

# Flug über den Nordatlantik mit der Fuji...

Herbert Funck und Jean LeBer Juni 1985

Auch heute zählt die Überquerung des Nordatlantiks mit einer Einmotorigen immer noch zu den großen fliegerischen Herausforderungen.

Für mich entwickelte sich dieser Wunsch im Winter 1984/85 und konkretisierte sich, nach Prüfung der notwendigen Voraussetzungen ,zum festen Plan.

Nach Rücksprache mit der AIS Frankfurt ging ich zusammen mit meinem Freund Jean LeBer an die Vorbereitung im Januar 85.

Das Ziel in USA war Rochester im Norden des Bundesstaates NY.

Dort begann meine fliegerische Fortbildung und Tätigkeit im Jahre 1960 mit dem Erwerb des CPL und IFR Ratings(US Lizenzen) bei „Hylan Flying Service“. (PPL im Jahre 1958 in Egelsbach)

Die Vorbereitungsarbeiten begannen mit der Konstruktion und dem Bau des Zusatztanks(300 Liter,heute im Lager des Fuji Klubs verfügbar)mit der IFR Ausrüstung der FUJI und der Flugroute.

Da wir kein HF Gerät mitnehmen wollten mußte ein ganz bestimmtes Routing eingehalten werden.AIS Frankfurt hatte uns dabei hervorragend unterstützt.

Die maritime Notausrüstung mit Kälteschutzanzügen konnten wir ausleihen.

Für Kanada waren noch einige zusätzliche Ausrüstungsgegenstände vorgeschrieben,die jedoch ,bis auf eine Jagdwaffe,leicht zu beschaffen waren und eigentlich in jedem Rettungskit enthalten sein sollten.

Ein Loran C Gerät erhielten wir ebenfalls leihweise.

Im Mai 85 war es dann soweit,daß die ersten Probeflüge durchgeführt werden konnten.Das Umschalten des Zusatztanks auf die beiden Flächentanks war eine der wichtigsten Übungen,da ich ein Dreiwegeventile unter dem rechten Sitz installiert hatte mußte sich Jean jedes mal einige cm (im Kälteschutzanzug)erheben ,damit ich mit der rechten Hand diesen Vorgang erledigen konnte.

Als ich dann den Ladeplan mit Schwerpunktbestimmung nochmals überprüfte,stellte sich heraus,daß wir doch etwas überladen waren und uns von einigen nicht ganz so wichtigen Teilen trennen mußten.

Am 2.Juni starteten wir um 6:00 Uhr von Frankfurt auf der 18 .Unser Cockpitmanagement hatten wir vorher festgelegt.Jean war für die Navigation zuständig ,ich für Funkverkehr und Fliegen.

Zum ersten mal voll beladen mit zusätzlich 280 l Sprit war dies ein spannender Moment.Bei 80 KIAS waren wir nach ca 800 m Rollstrecke airborne.

Erstes Leg über Nörwenich -Rotterdam auf die offene Nordsee in 6500 Fuß Richtung Aberdeen.

Jetzt war der Zeitpunkt gekommen wo unser Loran Gerät brauchbare Werte hätte anzeigen sollen.Tat es aber nicht .Trotz aller Versuche mit Ground und Skywaves kamen keine sicheren Daten,die sich mit den noch empfangbaren VORs und NDBs deckten.Die Enttäuschung war groß.

Für die Atlantikstrecken ,die ja nicht von den üblichen landgestützten Navigationshilfen abgedeckt sind, richteten wir uns dann auf die herkömmlichen Navigationsmethoden Kompass und Uhr ein.

Bald wurden wir an London übergeben ,die uns dann über DOGGA nach Aberdeen führten.Das wir nach 6 Flugstunden erreichten.

Auf diesem Teilstück konnten wir unseren Spritverbrauch und damit die endurance genauer überprüfen und kamen auf eine gesamt ausfliegbare Zeit von ca. 14 Stunden bei null Wind ,wie vorher angenommen .

