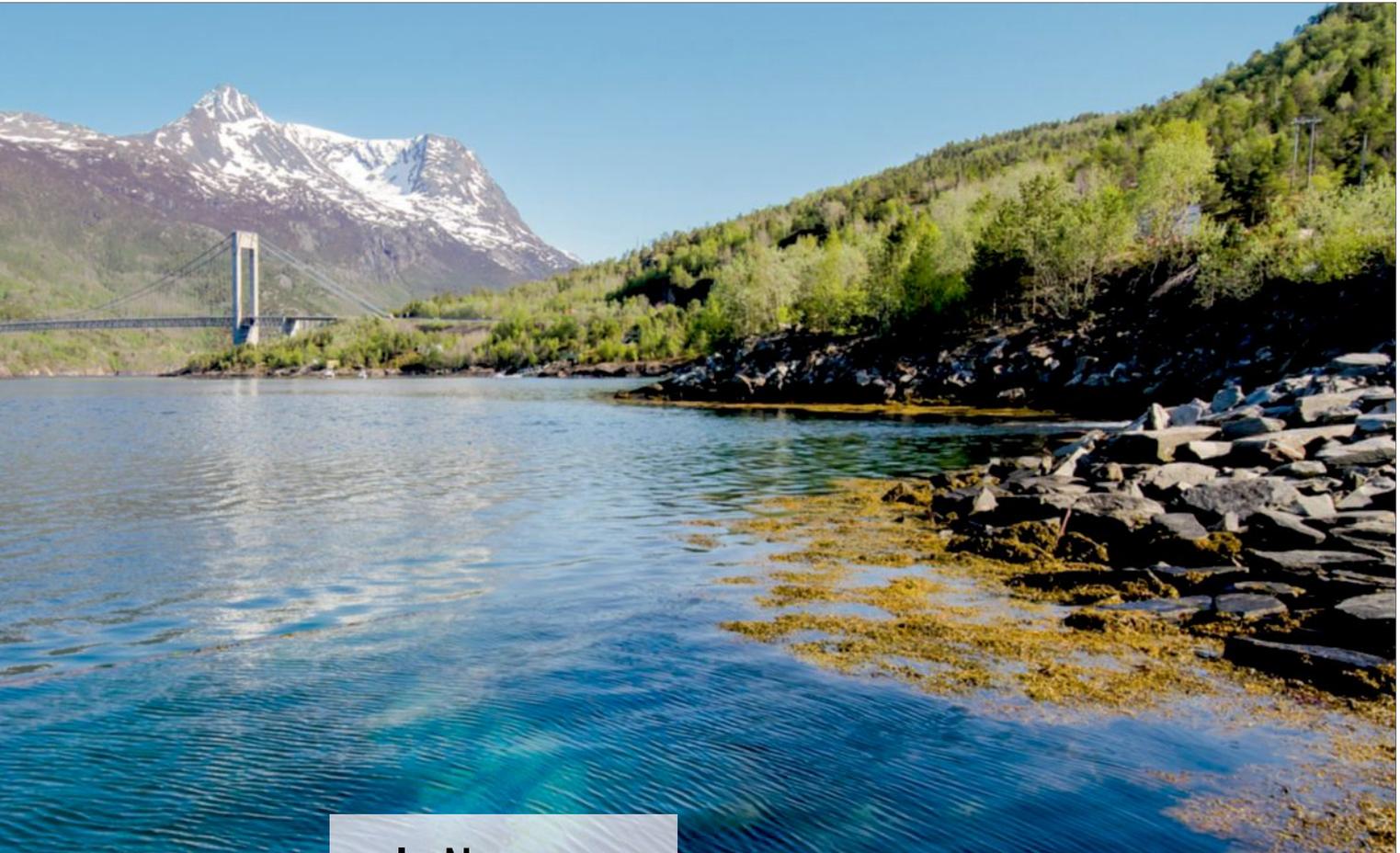
Dunkler Vogel: Im Luftfahrtmuseum von Bodø hängt auch eine U2



