

VFR mit der Einmot zur Insel aus Feuer und Eis

Es ist Donnerstagmorgen, der 24.07.2014. Wir ziehen die Aquila A 210 aus unserem Hangar in Eisenach. Das wesentliche Equipment haben wir schon in der Woche zuvor verstaut: Überlebensanzüge, Schwimmwesten, Life Raft und einen wasserdichten 5 ltr. Packsack mit Notration, Süßwasser, Signalfackeln, Handfunkgerät und LED-Taschenlampe. Nun kommen noch VFR-Karten, diverse Flugplanungen, Frequenzlisten, die aktuellen digitalen Flugstrecken für unser Flymap L GPS, unsere „Emergency Procedure“ für eine Notwasserung, die für die Flugstrecke notwendigen AIPs, als auch ein leichter Surface-Rechner mit allen möglichen digitalen Fluginformationen, einem Zugang zu diversen Wetterdiensten und der FlymapWin Software für die Flugplanung in Island hinzu. Dazu eine Minitasche mit unserem Reiseproviant und zwei Litern Wasser. Die Utensilien für den Flug werden in der Kabine griffbereit verstaut, unsere Taschen mit der persönlichen Überlebensausrüstung wandert in den großzügigen Kofferraum der Aquila - auf den noch leeren Zusatztank. Das Life Raft liegt auf einer direkt mittig hinter den Kopfstützen positionierten Halterung, aus der es jederzeit von uns erreichbar ist. So, nun Ende Juli 2014 kann das Abenteuer Island ja endlich losgehen.

Eigentlich haben die Vorbereitung auf diesen Langstreckenflug schon 8 Monate zuvor begonnen. Vom Nordatlantikflugseminar in Egelsbach, über ein Flugwetterrefresher des DWD bis hin zum „Sea Survival Lehrgang – Überleben auf See“ im Kompetenzzentrum in Elsfleth haben wir uns mit den vielen kleinen und großen Eventualitäten und Widrigkeiten einer solchen Tour auseinandergesetzt. Wir wollten als Piloten möglichst gut vorbereitet sein um die Risiken dieser Tour einigermaßen kalkulierbar zu halten. Aber was ist mit dem Fluggerät?

Die Diamond DA 40 NG von Jens und Tobi ist mit Long Range Tanks ausgestattet und hat als Viersitzer keinerlei Probleme mit der Zuladung. Anders sieht es bei der Aquila aus. Trotz der guten Zuladung von nahezu 250 kg und 110 Liter ausfliegbarem Kraftstoff, sind diese Gegebenheiten für unser Vorhaben nicht ausreichend. Die Indurance von 650 Nm ist selbst bei optimalem Motorsetting zu gering, um den Flug nach Island sicher zu realisieren.

Darum führte ich bereits zu Beginn des Jahres erste Gespräche mit Aquila Aviation in Schönhagen. Um die Unternehmung sicher durchführen zu können mussten meiner Meinung nach einige Dinge verändert/ergänzt werden: 1. Die Reichweite ist um mindestens 2 Stunden durch einen Zusatztank zu erhöhen, 2. die Zuladung ist auf etwa 285 kg anzuheben, und 3. eine praxistaugliche Halterung für das Life Raft ist zu konstruieren. Nach einigen Überlegungen und interner Diskussion bei Aquila Aviation kam die Antwort: Das bekommen wir hin – mit einem Permit To Fly – fachgerecht und legal.

Also wird mein Flieger in der Aquila Werft in Schönhagen mit einem Turtle-Pack Bladdertank mit einem Fassungsvermögen von 10,5 Gallonen ausgestattet und an das Rücklaufsystem des linken Flächentanks angeschlossen. Das Umpumpen des Kraftstoffs vom Bladdertank in den Flächentank erfolgt über eine am Panel integrierte Bedieneinheit. Nun kann die Aquila 149 Liter ausfliegbaren Kraftstoff an Bord nehmen. Das verhilft dem Flieger zu einer Flugzeit von ca. 8,5 Stunden. Das Life Raft bekommt eine leichte und stabile Halterung und die MTOW wird um 5 % auf 787,5 kg erhöht.

