

# VFR in Kanada



**Ein Reisebericht von Bernd Kramer**

**Sommer 2003**

**Fotos: © Margit Kramer**

Nach fliegerischen Erfahrungen auf den Bahamas, sowie im Westen und Osten der USA sollte Kanada in diesem Jahr auf dem Programm stehen. Erste Frage: Woher das Fluggerät (C172 oder PA28) bekommen? Recherchen über die AOPA USA und im Internet ergaben die ernüchternde Erkenntnis, dass der Norden viel teurer als der Süden ist. Es sollte von irgendwo in Washington (nähe Seattle) losgehen, also Suche in der näheren und weiteren Umgebung. Preise von über 100,00 US\$ nass je Stunde und Mindestflugzeiten von mehr als 3 Stunden täglich waren keine Seltenheit. Viele Vercharterer antworteten auf meine Anfragen erst gar nicht. Die AOPA (USA) legte mir nahe, nicht in den USA, sondern in Kanada zu chartern, denn nach dem 11. September ist nichts mehr wie vorher...

Da ich allerdings den gültigen USA-PPL in der Tasche habe und in Kanada eine neue Umschreibeprozedur über mich hätte ergehen lassen müsste, ließ ich mich nicht beirren, der Flieger musste in Washington zu haben sein. ProAire in Arlington, ca. 100 km nördlich von Seattle, machte es dann möglich: Rollie Tuller bot mir eine seiner Cessnas für US\$ 52,00 trocken an und war mit 15 Stunden/Woche zufrieden. Einige Mails hin und her und der deal war perfekt.

Am 31. Mai ging es dann los. Tegel-Frankfurt-Cincinnati-Seattle mit LH und Delta ist zwar kein Vergnügen, aber die Flüge waren pünktlich und wir nahmen müde aber zufrieden unseren vorher reservierten Leihwagen von Enterprise entgegen. Die 100 km auf amerikanischen Highways legten wir dann dank Tempomat und der ruhigen Fahrweise der amerikanischen Autofahrer auch noch sicher zurück und fielen nach insgesamt 25 Stunden Reisezeit erst mal im "Cross Inn Arlington" in die Betten.

Am nächsten Morgen, ein Sonntag, stellten wir bei Licht betrachtet fest, dass der Flugplatz direkt gegenüber und ProAire in 2 Autominuten zu erreichen waren. Dort wartete bereits CFI Marla auf uns. Sie checkte meine Papiere und meine Kenntnisse über amerikanische Lufträume. Änderungen nach dem 11. September sind einige hinzu gekommene Beschränkungsgebiete und vor allem ist es ratsam vor jedem Flug über das Briefingsystem 1-800WXBRIEF nicht nur das Wetter einzuholen, sondern auch die security-advisories zu beachten.



Dort erfährt man z.B., ob im Stadion XY ein Footballspiel stattfindet und dass dann wegen der vielen Menschen dort ein Überflug verboten ist. Diese security advisories sind wie eine ATIS mit Buchstaben durchnummeriert, so dass man bereits während der ersten Durchsage checken kann, ob man "up to date" ist. Nach ca. 1 Stunde "small talk" stellte uns Marla unsere C172 und Kevin vor, meinen CFI fürs praktische Fliegen.



Kevin, ein junger Mann, ganz im Gegenteil die C172, eine ziemlich betagte Lady. Sie habe mehr als 35 Jahre auf dem Buckel, ist aber brav und fliegt sehr "nice", so Originalton Kevin. Auffällig waren zwei Luftansaugdüsen links und rechts am vorderen Rumpf: Sie hat keine Suction-Pump, der Druck für Gyro und künstlichen Horizont wird dem Fahrtwind entnommen. Kalibration und Nutzung dieser Geräte sind also erst im späten Startlauf oder nach dem Abheben möglich. Da es am Platz keinen Pilotenshop gibt und ich noch ein paar Karten kaufen wollte, wurde das Praktische mit dem Nützlichen verbunden und der Checkflug führte uns nach Paine-Field. Dort werden Boeings der Serie 767/777 montiert und ausgeliefert. Der Shop ist der Schule "Regalair" angegliedert und wurde dank Kevins Intervention extra für mich am Sonntag geöffnet.

