

# Sunny Night Rallye 2008 - Finnland

Othmar und Heidi Wolf

29. Juni 2008 - Wir starteten unser lange geplantes Projekt, eine Reise in das Land der 1000 Seen - Finnland. In der ersten Juliwoche sollte dort,



beginnend in Helsinki, eine Rallye nach Pudasjärvi EFPU stattfinden, mit einem großen Fly-In zum Wochenende, dem „Sunny Night Fly-In“.

Wir nahmen nur das Notwendigste für einen 14-tägigen Aufenthalt mit. Auf das gewohnte Zelt verzichteten wir aus Gewichtsgründen.

Wir hatten uns bereits 3 Wochen vorher angemeldet, Start der Rallye sollte am 2. Juli sein. Wir planten mit zwei

Zwischenlandungen am 1. Juli nach Helsinki zu kommen.

Der erste Leg unserer Reise führte uns bei schönstem Flugwetter nach Lodz in Polen. Hier tankten wir unsere Cherry voll und erkundigten uns nach unserem nächsten Zielflugplatz Ketrzin in Nordpolen. Die junge Dame schien diesen Platz nicht zu kennen, ich zeigte ihn auf der Karte. " Ah Kenzin meinen Sie", anscheinend spricht man den Ortsnamen anders aus.

Wir fliegen also los, merken nach dem Start erst, dass unser Anflugblatt nicht mehr aktuell ist, wie uns der Kontroller mitteilt, die Meldepunkte sind nicht mehr aktuell. Macht aber nichts, wir können die Kontrollzone auch so verlassen. Nach 1:15 Stunden Flugzeit befinden wir uns im Anflug auf Ketrzin EPKE, ein Grasplatz mit 3 Pisten, aber niemand antwortet am Funk. Ein offizielles Anflugblatt gibt es nicht, ich habe nur eine Skizze im Internet gefunden. Also Blindmeldung abgesetzt und runter auf die Piste 35.

Wir finden einen Betriebsleiter der gut Englisch spricht und erkundigen uns nach einem Quartier für eine Nacht. Er empfiehlt uns das Landhaus Wajsnory, 1 km vom Flugplatz entfernt und fährt uns gleich selbst hin. Vorher erkundige ich mich noch nach einer Möglichkeit zur Wolfschanze zu kommen, dem ehemaligen Hauptquartier Hitlers wo noch Reste des

Führerbunkers zu sehen sein sollen. Er bietet uns einen Leihwagen an, allerdings sollten wir einen Führerschein vorweisen. Haben wir leider nicht mit, also nichts mit Wolfschanze, zu Fuß ist es zu weit.



In Wajsnory staunen wir nicht schlecht, als wir ein toll renoviertes Landhaus vorfinden, alles vom feinsten eingerichtet. Ein Künstler hat die Lindenbäume im Park mit der Motorsäge und Schnitzmesser bearbeitet und übermannshohe Figuren geschaffen. Mit dem Taxi fahren wir in die Stadt und kosten in einem gemütlichen Gasthaus die polnische Küche.

Am nächsten Morgen erhalten wir ein überreichliches Frühstück, anscheinend sind wir die einzigen Gäste, denn die Leute kümmern sich rührend um uns. Um 50 Euro ist das Zimmer auch sehr preiswert.

Die Flugplanung für diesen Tag sollte uns noch mit einem Tankstop nach Helsinki führen. Dort wollten wir uns einen Tag die Stadt ansehen bevor dann am nächsten Tag die Rally beginnen sollte.

Der Flug nach Palanga EYPA in Lettland verlief noch problemlos, bloß die Gebühren in Palanga belasteten unsere Reisekasse überdurchschnittlich

Wir verließen diesen ungastlichen Ort so schnell wie möglich und folgten nun der Küste nach Norden, Richtung Estland, und wollten dann bei Tallinn die Baltische See überqueren. Zunächst war das Wetter schön wie bisher. Leider begann sich bald der Himmel etwas einzutrüben, stellenweise Regenschauer aber nicht undurchdringlich.