Mitte Juli kann ich meinen Adler nach der Flugerprobung durch Aquila und diversen Stempeln der EASA auf dem PtF in Schönhagen in Empfang nehmen – und alles ist gut ☺

Die Firma Stauff Systec GmbH in Viersen hatte die angelieferte „Island Sjonflugskort VFR Chart 2008“ eingescannt, georeferenziert und uns digital zur Verfügung gestellt. Die Datei in die Flugplanungssoftware sowie im Flieger in unser GPS eingelesen und schwupps, hat man wahrscheinlich das einzige Flaymap L GPS mit einer Islandkarte. Wenn jemand fragt, warum wir eine derartig alte Karte einlesen, nun, es ist die aktuelle! Die neue VFR-Chart sollte im Juli erscheinen, in Island haben wir aber erfahren, dass es wohl eher Oktober 2014 wird, oder noch später. Egal, die Luftraumstrukturen über Island sind sehr übersichtlich und die Bereiche der Flughäfen sind über das Internet in der frei verfügbaren AIP Iceland ausführlich dargestellt.

Der angedachte Abflugtermin am 19. Juli ist wetterbedingt nicht zu halten. Die Randausläufer der Tiefdruckgebiete über dem nordwestlichen Teil des Atlantiks versprochen zwar einen mächtigen Rückenwind mit 20 bis 30 kt, aber wir dachten wohl alle an den Klassiker von Fluglehrerspruch „vom Hoch ins Tief geht schief...“ und verschoben den Abflug letztendlich auf den Morgen des 24. Juli.

Das Wetter der zwei nächsten Tage versprach auf der gesamten Strecke leichten Rückenwind aus südwestlicher Richtung, leichte Bewölkung und vor allem ein Spread zwischen Temperatur und Taupunkt von über 6 Grad über der Nordsee und dem Nordatlantik. Nur keine Überraschungen bitte, denn wir fliegen in VMC...

Am 24. Juli geht es über heimische Gefilde bei CAVOK-Bedingungen auf dem ersten Leg bis Leer-Papenburg (EDWF). Noch ein kleiner Snack vor dem Start. Den General Aviation Report für Schottland haben wir bereits am Vortag versandt und die Flugpläne sind ebenfalls bei der DFS per Internet aufgegeben. Nun wird es ernst für den Sprung über die Nordsee: DA 40 und Aquila bis zum Stehkragen auftanken, atmungsaktive Unterwäsche, Isolieranzug, Überlebensanzug und Schwimmweste anlegen. Wir klettern wie die Teletubbies in unsere Flugzeuge.



Jens und Tobi klettern in die DA 40

Dort wird zum wiederholten male der Schweiß von der Stirn gewischt, denn es hat gut + 28 Grad C in Leer und der Wärmeanzug unter dem Trockenanzug verfügt über eine Isolierdicke von 0,93 Clo. Das ermöglicht zwar ein Überleben von ca. 2 Stunden in 6-8 Grad kaltem Wasser, Zeit genug, um in das Life Raft hinein zu klettern, macht das Überleben aber bei + 28 Grad plus x in der Kabine eines Flugzeugs auf dem Vorfeld zum Saunagang.

Wir rollen zum Abflugpunkt der 1.200 m langen 08 und los geht's. Hermann fliegt das zweite Leg von Leer-Papenburg nach Wick (EGPC) in Schottland. Der 100 PS Rotax zerrt an der nun deutlich trägeren Aquila und bringt den Flieger auf Rotationsgeschwindigkeit. Diese haben wir sicherheitshalber von 55 kt auf gute 65 kt erhöht, Parallelflug bis 75 kt und mit 78 kt steigen wir mit 500 ft/min auf unsere Reiseflughöhe.

Mit offenen Lüftungsdüsen und Wetterfenstern stellt sich bald ein durchaus angenehmes „Betriebsklima“ in unseren Anzügen ein und wir drehen auf Kurs 316. Wir verabschieden uns von dem ausgesprochen hilfsbereiten und freundlichen Türmer in Leer-Papenburg der unseren Flugplan öffnet. Es geht über Borkum und später östlich an der EH-D 42 vorbei auf die offene See zum ersten Wegpunkt. Danach halten wir direkten Kurs Richtung Banff (nördlich von Eberdeen) und dann EGPC Wick in Schottland.

Die Sicht über der Nordsee ist prima und wir passieren einen heftigen aber lokalen Regenschauer. Nach ca. 2,5 Stunden Flugzeit wird in der Aquila der Tankwahlschalter auf den rechten Flächentank gestellt und das Ventil vom Bladdertank zum linken Flächentank geöffnet. Der im Panel eingebaute Druckschalter mit Sicherungskappe wird entsichert und betätigt und die rote Leuchtdiode zeigt uns an, dass die Kraftstoffpumpe arbeitet. Dies bestätigt nach einiger Zeit auch die langsam kletternde linke Tankanzeige. Alles funktioniert tadellos – Nordatlantik wir kommen.