Unterwegs ein paar steep turns und ein full power stall, das war's - ein neues flight review zierte mein Flugbuch. Die C172 N5704A fliegt wirklich "nice". Vor allem die Sicht nach außen stellt die neueren Modelle in den Schatten. Der Kofferraum ist etwas gewöhnungsbedürftig und trainiert den Bizeps: Es gibt keine Klappe nach außen, die Gepäckstücke müssen über die Rückbank gehievt werden. Dazu stellte ich noch fest, dass eine Abdeckung zum hinteren Teil des Rumpfes fehlte, wodurch die Gefahr bestand, dass sich Reiseutensilien und Steuerseile für die Ruder in die Quere kommen. Rolf Tuller, Chef von ProAire, hatte Verständnis für dieses Problem und gab Anweisung an seine Mitarbeiter, den Heckbereich abzuschottern.

Am Montag starteten wir, Margit und ich, allein mit der N5704A, zu unserem ersten lokalen Ausflug ohne Gepäck, denn noch war das Schott im Heck nicht dicht. Zum Angewöhnen ging es erst mal nach Seattle, Boeing Field. Herrliche Sichten über die Bucht, die Häfen, die vorgelagerten Inseln und ein vom Tower



angeordneter Anflug direkt über Downtown Seattle mehr neben den Wolkenkratzern, als darüber, ließen wieder das Gefühl "USA ist great" aufkommen. Der Flieger gewöhnte sich unterdessen an mich und ich mich an ihn.

Auf Boeing Field werden B 747 montiert und ausgeliefert. Das hindert aber nicht daran, dass dieser Platz, trotz der Riesen vor Ort, friedlich nebeneinander und mit einem in Deutschland unvorstellbaren Ausmaß für die AL genutzt wird. Wir parkten bei "Galvin", einem FBO und Wartungs-Betrieb für alles, was in der AL unterwegs ist. Von C150 bis zu Piper, Beech, Citation, Lear, Helicopter, etc. stehen zu Hunderten auf den Abstellflächen, entsprechend ist der Verkehr auf den Run- und Taxiways. Galvin hält auch einen Pilotenshop vor, der alle bisher besuchten Läden in den Schatten stellt. Kein Wunsch eines Piloten bleibt dort offen.



Ein Taxi brachte uns in wenigen Minuten in die Stadt, ein gutes Mittagessen auf einer Terrasse am Kai, ein kleiner Bummel durch die City, viele Menschen aller Nationalitäten, viel Verkehr, aber auch ruhige Plätze zum Verweilen unter Schatten spendenden Bäumen.

Unser Ziel war aber nach wie vor Kanada, es gab noch viel zu planen. Also zurück nach Arlington, die Maschine wurde für o.k. befunden, nur die Abdeckung zum Rumpf fehlte noch, das sollte am nächsten Tag erledigt werden.



Wir nutzten die Zeit für einen Ausflug mit unserem Leihwagen in den North Cascades NP, eine herrliche Bergwelt mit mächtigen Wäldern und klaren Seen. "Washington, The Evergreen State" zeigt hier die Ursache für diesen oft zu lesenden Werbeslogan.

Am 4. Tag nach unserer Ankunft in Seattle packten wir unsere Utensilien in den zwi-

schenzeitlich abgeschotteten Laderaum unserer C172 und begaben uns auf den ersten Trip gen Kanada. Allerdings war Bellingham, noch in Washington, als erste Etappe und Zollflughafen für die Ausreise aus den USA vorgesehen. Marla hatte uns den Platz für dieses Procedere nahegelegt. Dort erklärten uns die freundlichen Zöllner jedoch, dass zwischen den USA und Kanada jeweils nur auf der Einreiseseite eine Zollabfertigung notwendig ist. Verwundert darüber, dass unser CFI solche Informationen nicht hatte, gaben wir unseren Flugplan telefonisch unter 1-800-WXBRIEF auf, kletterten wieder ins Flugzeug und überquerten die Bucht von Vancouver und damit die Grenze nach British Columbia. Wir folgten dem Verlauf von Vancouver Island gen Nordwesten, genossen die herrliche Inselwelt im Pacific vor der Westküste Kanadas und landeten in