Bald mussten wir aufs offene Meer hinaus, da der kürzeste Weg nach Tallinn über die Insel Saaremaa führte. Auf halbem Weg dorthin erreichten wir eine recht massiv aussehende Wolkenmasse die ich zu unterfliegen hoffte. Wir merkten jedoch bald, dass die Untergrenzen sehr tief lagen, noch dazu begann es auch zu regnen. Wir meldeten uns bei Kuressare Tower, dem einzigen Flugplatz auf der Insel und erhielten die Auskunft, dass momentan der Platz nur "special VFR" hätte, sehr schlechte Sicht.



Ein Versuch meinerseits, eventuell entlang der Küste die Insel zu überqueren, wurde sowohl von meiner Copilotin Heidi, als auch von der Dame am Tower entschieden abgewürgt. Wir bekamen "clear to enter special VFR" Freigabe und folgten im „schon sehr tiefen Tiefflug“ der Küste. Endlich konnten wir "field in sight" melden, der Flugplatz Kuressare EEKE liegt gottseidank an der Ostküste von Saareema, war also trotz des extremen Schlechtwetters leicht zu finden. Nach der Landung, wir waren die einzigen Flugplatzbesucher dort, genehmigten wir uns erst einmal einen Kaffee im Flugplatzbistro. Kurz darauf gesellte sich die Dame vom Tower zu uns und zeigte uns das aktuelle Satellitenbild, das eine Kaltfront quer über die Insel zeigte. Bis morgen sollte die Front aber durch sein.

Wir erkundigten uns also nach einem Quartier und erhielten gleich am Flugplatz ein günstiges Doppelzimmer. Nachdem es erst früh am Nachmittag war, beschlossen wir, zu Fuss in die Stadt zu gehen und uns dort etwas umzusehen. Nach einer halben Stunde Fussmarsch erreichten wir den Ort Kuressare, eine schöne Küstenstadt mit einem alten Schloss von einem Wassergraben umgeben. Wir suchten nach einem Restaurant um unsere knurrenden Mägen zu befriedigen und fanden ein gemütlich aussehendes Lokal, vor dem zwei deutsche Radfahrer, die ebenfalls Kohldampf hatten, gerade die Speisenangebote studierten. Mit denen verbrachten wir einen netten und geselligen Abend, bei sie uns ausführlich



über ihre Radabenteuer erzählten. Und sie wiederum staunten, dass wir uns mit so einem kleinen Flieger so weit wegzufliegen trauten.

Das Frühstück am nächsten Morgen im Flughafenbistro fiel etwas dürftig aus, ein Espresso mit einem dünnen Schokocroissant, na ja, in Helsinki wird es schon etwas Besseres geben.

Wetter war gut, wie gestern vorhergesagt, also nichts wie los. Wir flogen die Insel entlang, dann übers Wasser noch etwas Festland bis kurz vor der Kontrollzone von Tallinn, wo wir auf Nordkurs Richtung Helsinki gingen. An der finnischen Küste wieder dichtere Wolken, die Untergrenzen niedrig, aber problemlos fliegbar. Unser Ziel war Helsinki Malmi EFHF, ein kleinerer Flugplatz im Süden der Stadt. Wir hatten Funkkontakt mit Helsinki Vantaa, wo man uns mitgeteilt hatte, dass Malmi nicht besetzt sei, wir könnten aber landen. Der Kontroller zeigte sich beim Anflug mehrmals besorgt, ob wir den Platz schon in Sicht hätten. Wir sahen nur eine schwarze Regenwand



im Norden des Platzes, die zum Glück eine Viertelstunde vor unserer Landung noch als heftiger Schauer niedergegangen war. Auf der Piste standen die Wasserlachen, doch die Sonne blinzelte schon wieder hervor.