Der Horizont scheint unendlich und mit ordentlichem Wind und Sonnenschein im Rücken spulen wir unsere 481 Nm in 4 Stunden und 10 Minuten ab.



...über der Nordsee...

Das sind im Durchschnitt 115 kt - bei 60 % Powersetting, so kann es weiter gehen... Wir haben Kontakt mit Scottish Information und monitoren die 123.45 auf der zweiten Frequenz. Diese offizielle Air to Air Frequenz sollte uns noch im Laufe unserer Unternehmung gute Dienste leisten.

Wir landen in Wick und Andrew von Far North Aviation hat für uns schon eine Unterkunft im Norseman Hotel geordert. Einer seiner Mitarbeiter fährt uns die kurze Strecke zum Hotel und wird uns am nächsten Morgen um 8 Uhr auch wieder abholen. Duschen, die Überlebensanzüge zum „entdunsten“ aufhängen und wir sind fit für einen kleinen Abendspaziergang in Wick. Es gibt eine Kleinigkeit zu essen und zur Belohnung für den tollen Flug ein kühles Pint of Lager.

Am nächsten Morgen schauen wir uns schon vor dem Frühstück wieder die Wetterprognosen für unser nächstes Leg über den Nordatlantik nach Island an. Das DWD-Produkt „Sky View COSMO-EU“ bietet uns gute und hilfreiche Wetterinformationen. Es ergänzt die Satelliten- und Radarbilder und gibt uns gute Auskünfte über Windstärke und -richtung in unterschiedlichen Höhen, Niederschlagsprognose, Wolkenhöhen, Temperatur, Taupunkt und dem sich daraus resultierenden Spread. Und das zu unterschiedlichen Zeiten und fast beliebigen Orten. Aber Achtung, derartige Wetterprognosen sind und bleiben Rechenmodelle, und je länger der Forecast bemüht wird, umso wackeliger wird die ganze Vorhersage. Und der Nordatlantik hat seine ganz eigene Logik was das reale Wetter betrifft.

Gegen 08:30 h begrüßen wir Andrew, der besonders unter den Ferrypiloten seit langem Legendenstatus besitzt. Es gibt einfach nichts, was er für Piloten nicht vorrätig hat oder besorgen kann. Die komplette Sicherheitsausrüstung für Piloten, Zusatztanks und, und, und...

Wir möchten aber nur Kraftstoff von Andrew. JET A-1 für die DA 40 und AVGAS 100LL für die Aquila. Der Preis für einen Liter AVGAS liegt bei 2,34€ inklusive Steuer. Seit wir im letzten Jahr auf unserem Flug nach Malta in Südsardinien am Airport Cagliari 3,88 € für den Liter AVGAS berappen durften, sind 2,34 € eine echte Wohltat. Nachdem Andrew noch einen passenden Funnel (Trichter) für meinen Bladdertank besorgt hat werden die Flugzeuge in aller Ruhe betankt



Betankung des Zusatztanks der Aquila in Wick.



Betankung unserer Flugzeuge In Wick

Jeder Liter zählt, denn wir haben heute mit 522 Nm den bisher längsten Abschnitt vor uns. Rechnung bei Andrew bezahlen, Antrag auf Steuerrückvergütung für das Flugbenzin unterschreiben, den Flugplan aufgeben (macht auch Andrew), Motor und Flugzeug durchchecken, und hinein geht's in unsere roten Trockenanzüge. Der Vorteil in Wick liegt mit einer Temperatur von knapp + 18 Grad C gegenüber Leer-Papenburg klar auf der Hand und wir können das Schweißstuch da lassen wo es ist.



Aquila-Crew vor dem Start in Wick

Der Tower lässt uns zum Abflugpunkt der 1.800 m langen Piste 13 rollen und gibt uns die Startfreigabe. Auf geht's nach Island. Die Windprognose war richtig und so fliegen wir auf 4.500 ft mit 15 bis 20 kt Rückenwind und tollem Wetter vorbei am Orkney Archipel dem NDB Mike Yankee den Färöer Inseln entgegen.



Orkney Archipel

Kurz vor den Färöer ist es dann vorbei mit dem Schönwetterfliegen.