Campell River zur Zollprozedur der Kanadier. Die Zollabfertigung war telefonisch unter 1-800-CANPASS avisiert. Der fesch uniformierte junge Mann steuerte somit sofort nach der Landung auf unseren Flieger zu, warf einen flüchtigen Blick in die Reisepässe und plauderte ein wenig mit uns über Deutschland im Allgemeinen und Berlin im Besonderen – das war's in Sachen Zoll.

Auf dem Vorfeld bewunderten wir eine wunderschön restaurierte Goose, ein 2-motoriges Flugboot, das sowohl im Wasser als auch auf Runways landen kann. Der Pilot sprach uns auf deutsch an und gab uns u.a. den Tipp: "Chilko-Lake müsst Ihr gesehen haben, das Ziel in der Gegend schlechthin." Er selbst ist vor 20 Jahren in der neuen Welt hängen geblieben und fliegt den Eigner der Goose im Sommer in Kanada und im Winter in Kalifornien durch die Gegend. Wo kann man nur solche Eigner kennen lernen, war mein Gedankengang zu dieser Story...

Im Flughafenrestaurant planten wir also Chil-

ko-Lake, ein Trip der unvergessen bleiben wird:



Von Campell River über die diversen Inseln und Buchten hinüber zum Festland, die Coast-Mountains empor, vorbei an Gletschern auf schneebedeckten Bergen ging es über die Hochtäler und zwei Pässe zu einem See inmitten bizarrer Bergwelt. Am Ende des Sees eine Lodge mit einem Gravel-Strip vor der Tür, wie hineingemalt in eine Landschaft mit blühenden



Wiesen und tiefen Wäldern. Antworten im Funk gab es keine, aber am Boden eine herzliche Begrüßung vom Manager Wolfgang.



Von der Terrasse ein traumhafter Blick auf den See und die Berge. Die Gästezimmer sind

rustikal, aber mit allem Komfort in Holzbungalows untergebracht.

Am Abend zapft Wolfgang für seine Gäste ein frisches Warsteiner vom Fass. Bei Wanderungen in die Umgebung ist Bear-Spray und ein Glöckchen mitzunehmen, denn die Wildnis der Berge ist pure Natur mit den entsprechenden Bewohnern. Der nächste Ort (Williams-Lake) ist 285 Straßenkilometer entfernt, davon 65 km Gravel. Wer mehr über Chilko-Lake erfahren will, kann unter <http://www.chilkolake.com> einen Blick ins Internet werfen.



So ließen wir es uns ein paar Tage gut gehen, aber der Flieger vor der Tür neben der Pferdekoppel wollte bewegt werden. Der Abschied von Wolfgang und seiner netten Crew war herzlich wie der Empfang und so rollte unsere brave N5704A den Gravel-Strip hinauf, um dann bergab dem See entgegen, nach dem Abheben Höhe zu gewinnen. Über dem See zwischen den Bergriesen wurde gestiegen, um dann in sicherer Höhe 180° zu drehen und die Lodge ein letztes Mal zu überfliegen. Gen Nordosten werden die Berge kleiner und die Landschaft wechselt zu einer Hochebene mit Wäldern und Flüssen in tiefen Canyons. Menschliche Ansiedelungen sind eher selten. Nach einem Tankstopp in Williams-Lake überflogen wir abermals endlose Wälder auf hügeliger Landschaft. Barkerville, eine Goldgräberstadt aus der vorletzten Jahrhundertwende hat zwar einen Strip, aber laut Handbuch (Canada Flight Supplement) keine weiteren Facilities wie Leihwagen, Hotel, FBO etc. So begnügten wir uns mit einem Überflug und landeten in Quesnell.

