

## Vliegtocht langs alle vier Scandinavische landen

# 'Scandinavian Quattro'

Foto: Peter van den Heuvel

*In hun reeks vliegtochten naar de uithoeken van Europa hebben Jack van Dijk, Peter van den Heuvel en Roger Leenders het in hun hoofd gehaald om tijdens de 'Mannenvliegweek' van 2011 naar de Noordkaap te vliegen. En passant willen ze alle vier Scandinavische landen aandoen. Als de D-EOMP, de Piper Archer van Stichting Piper Pilots in Lelystad, een hele week beschikbaar is, wordt een ongelooflijke hoeveelheid kaarten aangeschaft, de route gepland en worden vier GPS'en als navigatiehulp paraat gehouden. Nadat het vliegplan is ingediend, de W&B is berekend en zwemvesten en reddingsvlot de uitrusting completeren, kan het trio vertrekken. Roger Leenders doet verslag.*

**De eerste reisdag,** 10 juni, verloopt vlekkeloos. Om half tien hangen we in de lucht en vliegen in een rechte streep naar Groningen, om vervolgens via de Duitse Waddeneilanden en de kust van Sleeswijk-Holstein naar Denemarken te koersen. Het is prachtig vliegweer: zon, grandioos zicht en een paar feeëriekke wolken op 1.800 ft. Rond het middaguur zet Jack de D-EOMP neer op het vliegveld van Stauning (EKVJ), 70 nm ten noorden van de Duits-Deense grens. Ze zijn er druk bezig met de laatste voorbereidingen voor een groots vliegfeestijn. Onder het bijzondere vliegspul is ook de unieke homebuilt eenpersoons 50 pk Verhees Delta F-PDHV te zien. Verder maken we de capriolen mee van een Fouga Magister en een Aero L-29 Delfin jettrainer.

Na het bijtanken gaan de zwemvesten aan en vliegen we verder. Op 3.000 ft boven het Skagerrak, geen wolk aan de hemel.

Ten westen van Kristiansand bereiken we na 45 minuten de Noorse kust en volgen deze via Stavanger tot aan Bergen (ENBR). We krij-



**Een ongelooflijke hoeveelheid kaarten is nodig.**



**Final Bergen (ENBR).**

gen hier onze eerste indrukken van het magnifieke landschap. Ik mag in de holding ten westen van Bergen nog een handvol three-sixties draaien voordat ik toestemming krijg om de D-EOMP achter een Boeing 737 aan op RW35 neer te zetten. De marshaller loodst ons naar het GA-platform en dan staan we na zes netto vliegreun op Noorse bodem. De airport shuttle brengt ons naar het centrum van de stad. Ons hotel heet weliswaar Majestic, maar is het beslist niet! We verkennen de stad, maar het prijspeil noopt ons tot enige voorzichtigheid: ondanks de feeststemming beperken we ons tot één landingsbiertje, later op de avond gevolgd door een afzakkertje. Uit mijn bankafschriften maak ik later op dat dat drankje dan ook € 7,70 kost. We zijn gewaarschuwd, dit wordt een dure vliegweek.

### Toerisme in Bergen

Op onze eerste dag in Noorwegen blijven we conform plan aan de grond. Vanuit het centrum van Bergen nemen we de gloednieuwe tram die ons – via o.a. de halte 'Slettebakken!' - naar Trolldhaugen brengt, het zomerverblijf van Edward Grieg. De prachtige tuin rond het liefdevol onderhouden houten huis en het overdonderende uitzicht over het meertje erachter maken het iets begrijpelijker dat die man zulke betoverende muziek kon schrijven.

Wat later in de middag stappen we in de haven van Bergen op een snelle rondvaartboot die ons in anderhalf uur naar het eindpunt van de Rødnefjord brengt. We willen per



**'Lunch' in het gras van Stauning (EKVI).**

slot van rekening ten minste één fjord op zee-niveau zien, voordat we de rest van de Noorse kust vanuit de lucht verkennen. Het weer is in de loop van de dag minder zonnig geworden en op het hoogste punt van de terugweg rij-



**De D-EOMP in Bergen.**



**Onderweg naar Roros: de wolken komen naar beneden, de bergen naar boven.**

den we zelfs in laaghangende bewolking. Dat belooft niet veel goeds voor morgen.