Das Wetterbriefing für den Weiterflug nach Reykiavik ergab eine Gegenwindkomponente von 20 bis 25 kn.,bei guten Sichten ,allerdings IMC in Reykiavik

Untergrenze 1000ft. Freezinglevel bei 8000ft.

Dies bedeutete 9 bis 10 Flugstunden.

Bei 18 ° C in Aberdeen benötigte die FUJI eine erheblich längere Rollstrecke im Vergleich zu Frankfurt.

Über Inverness ging es zum Stornoway VOR,,welches wir nach ca 60 Meilen verloren.

Bis dahin hatten wir jedoch unsere Drift erflogen und steuerten guten Mutes in 4000 ft. Island entgegen.Dabei muß man wissen,daß man bei einem Fehler von 10° an Island vorbeifliegt .Die Folgen wären dann fatal!!

Nächster Wegpunkt war 61 Nord und 10 West den wir an Scottish Radio aufgrund unserer elapsed time und Navigationsmethode durchgaben.

Danach bekamen wir gute Verbindung zu Vagar und später auch zu Iceland.

Das erste Zucken am ADF oder VOR war nach ca. 8 Std.Flugzeit sehr beruhigend.

Reykjavik erreichten wir nach 9 Std. bei ruhiger Stratusbewölkung ohne Vereisungsgefahr beim decent.

Für den ersten Tag mit insgesamt 15 Flugstunden war dies eine ordentliche Leistung.Das Loftleitairhotel am Flugplatz war leider ausgebucht,sodaß wir ein Hotel in der Stadt nehmen mußten Dort gönnten wir uns eine Flasche Wein zum Abendessen ohne nach dem Preis zu fragen.Die Überraschung kam dann beim Auschecken am nächsten Morgen.

Island ist offensichtlich die teuerste Ecke Europas.Wir wollten so schnell wie möglich weiter Richtung Grönland.Aber es kam dann leider alles anders.

Vollgetankt und mit guten Wettervorhersagen für Narssarssuaq merkten wir nach ca .30 min Steigflug,daß der Motor unrund lief und entschieden uns zur Rückkehr nach Reykjavik.Man bot uns sofort direct approach zur Landung an.

Mit der vollbetankten Maschine wollte ich jedoch die Landung nicht riskieren.

Da die FUJI keine dumping valves hat flogen wir dann noch eine gute Stunde in Sichtweite des airports Sprit ab.Für die anschließende Landung bot man das gesamte Emergency Material mit Feuerwehr usw.auf,welches jedoch nicht benötigt wurde.

In einem kleinen GA. Werftbetrieb wechselten wir die Kerzen und dachten,daß das Problem damit behoben sei.

Nach endloser Suche nach der Ursache stellte sich dann heraus,daß das Zündgeschirr defekt war und die Aussetzer produzierte.

Das Problem war nun wo und wie bekommen wir ein neues Zündgeschirr her.

Unser Monteur (Ausi der Wikinger) telefonierte dable Flugplätze der Insel ab und wurde schließlich im Norden bei einem Freund fündig,der einen abgelaufenen 360 Lycoming hatte.

Mit Island -Air liessen wir das Teil nach Reykjavik bringen .Unser Problem war damit behoben.

Mittlerweile hatten wir jedoch schon drei Tage verloren,dafür aber Land und Leute besser kennen und schätzen gelernt.Island ist ein tolles und interessantes Land und eine Reise wert.

Nächstes Ziel war Grönland.

Die Wettervorhersage versprach Gegenwind mit einer Basis von 5 bis 800 ft.

Und erhielten Freigabe auf 5000ft on top zu steigen.Vereisung war nicht zu erwarten,sodaß dieser Level bequem erreicht wurde.

Das Loran lieferte jetzt brauchbare Daten(warum auch immer) auf der neuen Nord-Atlantic Kette und zeigte einen Groundspeed um die 70 kn.

Dies führte zu Überlegungen nicht direkt nach Narssarssuaq im Süden Grönlands zu fliegen ,sondern zunächst zum Tankstopp nach Kulusuk.