Das Canada Flight Supplement darf in Kanada in keinem Pilotenkoffer fehlen. Ein taschenbuchähnlicher Schmöcker für 19,00 CAN\$, vierteljährlich erscheinend, ersetzt das AIP. Alle, wirklich alle Plätze Kanadas und die Regeln sind hinreichend beschrieben. Die DFS würde für den gleichen Informationsgehalt

vermutlich 7-9 DIN A5 Ringbücher herausgeben! Die Regeln in Kanada erinnern bei den weniger frequentierten Plätzen ein wenig an unsere Info-Funkstellen. Es gibt Verkehrsinformationen zum An- und Abflug, aber keine verkehrslenkenden Anweisungen. Man erkennt diese Plätze an dem Hinweis MF (Mandatory Frequency), eine Kontaktaufnahme mit der Bodenfunkstelle ist also erforderlich. Nur wenn das Bodenpersonal nach Hause geht, wird der Platz natürlich nicht, wie in Deutschland üblich, geschlossen, sondern die MF wird zur Unicom-Frequenz und in den verkehrschwachen Zeiten staffeln sich die Piloten über diese eigenständig. Die Platzrundenverfahren unterscheiden sich ein wenig von denen der USA, aber ein Blick ins Supplement klärt auch diese Unterschiede.

Die Runway von Quesnell liegt parallel zum Fraser-River nördlich der Stadt und ist auch ohne GPS gut zu finden (wenn man vorher mit GPS die Stadt gefunden hat). Hier hatte uns die Zivilisation wieder, es gab einen schicken Leihwagen für die Besichtigungstouren und ein passables Best Western für die Nächte.



Barkerville entpuppte sich bei näherem Hinsehen als interessante Museumsstadt, die das zuweilen durch Wild-West-Filme verklärte Image des Goldrausches ein wenig geradrickt. Sehenswert auch eine im Stil des späten 19. Jahrhunderts geführte Farm am Wegesrand zwischen Quesnell und Barkerville.

Nach zwei Übernachtungen ging es wieder per Luftfahrzeug weiter. Kaum hatten wir die nähere Umgebung der Stadt verlassen, waren wir abermals allein mit unserem Flieger und der Natur. Wir hatten uns angewöhnt, vor jedem Flug einen Flugplan aufzugeben. Das war angesichts der Einsamkeit eine der Sicherheit dienende Maßnahme. Über Mackenzie zum Tanken ging es nach Fort St. John. Die Rockies wurden von West nach Ost überquert. Hier reichen sie nur auf 7000', wir flogen "on top",



die Staubewölkung durch eine west-ost-Strömung hatte deutlich zugenommen. Von der Bergwelt war wenig zu sehen. Auf der Leeseite im Osten hatten wir wieder blauen Himmel und Sichten bis zum Anschlag. Leider sollte das nicht so bleiben.

Ft. St. John ist ein geschäftiges, aber touristisch eher unergiebiges Städtchen. Einen Leihwagen ergatterten wir bei AVIS, allerdings war nur ein Van zu haben, für zwei Personen etwas überdimensioniert. In ca. 90 km Entfernung liegt Dawson Creek.



Dort beginnt der legendäre Alaska-Highway. Die Meile „0“ ist mit einem Gedenkstein inmitten der Stadt gekennzeichnet. Im letzten Weltkrieg bemerkten die Amerikaner nach dem japanischen Angriff auf Pearl Harbour überrascht, dass die Westhälfte Ihres Landes nördlich von Kanada potentiellen Angreifern schutzlos ausgeliefert war. Alaska hatte keinerlei Landverbindung zum Mutterland. In nur 9 Monaten baute man eine Straßenverbindung über 1.422 Meilen (2.288 km) von Dawson Creek nach Fairbanks in Alaska. Die Straße wurde bis 1951 ausschließlich den Militärs vorbehalten, erst danach dem kommerziellen und privaten Reiseverkehr freigegeben. Der Straßenbau quer durch die Wildnis in dieser kurzen Zeit ist bis heute beeindruckend und wird dem staunenden Besucher im Alaska-Highway-Museum zur Schau gestellt. Um die

damaligen Ereignisse herum ranken sich diverse Geschichten, die Stadt ist dementsprechend ausgestattet. Ein Video im Museum ist sehenswert. Gemütliche Kneipen am Wegesrand lassen uns die Stadt in guter Erinnerung behalten.