Wir stärkten uns im Flughafenrestaurant und versuchten nun Kontakt mit den Rallyeorganisationsatoren zu bekommen, denn um 18 Uhr sollte bereits ein Briefing stattfinden. Doch wen ich

auch fragte, anscheinend wusste niemand am ganzen Flugplatz etwas von einer Rallye. Ich zeigte dem Mann im C-Büro die Webseite der Sunny Night Rallye, die kannte er zwar nicht, doch nach einem Telefonanruf bekamen wir die Mitteilung, dass die Rallye abgesagt worden war, da sich nur ein einziger Teilnehmer gemeldet hatte. Na, super, das waren natürlich wir.

Also beschlossen wir, gleich nach Pudasjärvi weiter zu fliegen, dafür wären wir einen Tag früher dort. Der Flug über die endlosen Weiten Finnlands mit seinen vielen Seen, Wäldern und zeitweise nur wenig besiedeltes Gebiet ist für uns Mitteleuropäer doch etwas beängstigend, da es kaum Notlandemöglichkeiten gibt, zumindest für so einen kleinen schnellen Flieger mit so kleinen Rädern wie unsere Cherry. Wir horchten



daher besonders genau auf veränderte Geräusche unseres Conti, doch der schnurrte wie immer gleichmässig dahin. Schließlich schalteten wir auf die Frequenz von Pudasjärvi, dort wurde aber nur finnisch gesprochen. Wir hörten drin manchmal etwas das wie „Gacksi Gusi “ klang, was uns sehr erheiterte zumal damals ja noch unser Bundeskanzler Gusenbauer aktiv war... Später stellte sich heraus, dass die

Piste 26 eben auf finnisch „ kaksi kusi “ heisst, alles klar.

So erreichten wir noch um 16:17 UTC unseren vorläufig nördlichsten Zielflugplatz Pudasjärvi EFPU. Wir wurden freundlichst von den Organisatoren, Mikko und Helena Jaakkola, empfangen, von ihnen erfuhren wir auch, dass sie uns noch am Sonntag ein mail über die Absage der Rallye geschickt hatten , doch da waren wir ja schon unterwegs. Die



Quartierfrage war auch schnell geklärt, wir bekamen ein Mehrbettzimmer mit Stockbetten das wir jedoch allein bewohnen konnten. Die andere Alternative wäre ein Blockhaus etwas abseits des Flugplatzes gewesen, doch vor diesem hat mich mein Freund Hans Gutmann schon gewarnt der voriges Jahr hier war, dort ist er von den Moskitos fast gefressen worden.

Was diese niedlichen Tierchen betrifft, so beruhigte uns Helena gleich bei der Ankunft, heuer seien nur relativ wenig Mücken, na fein. Trotzdem besorgten wir uns gleich am ersten Tag einen Spray, bei dessen Anwendung ich ein gewisses Taubheitsgefühl in den Lippen verspürte, dürfte offensichtlich auch für Menschen nicht ganz harmlos sein. Wir



sprühten uns das Zeug dann nur mehr auf die Kleidung, wirkte auch gut.

Am Abend wurden wir von Helena und Mikko zum Essen in einen Supermarkt in der Stadt eingeladen. Dort konnten wir vom Fenster aus ein Rentier beobachten, das aus dem nahen Wald kam und seelenruhig auf dem Parkplatz herumspazierte. Die Einheimischen schenken dem gar keine Beachtung, anscheinend sind

diese Tiere dort so an die Zivilisation gewöhnt wie unsere Hunde!

Am nächsten Tag konnten wir uns ein Paar flugplatzeigene Fahrräder organisieren, mit denen wir die Umgebung des Flugplatzes und die Stadt Pudasjärvi besuchten. Wir fanden auch die erwähnten Blockhütten, eine Feriensiedlung romantisch mitten im Wald, trotzdem war ich froh, dass wir das Zimmer am Flugplatz bekommen hatten. Wir radelten zum nahen See



wo wir sogar einen Badestrand entdeckten, doch zum Baden war das Wasser nicht sehr einladend, es war undurchsichtig braun und kalt. Dafür etwas weiter der Friedhof mit einer wunderschönen alten Kirche, massiv aus Holz gebaut und in der dort üblichen rotbraunen Farbe mit weißen Faschen gestrichen.