Über den Färöerinseln

Uns entgegen ziehende Schichtwolken verlangen nun unsere fliegerische Konzentration. Wir melden uns auf Ansage von Scottish Information bei Vagar Approach. Die Inseln liegen in dichten Wolken und nur die Gipfel der bis zu 2.500 ft aufragenden Berge lugen uns entgegen. Unter der Abschirmung der hohen Schichtbewölkung umgibt uns diffuses Licht, und der Flug vorbei an den Färöerinseln bekommt fast mystische Züge. „Vagar approach for Delta-Echo-Tango-Golf-Kilo. What is your position?“ „Delta-Echo-Tango-Golf-Kilo, present position six-one degrees, four-zero minutes north, zero-zero-seven degrees, one-four minutes west, fourthousandfivehundred feet.“ Ein Airbus ist im Anflug auf Vagar und der Controller möchte nun alle paar Minuten unsere Position und Höhe wissen. Über dem NDB Mike Yankee (Myggenaes) gehen wir auf neuen Kurs „direct BIEG Egilsstadir“. 15 Minuten später reicht uns Vagar Approach an Iceland Radio weiter – ebenso wie uns die fette Schichtbewölkung wieder an CAVOK-Bedingungen weiterreicht. Färöer als Wegepunkt zu nehmen ist gut, als zusätzliche Option für eine ungeplant Landung in Vagar ist ok, aber Vagar als zwangsläufigen Tankstopp auf einem VFR-Flug einzuplanen grenzt bei den vorwiegenden Wetterverhältnissen und nicht vorhandenen Alternates an Harakiri.

Unsere extra auf AVGAS justierte Tankanzeige zeigt zwischenzeitlich 3/8 des Flächentankvolumens weniger an. Es wird Zeit die ersten 20 Liter in den linken Tank zu pumpen. Die restlichen 20 Liter sind in gut einer Stunde zwischen Färöer und Island fällig.



Umpumpen vom Zusatztank in den linken Flächentank

Alles funktioniert wie es soll, nur Iceland Radio mag uns aus 4.500 ft Höhe nicht hören. Also senden wir auf der Air to Air-Frequenz und bitten um Relay. Nach zweimaligen Anruf meldet sich eine LH-Maschine bei uns und wir bitten den großen Kollegen Iceland Radio unsere Position und Höhe und die voraussichtlich verbleibende Flugzeit bis BIEG Egilsstadir mitzuteilen: 1 Stunde, 55 Minuten. Der sehr freundliche LH Kapitän honoriert unseren Flug mit kleinen Einmots über den Teich mit einem fast gesungenen „Respekt...“. Ich hatte allerdings den Eindruck, dass neben dem Respekt auch ein wenig mitschwang wie „na, die trauen sich was mit ihren kleinen Mühlen, in Ameisenkniehöhe VFR über dem kalten...“.