Fort Nelson hieß die nächste Etappe. Unsere C172 brachte uns wie gewohnt sicher



über endlose Wälder an dieses Ziel. Der FBO, eine "One-Man-Show" mit Blechcontainer und Tankport am Flugplatzzaun erklärte uns den Weg in die Stadt und empfahl uns ein Hotel in Downtown. Als fahrbaren Untersatz überließ er uns seinen Van. Auf die Frage nach den Kosten sagte er: „Tankt halt wieder ein bisschen, das ist dann schon O.K.“

Die Stadt selbst erwies sich als ziemlich trostlos. Wenige Geschäfte und Restaurants, aber ein Internetcafe, von dem wir erstmalig online Grüße an die Heimat übermitteln und unsere Bilder vom Kamerachip auf eine CD brennen konnten. Der nächste Tag war noch trostloser, tiefe Untergrenzen und Regen, an VFR war erst einmal nicht zu denken. So packten wir unsere Utensilien in den Van und fuhren den Alaska-Highway gen Norden in die Rockies hinein. Die Straße windet sich durch Wälder und über die Berge. Hin und wieder kann man in nahezu unbenutzte Campgrounds abbiegen und herrlich Möglichkeiten zum Übernachten in freier Natur bewundern. Das Befahren des Alaska-Highways mit einem Wohnmobil ist sicher die Alternative schlechthin zu unserer Art des Reisens. Am Nachmittag waren die VFR-Möglichkeiten eingeschränkt wieder gegeben und wir machten den größten Fehler innerhalb unseres Trips: Da ein Überqueren der Rockies gen Nordwesten nach wie vor aus Wettergründen nicht möglich war, flogen wir nach Osten in den Bundesstaat Alberta. Auf den schönen Namen Rainbow-Lake hörte dort unser Ziel. Am Platz half uns eine freundliche junge Frau beim tie down und brachte uns mit

ihrem privaten PKW in die "Stadt". Ein modernes Goldgräber-Städtchen, allerdings geht es nicht um Gold, sondern um Öl. Die Arbeiter hausen in Wohnmobilen, die Straßen sind unbefestigt, es gibt zwei Supermärkte, eine Tankstelle und zwei drittklassige Hotels. Da wir nur eine Nacht bleiben wollten, war das alles kein Problem und wir quartierten uns ein. Am nächsten Morgen der Schock: Untergrenzen bis zum Boden und Schnee bei Temperaturen um die 0 Grad. Das sind Momente, in denen man darüber nachdenkt, warum man überhaupt fliegt.



Drei volle Tage hingen wir in dem Nest fest, in dem kein Ausweichen möglich war. Nicht einmal ein Auto konnten wir anmieten. Einfach nur im Hotel sitzen oder bei miesestem Wetter auf unbefestigten, schlammigen Wegen spazieren gehen waren die Alternativen. Der See „Rainbow Lake“ ist 50 Autominuten entfernt - wenig hilfreich, wenn kein Auto zur Verfügung steht.

Endlich, nach der vierten Nacht in Rainbow Lake, lockte uns blauer Himmel wieder zum Flugplatz. So schnell es nur ging verließen wir diesen trostlosen Ort, checkten unsere N5704A gründlich und flogen mit Tankstopp in Peace River nach Grande Prairie. Das abziehende Tief hinterließ noch kräftige Druckgegensätze, so dass starker Wind unser Begleiter war. In Bodennähe gab es kräftige Turbulenzen, der Flieger schaukelte nicht schlecht. Grand Prairie hält mehrere passable Hotels bereit, darunter ein schickes Best Western mit gutem (italienischen) Restaurant, und einen sehr gepflegten Stadtpark mit Pioneer-Museum. Da Fathers Day war, musste nur Margit Eintritt bezahlen. Die Beteuerung ein Vater zu sein, genügte für freien Eintritt.