Wieder am Flugplatz angekommen interessierte ich mich natürlich für die dort abgestellten Flugzeuge. Dabei fiel mir auf, dass die Hangars teilweise nur dürftig versperrt waren, der Segelfliegerhangar gar überhaupt seitlich offen, für jeden zugänglich. Völlig undenkbar in unseren Breiten.





Interessant auch die Bauweise der Hangars: Eine Reihe alter Strommasten werden in den Sandboden eingegraben und mit Staffeln verbunden, hölzerne Dachbinder drauf und das ganze mit Trapezblech verkleidet. Einer hatte statt dem Schiebetor nur eine Art Gummimatte vorgehängt, die er mit einem Mechanismus aufrollen konnte.

Während des Tages waren bereits weitere Teilnehmer des Fly-In angekommen und so gab es am Abend ein Briefing für die Aktivitäten des nächsten Tages. Und zwar sollte es einen gemeinsamen Flug mit mehreren Maschinen zu einer Wildnispiste im nördlichen Lappland geben. Das schien mir interessant, also meldeten wir uns an.

Am nächsten Tag, Donnerstag, belud Mikko seine Citabria mit Wasserkanistern und allerlei Boxen. Ziel war Pokka EFPA, in der GPS Database problemlos zu finden, also was sollte das für eine „Wildnispiste“ sein. Mikko deutete nur an, dass wir die letzte halbe Stunde vor dem Ziel weder ein Haus, noch eine Strasse unter uns sehen würden.



Also dann los. An die Einsamkeit der Landschaft unter uns hatten wir uns mittlerweile schon gewöhnt. Knappe zwei Flugstunden später und weit nördlich des Polarkreises geben wir bei Pokka Positionsmeldung ab, eine Antwort ist nicht zu erwarten. Bald ist die Piste in Sicht, 800 Meter Asphalt, aber sonst rundherum nichts, nur finnische Tundra. Nach und nach landen alle Teilnehmer, schliesslich ist der kleine Abstellplatz voll.

Eine kleine Holzhütte und davor ein Steinkreis zum Feuermachen. Alle schwärmen aus um Feuerholz zu sammeln, Mikko baut indes mit einem grossen Ast eine Aufhängung für den Wasserkessel über dem Feuer. Damit wird dann ein starker Kaffee gebraut und jeder bekommt einen zurechtgeschnitzten Holzspieß mit einem Würstchen, das über der Glut gegrillt wird. Auf den heissen Steinen rund um die Glut werden Fladenbrote aufgelegt, in die dann die Würste eingewickelt werden – Pokkaburger heisst



das dann, so Mikko. Gegen die Moskitos hat einer der Teilnehmer, ein offensichtlich in diesen Dingen erfahrener Schwede, eine entsetzlich riechende, schwarze Salbe mit, die aber erstaunlich gut wirkt. Angeblich sei dies abgekratztes Fett aus den Jurten der Lappländer, vor dem nicht nur die Moskitos flüchten!

Nachdem wir das Feuer mit den Wasserresten gut gelöscht hatten, hieß das nächste Ziel Rovaniemi, angeblich der „Amtssitz“ des Santa Claus, also des Weihnachtsmanns. Wir werden ihn wahrscheinlich treffen, sagte man uns, ich ahnte schon was kommen würde. In Rovaniemi angekommen wartete schon ein Taxi und fuhr mit uns zum Santa Claus Village, ein Ortsteil von Rovaniemi, ähnlich dem Prater in Wien. Wir überschritten feierlich den Arctic Circle. Wir wurden in ein Haus geführt, über Stiegen an Rentieren und Eiszapfen vorbei und kamen endlich zu dem alten Mann mit



dem alten Mann mit dem Rauschebart, mit dem wir einige Minuten plaudern konnten. Auf unser Gespräch, dass wir aus Österreich seien, antwortete er lustigerweise, dass er erst vor ein paar Monaten bei Freunden in Linz gewesen sei, in deutscher Sprache auch noch dazu! Sag noch einmal einer, die Welt wäre klein! Natürlich gab es nachher Fotos und ein Video vom Besuch bei Santa Claus!