Narssarssuaq konnten wir nur erreichen,wenn wir über das Inlandeis mit bis zu 3000 Metern direkt anfliegen würden und nicht noch einen Umweg über die Südspitze nehmen mußten. Nach ca vier Stunden Flugzeit entschieden wir uns dann doch für den direkten Kurs,nachdem wir einen stabilen Groundspeed von 100 kn.hatten und über Airlinerrelais erfahren hatten,daß das Inlandeis frei von Wolken war .

Nach ca 7 Std Flugzeit tauchte die grönländische Küste auf.Wir stiegen auf 12000ft und genossen einen grandiosen Blick auf die Inlandeiskappe mit seinen gewaltigen Gletschern.

Nach einer weiteren Stunde empfangen wir Nassarsuaq NDB und entschieden uns für einen NDB Anflug. Alternativ hätte man noch ca 45 min nach Westen fliegen müssen, um über der offenen See durch die Wolkenschicht zu gehen.

Das NDB Verfahren mit DME ist für Leichtflugzeuge ohne weiteres machbar.

Wichtig ist, daß man sich in diesem engen Fjord absolut an das vorgegebene Verfahren hält.

Bei ca 3000 ft kamen wir mit leichtem Eisanstz im Endanflug heraus. Der Wind hatte sich mittlerweile in östlicher Richtung gedreht.

In Narssarsuaq muß man zum Tanken jeweils 200 Literfässer kaufen.

Der Sprit wird mittels Faßpumpe in die Tanks befördert. Was übrig blieb wurde mit dem Flugzeugkennzeichen versehen und für den Rückflug aufbewahrt.

Da der Fjord nur von Mai bis Oktober eisfrei ist, wird das meiste Material, wie Maschinen, Baumaterial, Handwerkszeug und letztlich auch Treibstoff in den eisfreien Monaten von Mai bis Oktober per Schiff herangeschafft.

Verderbliche Güter werden einmal pro Woche von SAS mit einer DC 8 eingeflogen, was bei schlechten Wetterverhältnissen auch für die speziell geschulten Piloten mit diesem schweren Fluggerät oft nicht durchzuführen ist.

Am nächsten Tag wollten wir Kanada erreichen. Das Streckenwetter wurde mit leichtem Gegenwind von 10 bis 15 Kn und flacher Stratusbewölkung angegeben. Goosebay hatte zum Startzeitpunkt Untergrenzen von 5 bis 600 ft, sollte jedoch besser werden.

Der Start in Seehöhe und leichtem Westwind aus dem Fjord heraus war einfach.

Im Fjord selbst steht noch ein NDB, ein weiteres auf einer Insel vor der Küste, welche für den Anflug von Westen sehr hilfreich sind, da man ansonsten die Fjorde mit ihren Abzweigungen, auch bei VFR leicht verwechseln kann.

Ein Umdrehen am Ende eines engen Fjordes ist kaum mehr möglich.

Entgegen den Vorhersagen hatten wir bald leichten Rückenwind und machten ca. 100 bis 110 Meilen groundspeed.

Beim Pflichtmeldepunkt Loach bekamen wir schon eine Peilung des an der kanadischen Küste stehenden NDBs.

Die Positionsreports gingen auf diesem leg ausnahmslos über Airliner Relays und klappten fast immer auf Anhieb.

Bei Loach mußten wir auf 8000 ft steigen, da die Bewölkung kontinuierlich anstieg.

Goosebay macht zu diesem Zeitpunkt 300 bis 400 ft. Untergrenze und 1,5 Meilen Bodensicht.

Die Anflugkontrolle von Goose übernahm uns schon frühzeitig und führte uns per Radarvectoring auf das ILS. Temp. und Taupunkt betrugen mittlerweile 6° C. Wir wußten also, daß keine Besserung zu erwarten war.

Nach 8 Stunden Flugzeit brachen wir bei 400 ft durch und hatten den nordamerikanischen Kontinent erreicht.

Emigration und Zoll waren schnell erledigt. Nach dem Auftanken entschlossen wir uns zum Weiterflug per IFR Flugplan nach Seven Islands, am St. Lorenz River, welches wir nach weiteren drei Stunden erreichten.