Alles dabei: Mit zwei Mann bleibt genug Platz für Gepäck übrig – auch für Dosenbier



Durchblick: Nur wenige Berge dürften wie der Torg hatten am Brønnøysund ein Loch in der Mitte haben



»In Norwegen gibt es keine Landegebühren – man bezahlt stattdessen für den Start«

Mitternachtssonne genug Licht – wir sind um 5 Uhr Ortszeit in der Luft. Nach fast vier Stunden erreichen wir unseren nächsten Halt, das Segelfluggelände von Älvsbyn bei Luleå. Hier gibt es Avgas. Die Vereinsmitglieder feiern in diesem Jahr das 50-jährige Bestehen des Platzes; uns bieten sie Hilfe an beim Einkaufen im nahegelegenen Ort und sogar eine kleine Hütte zum Übernachten – jedem von uns!

Wir wollen weiter nach Kiruna, das unser Interesse an einer Untertage-Führung im dortigen Eisenerz-Bergwerk und an

den Eisenerz-Zügen geweckt hat. Der Bergbau hat nicht nur Gutes gebracht: Wegen flächendeckender Bergschäden muss in den kommenden Jahren die gesamte Stadt verlegt werden! Für die Übernachtung bietet sich die in Stadtmittle

gelegene Jugendherberge (»Hotel City«) an. Der Flughafen ist nur unregelmäßig geöffnet, man sollte unbedingt rechtzeitig vorher Kontakt mit Svedavia aufnehmen, einem staatlichen Unternehmen, das neben Kiruna auch noch einige andere Flugplätze betreibt (www.swedavia.com). Auf



Souvenirs: Töpferarbeiten in der ehemaligen Kupferstadt RØROS

dem Weiterflug ins norwegische Narvik überfliegen wir den dorthin führenden Pass, und als die Wolkenuntergrenze sinkt, sind wir erleichtert, als wir den Fjord erreichen. Den Flugplatz Narvik haben wir schon längst in Sicht. Das sehr freundliche Bodenpersonal versorgt uns, man fährt uns

141122231847Y4 am 22.11.2014 über <http://www.leserauskunft.de>

INFOS FÜR PILOTEN

Wer in Norwegen unterwegs ist, kommt an Avinor nicht vorbei. Das staatliche Unternehmen betreibt unter anderem die meisten zivilen Flugplätze des Landes. Bleibt man länger dort beziehungsweise fliegt man zu mehreren Plätzen, lohnt sich der Kauf einer so genannten Weekly Season Card (WSC). Sie ist je nach MTOM ab 742 Norwegische Kronen erhältlich (inklusive Steuer zirka 110 Euro) und enthält alle Nutzungsgebühren inklusive Parken. Vorher online bestellen (www.avinor.no) oder in der Avinor-Zentrale in Oslo-Gardermoen kaufen, denn es gibt sie nicht an jedem Platz. Gute Dienste leisteten auf unserer Reise die ICAO-Luftraumkarten von Schweden, Norwegen und Dänemark, die bis nach Andenes reichten. Die AIP von Norwegen mit allen Anflugkarten ist gratis über das Internet unter www.ippc.no erhältlich. Auch wenn Norweger und Schweden durchweg ein sehr auskömmliches Englisch sprechen, freuen sie sich doch ungemein, wenn man ein paar Worte in ihrer Landessprache parat hat. Auch ein simples, aufrichtiges Lächeln öffnet gleich die Herzen – es kostet nichts, bringt aber viele Sympathien. Segensreich erweist sich außerdem die Mitnahme von Dosenbier – nicht nur für den Eigenbedarf, sondern auch zum Honorieren von Gefälligkeiten. Der schwedische Zoll (www.tull.se) kennt in dem Fall keine Obergrenze, wenn man glaubhaft nachweisen kann, dass man zu einer privaten Festlichkeit anreist.