Derart mental gestärkt flogen wir wieder zurück nach Pudasjärvi. Beim Abendbriefing kündigte Mikko einen Mitternachtsflug an, ein Dreieckflug

etwa eine Stunde Dauer. Ich meldete sofort Interesse, doch bei den einheimischen Piloten (außer uns waren nur Finnen und Schweden da) war ein Flug um Mitternacht offenbar nichts Besonderes. So begleitete uns nur Mikko mit seiner etwas langsamen Citabria, wir starteten um 23:30 loc. Ein seltsames Gefühl zu wissen, dass zuhause alle längst im Bett liegen und wir fliegen hier



knapp südlich des Polarkreises, die Sonne genau am Horizont, bei tadellosen Sichtbedingungen und absolut ruhigstem Flugwetter, spazieren. Um 0:33 landeten wir wieder und verzurrten unsere brave Cherry, um uns anschließend hundemüde ins Bett zu legen, was für ein Tag!

Für den folgenden Tag, Freitag, war der eigentliche Beginn des Flugplatzfestes geplant, Höhepunkt war die Landung einer alten, aber gepflegten DC3 die auch von Veteranen geflogen wurde. Die alte Dame schwebte dann auch bald ein, begleitet von Jagdflugzeugen der finnischen Luftstreitkräfte.

Für den Nachmittag hatte Mikko wieder eine Überraschung vorbereitet: Einige km außerhalb des Flugplatzes wurde ein 700 Meter langes, schnurgerades Straßenstück abgesperrt, die Autos umgeleitet, und mit einer Bodenfunktstelle versehen. Nun konnten wir in Dreiergruppen Landeübungen auf der Landstraße durchführen, zuerst zwei Touch&go zum Kennenlernen, es herrschte heftiger Seitenwind, doch beim dritten Anflug konnte ich das Aufsetzen wagen, kein Problem. Schön den Flieger zur Seite geschoben, nach mir kam noch eine Cessna herein. Dann der Start auf der





breiten Straße, ein komisches Gefühl, doch eine wertvolle Erfahrung gemacht.

Am Abend beim täglichen Wetterbriefing stellten wir fest, dass sich von Norden eine bedrohliche Schlechtwetterfront näherte und alle Vorhersagen für die nächsten Tage Regen und kaltes Wetter prognostizierten. Wir beschlossen daher, Samstagmorgen zum Heimflug

aufzubrechen. Am Morgen war der Himmel schon etwas wolkenverhangen und ein eisiger Nordwind ließ uns alles anziehen, was wir im Gepäck hatten. Ein deutsch sprechender Finne sagte noch verschmitzt zu mir „ Na, wenig Schnee heute! “ Wir verwendeten unser letztes Bargeld um den Tank der Cherry und unsere Mägen zu füllen und starteten mit 25kt Rückenwind Richtung Süden.



Den ersten Tankstop machten wir auf dem internationalen Airport in Tampere im Süden Finnlands, in der Hoffnung, dass wir dort entweder mit Kreditkarte tanken oder zumindest bei einem Bankomat Geld abheben könnten. Diese Hoffnung wurde jedoch enttäuscht als uns der Tankwart dort mitteilte, dass er uns Avgas nur gegen Bares oder mit Shellcard geben könne, die hatten wir aber

nicht. Auch in Bezug auf einen Bankomat auf dem Airportgelände musste er uns enttäuschen, der nächste Bankomat, sei in der Stadt Tampere. Na super, aber er rief uns wenigstens ein Taxi, das uns zum Bankomat brachte wo wir uns mit ausreichend Bargeld versorgen konnten.

Die ganze Aktion kostete uns unnötige 26 Euro fürs Taxi und 2 Stunden Aufenthalt infolge Umherirrens auf dem weitläufigen Flughafengelände. Der Preis fürs Avgas mit EUR 2,50 pro Liter schlug auch gehörig zu Buche. Doch

wenigstens das Wetter war vorläufig noch gut, wir starteten wieder mit Rückenwind Richtung Süden. Unser nächstes Ziel war Liepaja EVLA im Süden von Lettland, das wir nach 2:53 Stunden erreichten. Die Landung war ziemlich ungemütlich, da hier der noch immer starke Wind von der Seite kam.