Von der Landschaft unter uns sahen wir wegen der dichten Bewölkung, die nur hin und wieder aufriß, nicht viel.

Nach ordentlicher Unterbringung und Verpflegung starteten wir am kommenden Morgen Richtung Rochester USA. Erstmals seit Frankfurt ohne Kälteschutzanzügen ging es bei herrlichem Sommerwetter den St. Lorenz River hinauf zu unserem Zielflughafen am Lake Ontario.

Ca 60 Meilen vor Rochester ging es jedoch erstmal nicht weiter.

Eine riesige Gewitterfront, die sich weit auf den See nach Norden erstreckte und Tornatowarnung zwang uns zur Umkehr.

Wir schlossen den Flugplan und landeten in Watertown am östlichen Lakeende.

Dort mußten wir zunächst im Flugzeug bleiben bis der Immigrationofficer aus der nahen Stadt herbeigeht wurde.

Die Formalitäten wurden dann ,obwohl dies ein Sonderfall war(Deutsches Kennzeichen mit unbekanntem Flugzeugtyp) unbürokratisch erledigt. Nach Durchzug der Front ging es weiter nach Rochester.Dort hatte man sich schon aufgrund des gecancelten Flugplans mit dem Flugzeugtyp(damals noch FH20) befasst, aber keine weiteren Hinweise finden können.

Nach der Landung kam der approachcontroller nach Dienstschluß extra zur FUJI um diesen Exoten zu besichtigen.

In Rochester konnte ich bei meiner alten Flugschule Hylan Flyingservice eine gründliche 50 Std. Kontrolle durchführen.Seit Frankfurt hatten wir 45 h hinter uns.

Nach zwei Tagen Aufenthalt traten wir den Rückflug an über Moncton in Süd- Labrador ,wo wir die“ocean clearance „einholen mußten.

Inspector Martin Blumslist besichtigte die Fuji,die auch ihm fremd war.Geprüft wurde dann genauestens die Notausrüstung ,Tankkapazität, Navigations und Radiogeräte.Man will auf jeden Fall vermeiden,dass SAR ausrücken muß.Nach einer weiteren sachlichen Befragung ,die klären sollte ob die Besatzung über das nötige know- how für die Durchführung eines solchen Fluges verfügt,erhielten wir eine Genehmigung für den Weiterflug nach Frobisher Bay und Godthab.Martin fragte nochmals,ob wir diese Route denn wirklich nehmen wollten. Wir gaben zu verstehen,daß wir viel lieber über Goosebay nach Grönland fliegen wollten,was ja wohl wegen des fehlenden HF Gerätes nicht möglich sei.

Zu unserer Überraschung zerriss er das Papier und stellte eine neue Genhmigung über Goose nach Narssarsuaq aus.Er meinte,daß er uns die sichere Durchführung des Fluges auch ohne HF zutrauen würde nachdem er unsere Vorbereitung und Ausrüstung gesehen habe.

Wir dankten und flogen am Nachmittag bei miesem Wetter weiter nach Sept Iles

Die Landschaft unter uns war öde,menschenleer unfreundlich mit niedrigem Baumbewuchs Felsen, unzählige kleine Seen und Wasserläufen.

Eine Notlandung wäre in diesem Gebiet schwierig geworden.

Am nächsten Tag starteten wir in Richtung Goosebay.Auf der Approachfrequenz hörten wir,daß hier die deutsche Luftwaffe mit einigen Jets trainierte.

Goose selbst lebt hauptsächlich von den NATO Geschwadern,die hier ihr Tiefflugtraining ungestört durchführen können.

Wir verließen am nächsten Morgen gegen 8:00 Uhr Goosebay.Die Wettervorhersage für Narssarsuaq ließ starken Wind mit Böen bis 40 kn für den späten Nachmittag erwarten.Das Streckenwetter wurde mit niedrigen Wolken und Vereisung bei 5 bis 6000 ft vorhergesagt mit leichtem Rückenwind.