Parken inklusive: Die Season Card von Avinor gilt auch auf dem Flugplatz in Svolvær



FOTOS: ROOLF EHWALD, LASSE TUR

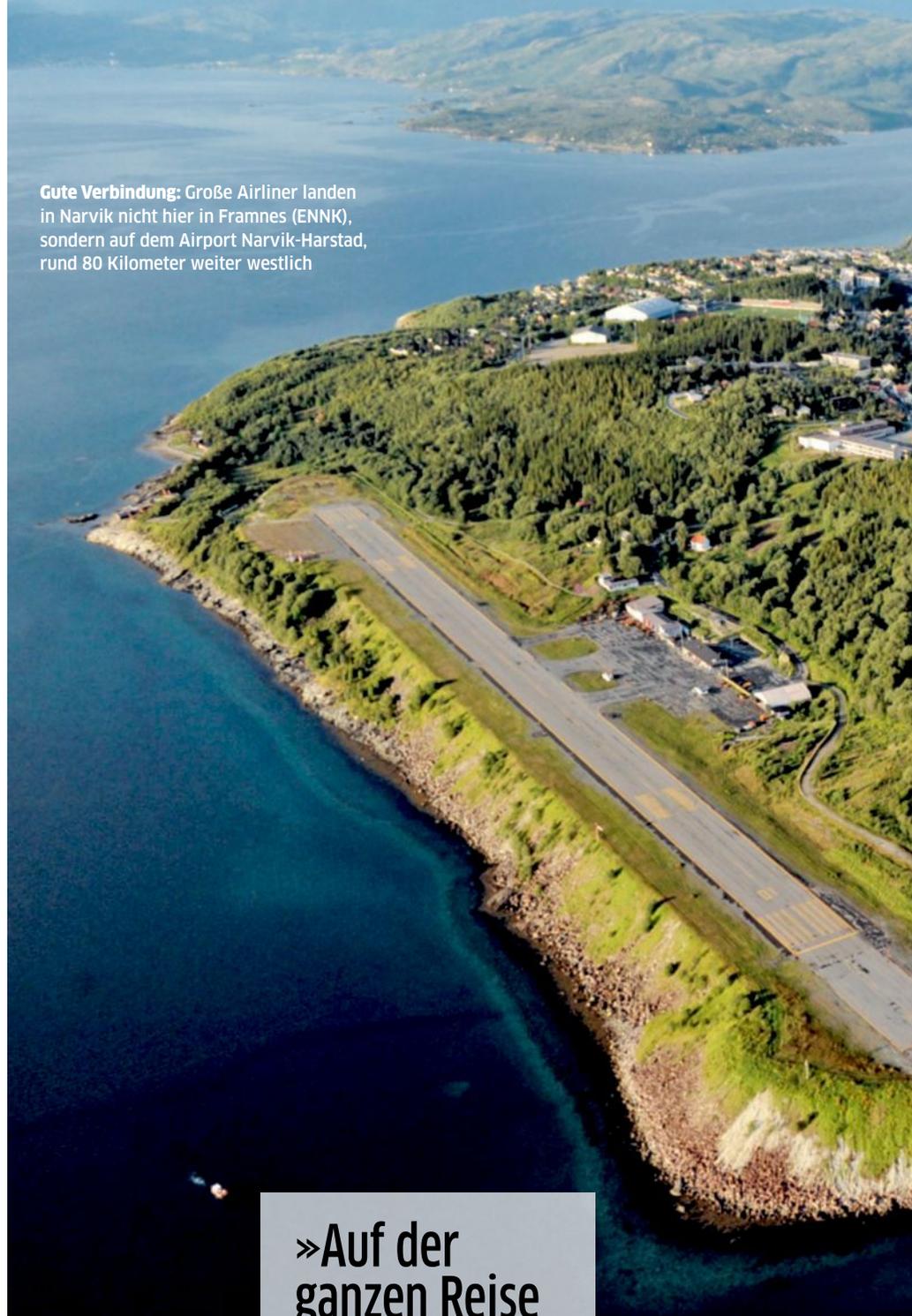
per Dienstwagen sogar ins zwei Kilometer entfernte Stadtzentrum. Hier staunen wir über die riesigen Verlade-Einrichtungen für das Eisenerz. Jeder Zug, der aus Kiruna hierher kommt, hat 68 Waggon, jeder Waggon kann 100 Tonnen aufnehmen. Hier kommen die stärksten Lokomotiven der Welt zum Einsatz, Leistung: 10 800 kW.