Wieder die erste Frage nach dem Kraftstoff, doch der Marshaller, der uns eingewiesen hatte, gab uns in schlechtem Englisch zu verstehen, dass wir hier kein Avgas bekämen. Ich deutete zu der schön sichtbaren Tankanlage, offensichtlich für Avgas: ja, die sei nur für die einheimischen Vereinsflugzeuge, sagte er. Wir sollten aber mit ihm ins Büro kommen,



vielleicht ließe sich etwas arrangieren. Nach einigen Telefonaten bekamen wir gottseidank grünes Licht, dass man uns von der Vereinstankstelle 50 Liter geben durfte, noch dazu um den relativ günstigen Preis von 2,- EUR pro Liter. Der obligate Wettercheck ließ uns dann aber die Stirn runzeln, denn am Wetterradar konnte man ganz deutlich Gewitteraktivität im Süden von

Litauen, nahe der polnischen Grenze erkennen. Wir beschlossen daher etwas zu warten und genehmigten uns ein warmes Essen. Nach einer Stunde konnte man am Radar erkennen, dass sich die Gewitterzone nach Osten verlagert hatte und ein Durchflug möglich schien, und so starteten wir mit dem Ziel Lodz EPLL, mehr war nicht mehr drinnen für heute, denn wir hatten durch die Aufenthalte und auch durch die Zeitverschiebung (minus eine Stunde) sehr viel Zeit verloren.

Nachdem das Wetter bis jetzt sehr schön war, änderte sich das nun binnen einer halben Stunde gründlich. Vor uns türmten sich am Horizont Gewittertürme auf, na ja, im schlimmsten Fall hatten wir als Ausweichflugplatz Kaunas EYKA im Flugplan angegeben, das schien auf jeden Fall erreichbar. Doch je näher wir kamen, desto deutlicher konnten wir erkennen, dass es sich um einzelne Gewitterzellen handelte, zwischen denen man halbwegs unbeschadet durchfliegen konnte. Nur knapp an der polnischen Grenze konnten wir einmal links, dann rechts von uns Blitzeinschläge sehen, dann kurz ein starker Regenschauer, doch dahinter



wurde es schnell heller und bald gab es wieder ruhiges Schönwetter. So erreichten wir bald Lodz in Polen, wo uns ein zuvorkommender junger Mann gleich ein schönes Hotelzimmer und ein Taxi besorgte. Fürs Abendessen fanden wir eine Pizzeria, bei der es Pizzas in drei Größen gab. Wir bestellten die mittlere Größe da wir am Nachbartisch eine Pizza in der Größe eines Wagenrades sahen, na so hungrig waren wir auch nicht. Mit Mühe schafften wir diese Portion und fielen anschließend in unsere Betten.

Am nächsten Tag, Sonntag, genossen wir das ausgiebige Frühstück im Hotel, nun konnten wir uns Zeit lassen, da wir nur mehr zweieinhalb Flugstunden von Zuhause entfernt waren. Der Flug selbst war dann

unspektakulär bei schönstem Wetter, wir beschlossen zuerst nach Krems LOAG zu fliegen um uns dort im neuen Restaurant ein Mittagessen zu gönnen. Der letzte Leg nach Bergland, unserem Heimatflugplatz, war dann nur mehr Routine.



Fazit: Um mit den Worten von Heidi zu sprechen: Es war einer unserer schönsten Ausflüge mit der Cherry, die Menschen, vor allem in Finnland, immer freundlich. Die Weite des Landes und die stundenlangen Flüge über Seen und Wälder, ohne Aussicht auf Landwiesen in der Nähe, stärken das Vertrauen in das Flugzeug. Die Einsamkeit tut der Seele gut und auch der Beziehung.