Nach Erreichen der Küste ging die Untergrenze gegen 1000ft und wir baten um einen level von 3000 ft,da die Vereisung schon bei 4000ft begann.

Diese Höhe hielten wir dann bis ca. 100 Meilen vor unserem Ziel.

Sieben Stunden IMC ohne Wingleveler oder Autopilot,also reine Handarbeit bei höchster Konzentration.

Dies war mein längster manuell geflogener Flug in IMC ohne Ablösung.

Auf etwa halber Strecke erhielten wir unaufgefordert von Gander über eine Lufthansamaschine das aktuelle Wetter von Narssarsuaq , Böen bis 55 kn. ,aber gute Sichten.

Zwischenzeitlich waren wir jedoch schon jenseits des points-of no return.Da unser Alternate Godthab ähnliche Bedingungen meldete mußten wir wohl oder übel weiter.

Nach 8 Std. Flugzeit riss die Bewölkung auf und die grönlandische Küste kam in Sicht .Wir erreichten den Fjord an dessen Ende der Flugplatz liegt.Im Fjord selbst ging der Tanz dann los.Mit geringst möglichem Powersetting holperten wir wie auf einer Achterbahn den Fjord hinauf.Mit halbvollen Flächentanks und leerem Zusatztank war das für die Fuji jedoch kein Problem..Wir atmeten jedoch einmal tief durch,als wir nach 9 Std. Flugzeit die Landebahn unter uns spürten.Der Tower gab sofort nach der Landung die Anweisung die Maschin im Hanger abzustellen.Das war uns recht so.

Am nächsten Morgen blies der Wind immer noch aus Osten.Dies hätte den Start gegen das Fjordende,auf einer ziemlich ansteigenden Bahn bedeutet.Mit der vollbetankten Fuji war dies kaum machbar.

Der Metrologe sagte für die nächsten Tage keine Änderung der Windrichtung voraus.Der Start mußte hindernisfrei in Richtung Fjord gehen . Also saßen wir in der Falle.

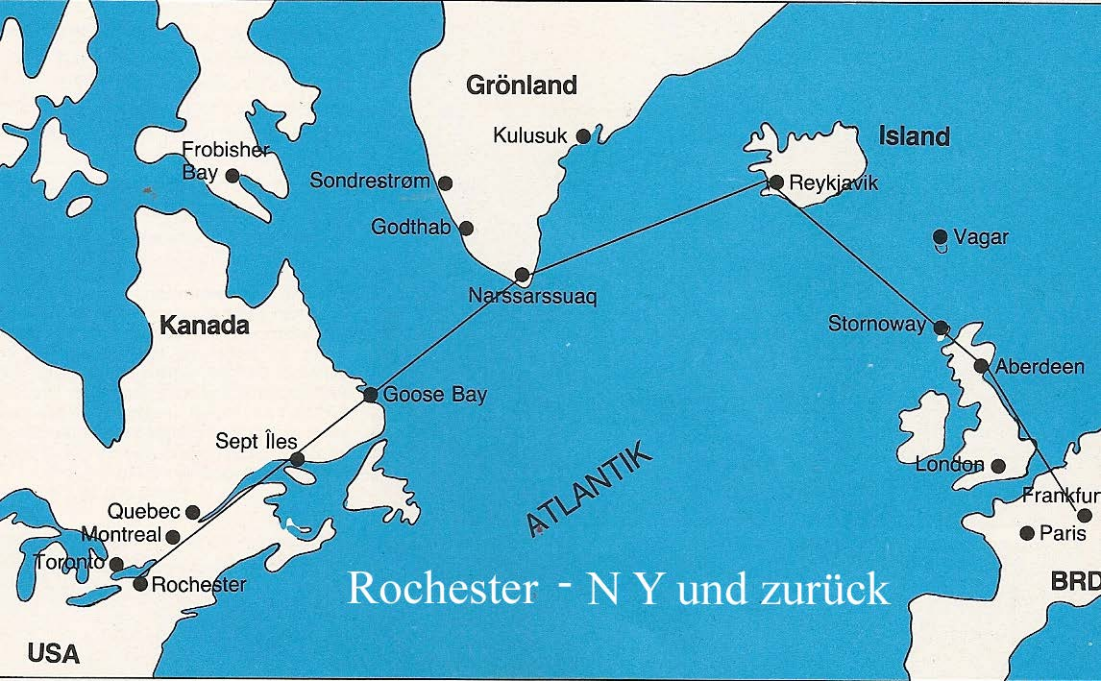
Kaum eine halbe Stunde später drehte der Wind auf West. Jetzt mußte alles schnell gehen, Streckenwetter und Flugplan nach Reykiavik, tanken, bezahlen und ab ging die Post.