Die nächste Etappe am kommenden Tag, noch immer bei sehr frischem Wind, hieß White Curt. Die Strecke über waldigem und wie gewohnt weitgehend unbesiedeltem Gebiet dau-

erte eine gute Stunde und der Wind war nach diesem kurzen Flug wie abgeschaltet. Mit vollen Tanks ging es auf die längste Etappe unseres Trips, in die Rockies hinein über Banff zum Jasper-Nationalpark, um den Mount Robson herum nach Valemount.



Drei Stunden dreißig durch Täler über bewaldete und in der Höhe steinerne Riesen, vorbei an Gletschern, schneebedeckten Gipfeln und türkis-blauen Bergseen. Flüge wie diese ließen "Rainbow-Lake" endgültig vergessen und wir waren mit dem Wetter und der Fliegerei wieder versöhnt. Valemount, malerisch in einem Tal zwischen den knapp 4000 Meter hohen Bergen gelegen, ließ das deutsche Fliegerherz höher schlagen. Keine Menschenseele am Platz, kein Laut auf der CTAF/Unicom außer unseren Meldungen.



Das Flugplatzgebäude fanden wir verschlossen vor. An der Tür ein Zahlenschloss, mit dem Hinweis, dass die VHF-Emergency-Frequenz hilft. 1215 eingetippt, die Tür ging auf. Drinnen gibt es alles, was man braucht: Ein weiteres Telefon (ein Münzapparat hängt draußen), Schreibtisch, Kaffeemaschine, ein Ordner mit nützlichen Tipps und Telefonnummern, Sitzgelegenheiten, Toiletten etc. Natürlich alles blitzsauber und gepflegt. Der Safe enthält die Schlüssel für die Tankstelle, einen Taschenrechner, Kreditkartenformulare und die dazu-

gehörige Maschine. Das Öffnen des Safes erledigt man mit der UHF-Emergency-Frequenz.



Nach dem Tanken wird mittels Taschenrechner und Kreditkarte abgerechnet und alles wieder brav verschlossen, nicht ohne vorher das Telefon zum Schließen des Flugplanes und zur Kontaktaufnahme zu einem Hotel genutzt zu haben. Wo wird Piloten Vertrauen in dieser Form noch entgegengebracht? Kurz nach dem Schließen der Türen fuhr ein Van auf den Platz mit einem (wie sollte es auch anders sein) deutschen Aussiedler am Steuer. Ralph vom Yelloheat-Hotel stellte sich vor, half noch eben beim tie down und kutscherte uns in unsere Behausung für die kommenden zwei Nächte.



In Valemount brachte uns Ralph in sein hübsches Motel. Einen Autoverleih gab es nicht, aber Ralph überließ uns seinen dreihunderter Mercedes-Benz TDI. Das Auto war nicht neu, fuhr aber prima und kostete nur einmal Volltanken vor der Rückgabe. Die Umgebung bietet herrliche Ausflugsziele für Wanderungen in die Bergwelt. Der Mount Robson übte eine magische Anziehungskraft aus und die Bergwanderung entlang eines Baches bis hinauf zum Kinney Lake wird unvergessen bleiben. Wer aus den Alpen gewöhnt ist, immer mal wieder auf eine bewirtschaftete Hütte zu treffen, wird in den Rockies allerdings Hunger und Durst leiden. Es ist ratsam, seinen Rucksack mit der notwendigen Verpflegung auszustatten,

denn erst einmal unterwegs, gibt es nur noch pure Natur. Wir hatten dementsprechend vorgesorgt, und so konnten wir uns bei Picknicks am Seeufer fabelhaft erholen.



Der Abschied von Ralph und seinem hübschen Hotel fiel schwer, aber die nächste Etappe hieß Kamploops. Eine geschäftige Provinzhauptstadt in der Tiefebene zwischen den Coast-Mountains und den Rockies.