Wir sind nicht die einzigen Touristen, die mittags von Narvik mit dem Personenzug hoch zur Station Riksgränsen auf 523 Meter Höhe und gleich wieder zurück fahren. Der Clou: Die beim Abwärtsbremsen entstehende Energie wird in Strom umgewandelt und gleich wieder ins Netz

für den nachfolgenden Zug eingespeist. Der Trip kostet für uns beide 23 Euro. Der Weiterflug von Narvik über den Fjord raus auf das offene Meer beschert uns atemberaubende Blicke.

Wir wollen zur Insel Andøya, die zu den Vesteralen gehört, und an deren Nordspitze ein sowohl zivil als auch militärisch genutzter Flugplatz liegt, Andenes. Hier gibt es eine PPR-Regelung, und darunter verstehen die Militärs

Gute Verbindung: Große Airliner landen in Narvik nicht hier in Framnes (ENNK), sondern auf dem Airport Narvik-Harstad, rund 80 Kilometer weiter westlich



»Auf der ganzen Reise gibt es bestes Flugwetter. Erst bei Krefeld regnet es wieder«

die Vorlage einer Reihe von Dokumenten wie Ausweis und Flugzeugpapiere, die man am besten vorab schickt, etwa per E-Mail. Doch man ist dort ziemlich entspannt, wie sich bei einem Telefonat bei meiner Vorbereitung zeigte.

Als wir dort ankommen, bläst ein starker Nordwind mit Böen um 50 km/h, was uns ein wenig Respekt abnötigt. Doch die Mühe lohnt sich, denn hier gibt es eine Besonderheit: einen ehemaligen Walfang-Kutter, mit dem man rausfahren kann, um Wale zu beobachten

141122231847Y4 am 22.11.2014 über <http://www.leserauskunft.de>



(www.whalesafari.com). Nicht immer sind welche da, doch der Kapitän hat mit einem Unterwasser-Sonargerät einen guten Überblick und kann die gewaltigen Tiere relativ einfach ausmachen. Gottseidank ist der Wellengang nicht so hoch wie an den Vortagen, erfahren wir, als der Kapitän sich weigerte, auszulaufen. Der Anblick der Wale ist bewegend! Auffragende Fluken und der Blas der Tiere, die Atemfontäne, entschädigen uns dafür, dass es Ende Juni mit 7 Grad Tageshöchsttemperatur doch arg frisch ist.

Hochinteressant erweisen sich die vorherigen Ausführungen eines Deutschen in der Wal-Forschungsstation. Auch am späten Abend steht die Mitternachtsson-

ne hoch, und das erlaubt es uns, noch am selben Tag noch zu einer Vogel-Safari aufzubrechen: Mit sechs Personen fahren wir in einem Schnellboot zur benachbarten Vogelinsel Bleik, wo schätzungsweise 240 000 Papageientaucher leben, neben etlichen anderen Seevögeln wie Kormorane.

Beeindruckend ist das majestätische Kreisen der insgesamt acht Seeadler, die wir zu Gesicht bekommen. Scheinbar ohne jeden Flügelschlag gleiten die großen Räuber durch die Luft, während tiefer unten die Papageientaucher kräftig mit den Flügeln schlagen müssen, um oben zu bleiben.