Hinaus aus dem Fjord um die Südspitze Grönlands herum, da wir vollbeladen nicht die notwendige Höhe in einer vernünftigen Zeit über das Inlandeis schaffen konnten. In den ersten zwei Stunden war der Groundspeed bei 50 bis 60 kn. Das hieß Zwischenstopp in Kulusuk bei 62°N 35°W. Bald erreichten wir 75 bis 85 kn und die Windvorhersage Reykiavik wurde mit Südwest angegeben, sodaß wir nur noch schneller werden konnten. Also kein Alternate. Nach 9 Stunden landeten wir in Reykiavik.

Am 15. Juli verließen wir frühzeitig Island und erreichten nach 6 Stunden die schottische Küste. Über dem Hochland änderten sich die Bedingungen von VMC auf IMC. Das gut ausgebaute engl. Radar Advisory System führt Leichtflugzeuge bei solchen Wetterbedingungen auch in geringen Höhen. So wurden wir bis auf das Aberdeen ILS geführt und landeten dort gegen 19 Uhr Ortszeit.

Am nächsten morgen wollten wir möglichst frühzeitig das letzte Leg Aberdeen/ Egelsbach abarbeiten, mußten aber erst nach Glasgow, weil Aberdeen am Sonntag kein Sprit verkauft. Warum konnte uns niemand sagen.

Von Glasgow nach Egelsbach benötigten wir nochmal 6 Stunden und landeten gegen 17 Uhr auf meinem Heimatflugplatz. Gesamtflugzeit Egelsbach Rochester und zurück summierte sich auf 98h Stunden in 12 Tagen.



Grönland

Kulusuk

Frobisher Bay

Sondrestrom

Godthab

Narssarssuaq

Kanada

Goose Bay

Sept Îles

Quebec

Montreal

Toronto

Rochester

USA

ATLANTIK

Rochester - N Y und zurück

Island

Reykjavik

Vagar

Stornoway

Aberdeen

London

Frankfurt

Paris

BRD

Runway

Narssarssuaq



# Tankstopp



## Grönland



An aerial photograph of Goose Bay, Newfoundland, Canada, taken during the "golden hour" of sunset. The sun is a bright, glowing orb on the right side of the frame, casting a long, shimmering reflection across the calm water. The sky is filled with soft, orange-hued clouds. In the center of the bay, several dark, low-lying islands are visible. The water's surface is textured with gentle ripples. In the bottom left corner, a portion of a boat's hull is visible, suggesting the photo was taken from a vessel.

Goose Bay





# Neufundland

Foto G. Latner





# Neufundland





Kälteschutzanzug



Reykjavik





Reparaturaufenthalt in Reykjavik: Drei Tage Zwangspause, dann ging es weiter nach Grönland. Mit viel Geschick und Improvisationskunst war der Schaden an der Maschine behoben.



**Überflug der grönländischen Eiskappe, eines schier unendlichen Gletschergebiets. Dort wird das letzte Stück der Eiszeit sichtbar.**





# Grönland Eis und Wasser

Bild G. Launer





# Westküste Grönland



An aerial photograph of a deep fjord. The water is a dark, deep blue, with a lighter blue wake or channel visible in the center. The fjord is flanked by steep, dark mountains. The sky is filled with large, white, fluffy clouds. The overall scene is dramatic and scenic.

Einflug in den Fjord