Hier zeigt sich deutlich die Abhängigkeit der Vegetation von den klimatischen Bedingungen, hervorgerufen durch den Föhn-Effekt. Die Gegend um Kamploops ist extrem trocken, es gibt keinen Wald. Der Anflug ist ebenfalls beeindruckend: Man verlässt die Bergwelt durch ein breites Tal, die Stadt liegt langgestreckt am Thompson River, parallel zum Fluss auch die Runway von Kamploops. Um einen Leihwagen zu mieten, verließen wir nach einem längeren Fußmarsch (mit Gepäck) den Platz über das Hauptterminal. Ein Security-Mitarbeiter schloss uns dazu erst misstrauisch, dann doch freundlich, durch diverse Gates. Die Stadt ist sehr lebendig mit großen Geschäftsstraßen und bietet Touristen eine sehenswerte Fahrt mit einem "Paddelwheeler" (Schau-felraddampfer) auf dem Thompson River an.

Am kommenden Tag hatten wir dann die erste (und einzige) unfreundliche Begegnung mit Kanadischem Personal. Da wir auf den Ge-

päckmarsch vom Hauptterminal zum Abstellplatz verzichten wollten, luden wir unsere Utensilien vor dem Gate der AL aus. An allen Plätzen hatten wir bisher keine Schwierigkeit ans Flugzeug zu kommen, aber Kamploops machte da die Ausnahme. Die Gates für die AL sind meist mit der Tankstelle und/oder dem FBO gekoppelt. Oft sind die Gebäude im Zaun integriert, so dass man durch diese auf den Platz gelangt. Zusätzliche Türen im Zaun sind von außen mit Zahlenschlössern gesichert, die Ziffernkombination findet sich innen auf einem Schild. Beim Verlassen der Plätze kann man sich die Kombination merken oder notieren. Im Haus residierte ein unfreundlicher Security, der uns nicht durchließ und die Ziffernkombination nicht verrät. Weder gutes zureden, noch vorzeigen diverser Dokumente beeindruckten diesen Menschen. Also machte ich doch den Umweg über das Hauptterminal, um dann die wartende Gattin und das Gepäck von innen durch die mit dem Zahlenschloss gesicherte Tür im Zaun zu schleusen. Dafür interessierte sich niemand.

Nach dem Start folgten wir dem seenförmigen Flusslauf und tauchten in die Bergwelt der Coast-Mountains.



Das Etappenziel Pemberton, nahe Whistler, war wieder ein kleiner Bergflugplatz, idyllisch in einem Tal gelegen. Whistler (zukünftiger Austragungsort der alpinen Disziplinen der Olympischen Spiele von Vancouver) entpuppte sich als mondäner Urlaubsort mit allem Komfort. First Class-Hotels, Kneipen, Shops und Freizeitangebote en Masse. Der Ort ist komplett und angenehm autofrei. Alle Benzinkutschen müssen auf vorgelagerten Parkplätzen abgestellt werden. Kaum entfernt man sich jedoch ein paar Schritte aus dem vor Menschen brodelnden Ort, ist man wieder weitgehend allein.

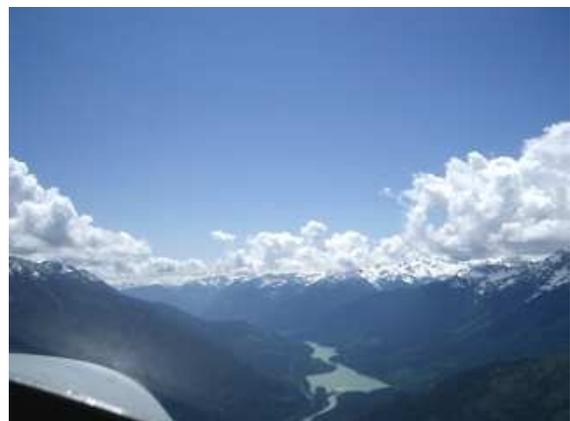
Der nächste Tag zeigte sich leider mit sehr schlechtem Wetter. An VFR in den Bergen war

nicht zu denken. Bleiben oder dem Wetter entfliehen war die Frage! Wir entschieden uns zur Flucht und fuhren per Leihwagen nach Vancouver. In einem Visitor-Center bekamen wir den Tipp, Bed & Breakfast zu nutzen. Eine Broschüre über diese Art der Übernachtungen gab Aufschluss und reichliche Beispiele mit Kontaktadressen. Die deutschstämmige Familie Butz vermietete uns eine komfortable, gemütliche Ferienwohnung in ihrem Hause (<http://www.green-gables.com>), deutsches Frühstück und ein allmorgendlicher Ausdruck der Wetterinformationen inclusive.