### Skien

De volgende dag begint met veel zorgelijk gedelibereer over het weer. De weerkaart laat tussen Lelystad en de Noordpool alleen maar zon zien, maar uitgerekend ter hoogte van Bergen ligt één slechtweerfront met lage bewolking en beroerd zicht, dwars over heel Noorwegen en Zweden. Verderop in het noorden is alles weer CAVOK, maar tussen Bergen en Trondheim is er geen doorkomen aan. De verwachting is dat de hogedrukgebieden ten noorden en ten zuiden het front nog dagenlang op z'n plek zullen houden. We besluiten een enorme omweg te maken in zuidoostelijke richting waar we een 'dunne plek' in het slechtweerfront willen benutten om pal noord te vliegen, richting Trondheim.

Met Peter op de bok hangen we om elf uur en klimmen door naar FL100. Op die manier blijven we nét on top van de bewolking en genieten van de blauwe lucht en de zon. In Skien (ENSN) volgt een tankstop, maar de lege maag blijft leeg: geen catering. Om 14.00 uur verlaten we het zonnige veld en vliegen nu op 3.500 ft in noordelijke richting. De weersomstandigheden zijn aanvankelijk prima, maar het venijn zit in de staart: uiteindelijk manifesteert



**Bryggen, de oude haven van Bergen.**

(Foto: Peter van den Heuvel).



**De baan van Roros (ENRO), nog net zichtbaar onder het lage wolkendek.**



Gedwongen rustpauze! Straatbeeld van Røros met als bezienswaardigheid de door waterkracht aangedreven 'smelthytta' waar koper werd gesmolten.

het NW-ZO georiënteerde slechtweerfront zich toch nog: terwijl het landschap onder ons steeds ruiger wordt, komen de wolken steeds verder naar beneden en blijkt Trondheim onbereikbaar. Er zijn niet zo veel vliegvelden in deze onherbergzame gebieden en in het laatste halve uur van deze leg wordt het nog spannend, maar Jack zet ons veilig neer in Røros (ENRO). Na onze landing blijkt dat het vliegveld gesloten is en de toren onbemand. Vandaar dat we niets over de radio hoorden. Het veld is uitgestorven maar we vinden één levende ziel in een vliegskool die ons even later door zijn baas laat ophalen in diens busje. Later blijkt dat we het vliegveld vanwege stringente veiligheidsmaatregelen op eigen houtje helemaal niet hadden kunnen verlaten.

We worden in een comfortabel hotel ingekwartierd en verkennen tegen de avond het stadje. Geen van ons drieën had ooit gehoord

van dit oord, maar de Noren hebben Røros op de werelderfgoedlijst laten zetten vanwege de koperwinning die drie eeuwen lang (tot 1971) zijn stempel op deze plek heeft gedrukt. Het avondeten lijkt een probleem te worden, tot we in een zijsteegje een deur opendoen en in één klap in het gezellige geroezemoes van een goedgevulde pizzeria staan. Hier komen we bij van een uiteindelijk succesvolle maar wel enerverende vliegdag.

## Kopermijn

De volgende ochtend is het nog steeds miezerig, met op z'n best een geringe kans op verbetering in de middag. Nu we er tóch zijn, bezoeken we het mijnmuseum, gevestigd in het hoofdgebouw van weleer (de 'Smelthytta'). We krijgen een goede indruk van het kopermijnbouwproces, dat de enige bestaansreden is geweest voor dit stadje. Het astronomische

aantal arbeidsuren dat in de tientallen zeer gedetailleerde diorama's is gestoken, maakt duidelijk waar de bewoners van nu de eindeloze winters mee doorbrengen. We proberen 's middags en vroeg in de avond (het blijft immers lang licht!) nog twee keer om weg te komen, maar onze pogingen de bewolking weg te kijken halen niets uit.

## Volharding beloond

De volgende ochtend komt de beloning: min of meer CAVOK vanaf hier tot aan de Noordpool, met gigantisch horizontaal zicht. We nemen afscheid van Røros en vliegen in een half uur naar Trondheim/Vaerness (ENVA) voor een tankstop. Dan in één ruk door naar Bodo (ENBO), en vervolgens naar Hammerfest (ENHF). We zijn dan al voorbij de poolcirkel en het zicht op de ruige besneeuwde fjordenkust is adembenemend. Om dit mee te kunnen maken heeft Peter ooit leren vliegen! Urenlang genieten we van het uitzicht, tot we voldaan op Hammerfest uitstappen. Die voldaanheid wordt iets minder als we horen dat er geen AVGAS is.

Verder is er ook niets te doen op het vliegveld en het kost zelfs moeite om een taxi te krijgen. De taxichauffeur bewijst ons heel goede diensten door ons op sleeptouw te nemen langs alle hotels van de stad. We komen uiteindelijk terecht in een zeer basic trekkershutje op een al even basic campingterrein, ver buiten de bewoonde wereld. Maar wel met vrij uitzicht op de zon, die hier overigens weigert onder te gaan: om 23.45 lokale tijd gaan we bij vol daglicht naar bed.