Das nächste Leg führt uns von Andenes nach Svolvær. Wieder wechseln wir das Ver-

kehrmittel, eilen per Taxi zur benachbarten Bushaltestelle, und nehmen den Mittagsbus nach Stokmarknes, um Tickets für eine kurze Reise mit einem Schiff der Hurtigruten anzutreten. Das Teilstück Stokmarknes-Svolvær ist das kürzeste, was man mit einem Hurtigruten-Schiff überhaupt nur fahren kann. Dabei haben wir großes Glück, denn mit der »MS Lofoten« erwischen wir noch dazu ein nostalgisches Postschiff, auf dem nur wenige hundert Paxe Platz finden, anstatt ein neueres Kreuzfahrtschiff mit mehreren tausend Personen teilen zu müssen.

Unser Dampfer macht einen Abstecher von dem die Lofoten und die Vesteralen

141122231847Y4 am 22.11.2014 über <http://www.leserauskunft.de>



Hafen in Bodø: Ende des 19. Jahrhunderts brachte die Heringsfischerei der Stadt großes Wachstum



Ahoi: Auf dem Wasser kommt man in Norwegen gut voran, das Straßennetz im Norden ist dünn



Guter Fang: Die Angeltour in Kristiansand bringt einigen Erfolg ...



... und einen reich gedeckten Tisch: gleich sieben Makrelen zieht Autor Rolf Ewald aus dem Wasser



Wendepunkt: Bleik in Nord-Norwegen. Nicht weit entfernt ist der Militärplatz Andenes, den auch zivile Maschinen anfliegen dürfen

FOTOS: ROLF EWALD (3); MARTINA FRIEDL (2); CARL AUGUST, WIKIMEDIA

trennenden Raftsund in den zwei Kilometer langen Seitenarm des Trollfjords mit seinen scheinbar senkrecht abfallenden Granitwänden. Um 18.30 Uhr legen wir wieder in Svolvær an. Morgen fliegen wir weiter nach Bodø.

Auch dort gibt es ein sehenswertes Luftfahrtmuseum (www.luftfartsmuseum.no), das mit einigen außergewöhnlichen Stücken aufwarten kann – so etwa eine sehr aufschlussreiche Dokumentation über das berühmte Spionageflugzeug der USA, die U2. 1963 sollte ein solches Muster von Pakistan kommend nach Bodø fliegen, doch die Maschine wurde über dem Ural bei Swer-

dlowsk abgeschossen. Fast fünf Stunden hält uns das Museum in seinem Bann, nicht zuletzt auch deswegen, weil die erklärenden Schaubilder und Schrifttafeln neben Norwegisch und Englisch auch in Deutsch gehalten sind. Man kann sogar eine persönliche Führung ohne Aufpreis buchen.

Als wir am nächsten Tag wieder an den Start gehen, erleben wir fünf F-16-Kampffjets, die lautstark vor uns abheben. Wir gehen es leiser an und genießen den Flug vorbei am Svartisen-Gletscher, der sich über einige Kilometer in Richtung Brønnøysund zieht. Auf der

FIS-Frequenz warnt man uns, dass einige Militärflugzeuge auf unserer Flugstrecke unterwegs seien und Übungen machten – vermutlich die Kameraden von vorhin. Sie halten sich aber dankenswerterweise diskret fern. Kurzer Stopp in Brønnøysund. Wir wollen heute noch nach Røros, noch eine Bergbau-Stadt, die zwischen Trondheim und Oslo liegt. Nach dem Start sehen wir südlich hinter dem Pistenende einen einsamen, gewaltigen Felsen, den Torghattan.

Kaum zu glauben: In der Mitte gibt es ein Loch zum Durchschauen, 166 Meter lang, 75 Meter hoch und bis zu 28 Meter breit! Nach 1,5 Stunden landen wir in Røros.