Vancouver ist eine der schönsten Städte der amerikanischen Westküste, drei Tage Sightseeing gaben uns einen guten Einblick. Das Wetter an der Küste war passabel, in den Bergen sah man jedoch die tiefen Wolken hängen, so dass sich unsere Entscheidung als richtig erwies.

Dann gab es auch wieder gute Sichtflugbedingungen in den Bergen. Wir fuhren nach Pemberton und tauschten das Auto gegen den Flieger.



Der (fast) letzte Flug in der Bergwelt war bei dem herrlichen Rückenwetter wieder ein Erlebnis der Sonderklasse. Wir stellten die Maschine in Pitt Meadows ab, nahe an unserem Domizil "Green Gables", im Stadtteil Coquitlam von Vancouver.

Nun hatten wir endlich wieder unseren Flieger vor der Tür und so war es möglich, auch Vancouver Island ohne die Benutzung einer Fähre zu besuchen.



Die Flüge über die Bucht und die vorgelagerten Inseln zählen zu den schönsten der Reise. Die "VFR-Terminal-Chart Vancouver" ist unerlässliches Werkzeug und eine gute Vorbereitung verstand sich von selbst, um den komplexen, stark frequentierten Luftraum zu nutzen. Victoria International verfügt über 6 mögliche Landerichtungen, beim Kontakt mit dem Tower (nach dem Abhören der ATIS) empfiehlt es sich, die Ohren weit aufzusperren und sich genau an die Anweisungen der freundlichen Lotsen zu halten. Da wir unsere Wohnungsvermieter als Passagiere dabei hatten, konnten wir eine ortskundige Führung durch die Hauptstadt von British Columbia und Butchers Garden genießen.



Der Rückflug bei Sonnenuntergang löste bei allen Beteiligten zusätzliche Begeisterung aus.

Der Abschied von Kanada war nicht leicht, aber unumgänglich. Über Bellingham zum US-Zoll, der freundlich, aber peinlich genau alle Papiere kontrollierte, flogen wir die Küste hinunter nach Arlington, wo wir unsere brave N5704A nach insgesamt 33 Flugstunden wohlbehalten zurückgaben. Drei Tage standen uns noch in den USA zur Verfügung. Wir

wohnten in Tacoma, wieder mit Bed & Breakfast (<http://www.villabb.com>). Dieses vornehme Quartier entdeckten wir durch Zufall über eine Empfehlung von Tischnachbarn beim Lunch in einem Restaurant. Die Villa im italienischen Stil war unsere komfortabelste Unterkunft auf dieser Reise. Das Frühstück entsprach allerdings ausschließlich US-Amerikanischem Geschmack und war für uns eine neue Erfahrung.



Von (fast) überall in Washington sieht man in der Ferne den schneebedeckten, 4.392 m hohen Mount Rainier. Wir ließen es uns nicht nehmen, dem verdutzten Rollie Tuller noch einmal das Flugzeug abzunehmen, um diesen mächtigen Vulkan zu besuchen.



Nach über einer Stunde Flugzeit erreichten wir das Gebirgsmassiv. Die Umrundung kostete weitere 40 Minuten und der Flugplatz Pierce County bei Puyallup lud zu einem gemütlichen Lunch auf der Restaurantterrasse mit fantastischem Blick auf das Vulkanmassiv ein. Anschließend nahmen wir in Arlington endgültig Abschied von unserem Flugzeug und der netten Crew von ProAire.

Nach erlebnisreichen vier Wochen traten wir mit vielen neuen Eindrücken und Erfahrungen im Gepäck unsere Rückreise nach Berlin an.