## Noordkaap

Voor de tweede keer deze reis moeten we een niet geplande omweg maken: we vliegen een half uurtje pal zuid naar Alta (ENAT) om te tanken en maken dan rechtsomkeert richting



Tussen Trondheim en Bodo.



Bodo (ENBO).



Tussen Bodo en Hammerfest.



**Approach Hammerfest (ENHF).**

Noordkaap. Met het bereiken van deze noordelijkste rotspunt van Europa hebben we het reisdoel van de Mannenvliegweek 2011 behaald! De kaap wordt vandaag keurig gemarkeerd door een handvol wolkjes in een verder wolkenloze hemel. Jack maakt er drie ererondjes omheen.

Op een gegeven moment moeten we toch verder. Noorwegen maakt hier een bocht en we blijven dan ook in het Noorse luchtruim tot aan de landing in Kirkenes (ENKR). Enkele jaren geleden vloog ik hier nog heen per SAS-airliner om op de Hurtigruten-cruiseboot te stappen. Bij die gelegenheid viel me de in het Russisch gestelde bewegwijzering op: Moermansk is hier niet ver vandaan. En nu landen we er dus zelf, zij het op het GA-deel van het vliegveld.

We krijgen een VIP-behandeling in de toren en besteden onze tijd aan vluchtplanning. Na het OK op ons vliegplan mijden wij het Russische luchtruim zorgvuldig en vliegen in een uur naar Ivalo (EFIV) in Finland voor een tankbeurt. Meteen daarna verder. Ik kan me niet herinneren ooit zo lang in een rechte lijn gevlogen te hebben. We hebben alle 1.000 meren van Finland gezien (volgens mij zijn het er méér) voordat we drie uur en vijftien minuten na de start in Kuoipio (EFKU) landen. Na de landing krijgen we een bonus in de vorm van zes startende gevechtsvliegtuigen van de Finse luchtmacht. De controller schat ons goed in als hij vermoedt dat we het niet erg vinden om even te wachten terwijl Bandit 1 t/m 6 vlak voor onze neus het luchtruim kiezen. Voor vandaag houden we het voor gezien. Enkele Finse vliegers zijn druk bezig om 3.000 liter AVGAS over te hevelen vanuit drums die ze in een busje vanuit Zweden hebben geïmporteerd. Scheelt een euro per liter, maar moet je daarvoor met een benzinebom de weg op? Tussen de bedrijven door helpen ze ons wel heel vriendelijk door een taxi te bellen, die ons naar ons hotel in de stad brengt. Het is al half

elf als we met enig aandringen nog een maaltijd krijgen in een nabijgelegen restaurant (sprotjes met puree en een landingsbier).

### Stockholm

Bij de briefing tijdens het ontbijt blijkt dat we niet te lang moeten treuzelen. Het weer gaat slechter worden, en in Duitsland en Nederland is het al bar en boos. We zullen met het vliegplan is helaas niet doorgekomen, waardoor we het via Helsinki nog een keer moeten indienen. We mogen wel meteen weg en hebben een probleemloze vlucht naar Bromma (ESSB), het oude vliegveld van Stockholm, midden in de stad. Een auto van de vliegveldbrandweer brengt ons naar de terminal en een taxi zet ons af bij het hotel. Dit merkwaardige etablissement (Vomadis) heeft veel weg van een cellenblok (inclusief hoog gelegen raampjes die niet open kunnen), maar het is goedkoop.

### Op huis aan

De volgende dag krijgen we het nog even moeilijk: na ons vertrek komen we in een slechtweerzone die ons noopt om bij zeer marginaal zicht quasi met zijn drieën te vliegen. Tegen het eind van de vlucht wordt het zicht beter, maar Jack heeft zijn handen vol aan de stevige crosswind bij de landing op Hoganäs (ESMH). We zitten dan al in het uiterste zuidwesten van Zweden en alleen het Kattegat scheidt ons nog van Denemarken. Gezien de crosswind kies ik er bij de start voor om de bijna haaks liggende secundaire baan te gebruiken, hoewel die een stuk korter is. Met de wind op kop komen we ruim voor het hek los. Gelukkig is het weer vanaf hier beter en een lange laatste leg brengt ons na een zeer geslaagde Mannenvliegweek via het Duitse eiland Fehmarn en Sleeswijk-Holstein naar onze thuisbasis Lelystad. ✈



**VIP-behandeling op Kirkenes.**



**Fins landschap.**



**Final Kuoipio (EFKU).**



**Finse F18 Hornet op Kuoipio.**

(Foto: Peter van den Heuvel)



**Final Stockholm-Bromma (ESSB).**