141122231847Y4 am 22.11.2014 über <http://www.leserauskunft.de>



Spezialisten: Papageientaucher wirken komisch, haben sich aber perfekt an ihren Lebensraum angepasst

TIPPS ZUR VORBEREITUNG

In Norwegen ändert sich das Wetter mitunter dramatisch, und das in kürzester Zeit. Eine gute Wetterberatung ist das A und O; hier helfen zum einen natürlich die heimischen Fliegerkameraden mit ihrer Ortskenntnis. Zum anderen ist hilfreich, ein Smartphone oder Tablet-PC mit Internetverbindung dabei zu haben, um unabhängig von Dritten Wetterinfos einzuholen. Wer lange Strecken fliegen will, sollte die Route mit passenden Ausweichplätzen gut vorbereiten und einen Plan B parat haben – und auf den sturmumtosten Lofoten oder Vesteralen gleich zwei Portionen Respekt vor dem schnell wechselnden Wetter mitbringen. Ständiger Kontakt mit FIS ist empfehlenswert, so erhält man (auf Englisch) neben Verkehrsmeldungen stets aktuelle Informationen über aktive Beschränkungsgebiete. Tanken ist in Norwegen nicht ganz einfach, es ist zudem im Vergleich zu früher teurer geworden. An manchen Plätzen muss man im Voraus die gewünschte Spritmenge am Tank-Computer angeben, der Betrag wird dann von der Kredit- oder EC-Karte abgebucht, bevor der Sprit überhaupt geflossen ist. Lieber zehn Liter weniger angeben, als sich nachher zu ärgern. In Kristiansand kostete der Liter Avgas zirka 1,35 Euro. Tipp für Sparfüchse: Bei Flügen von Norwegen ins Ausland (also etwa nach Schweden) kann man durch entsprechende Eingabe am Tank-Computer Steuern und somit Geld sparen. An kleinen Flugplätzen wird oft Bargeld fürs Tanken verlangt, eine »kritische Masse« in Landeswährung sollte man also auch dabei haben.



»Schwarzeis«: Der Svartisen ist der zweitgrößte Gletscher in Norwegen

Auch dieser Flugplatz wird vom norwegischen Unternehmen Avinor betrieben, unsere »Wochenkarte« spart eine Menge Geld (siehe Kasten Seite 45). In Røros wurde von Mitte des 17. Jahrhunderts bis 1977 Kupfererz abgebaut. Heute zählt die Stadt zum UNESCO-Weltkulturerbe, wir besichtigen ein Schmelzhütten-Museum und erleben, wie die Vergangenheit im Maßstab 1:10 noch einmal lebendig wird. Der Ort bietet darüber hinaus einige knuffig-schnuckelige Handwerksarbeiten, die sich perfekt als Mitbringsel eignen.

Nach zwei weiteren Flugstunden landen wir in Fyresdal, im »Fjell«, einem Ge-

birge rund 30 Minuten vor Kristiansand. Der Flugplatz liegt malerisch mitten in einem Wald, im Anflug erkennen wir einen See, auf dem eine Wasserflugbasis sein soll. Doch heute ist hier nichts los, kein Wasserflugzeug weit und breit. Der »feste« Flugplatz ist PPR – an einigen Tagen finden hier Dragster-Rennen statt.

Unserer Rundreise durch Norwegen ist nun fast beendet: Nur noch 30 Minuten Flugzeit trennen uns von Kristiansand, von wo aus es wieder zurück nach Deutschland gehen wird. Hier haben wir richtig Glück: Nicht nur,

dass der Liter Avgas mit 1,35 Euro so billig ist, wie wir es schon lange nicht mehr erlebt haben, zum anderen fange ich auf einer Angeltour gleich sieben Makrelen! Tags darauf führt uns die Route ein letztes Mal über das Meer. Nach 2 Stunden und 45 Minuten von Kristiansand übers Skagerrak und die Nordsee landen wir im ostfriesischen Leer – und tanken voll. Wir blicken zurück auf wundervolle Tage in Skandinavien – und wundern uns über das bis hierhin ausnahmslos gute Wetter. Erst bei Krefeld beginnt es zu regnen, als wir auf dem letzten Teilstück nach Mönchengladbach sind. Besser hätten wir das nicht planen können!