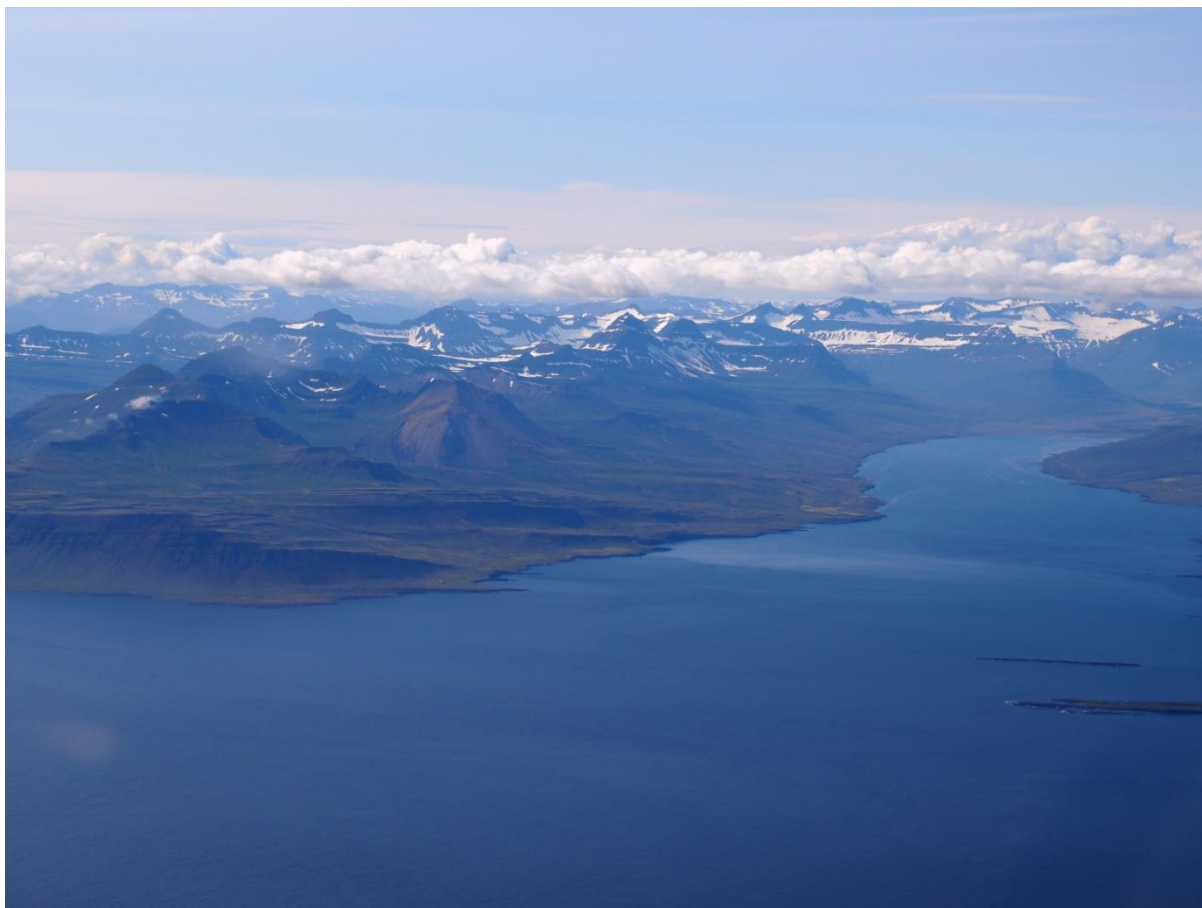
Wir folgen der roten Linie mit Kurs 323 auf dem nun wieder schwarzen Displayhintergrund des GPS über kleine flache Seenebelfelder gen Island. Kein Schiff in Sicht, nur unendliches Blau in allen Richtungen. Ruhige See, keine Schaumkronen sind zu sehen, die Groundspeedanzeige zeugt von einer stetig guten Rückenwindkomponente. Irgendwann, nachdem wir über eine weitere Relay-Funkverbindung über die Condor 094 unsere Positionsdaten übertragen haben, bekommen wir auch selbst Kontakt zu Iceland Control und alles ist gut .

Etwas trinken, etwas essen und den ruhigen Flug genießen. Unsere Einmots machen einfach das, wofür sie gebaut wurden – perfekt fliegen.

Der Hintergrund des Flymapdisplays ist immer noch schwarz, da sehen wir am Horizont flache Wolkenformationen über einer Gebirgsstruktur: Island!



Hermann + Georg mit Sicht auf die Isländischen Ostküste...



Ostküste von Island

Wir sind nach so viel Wasser von diesem Anblick sehr angetan, zufrieden und freuen uns. Irgendwann wandert dann auch der letzte schwarze Hintergrund des Flymapdisplays nach Südosten aus und wir haben wieder Land unter den Flächen und eine Karte auf dem GPS.

Wir fliegen über den Reykoarfjörður nach Island ein, einem wunderschönen Fjord von fast 30 km Länge. Danach über den Küstenhöhenzug, der sich zwischen und hinter den zahlreichen Fjorden bis in eine Höhe von bis zu 4.300 ft AMSL direkt aus dem Atlantik erhebt und zu großen Teilen noch schneebedeckt ist. Wir verabschieden uns von Reykjavik Control und rasten BIEG Egilsstaðir. Jens und Tobi sind seit einer viertel Stunde schon dort. Der nette Towermann erwartet uns bereits, begrüßt uns in Iceland und gibt uns gleich die 22 zur Landung frei. Besser eine lange Landung, denn die Piste ist mit 2000x55 m für größere Maschinen ausgelegt. BIEG Egilsstaðir ist zudem als Alternate für Linienmaschinen für den Fall der Fälle konzipiert und demnach rund um die Uhr und an sieben Tagen der Woche geöffnet. Welcome in Iceland!



Anflug auf BIEG Egilsstaðir

Nach unserer Landung in Egilsstaðir am 25. Juli um 15.14 Uhr UTC (UTC entspricht in Island LOC) erledigen wir den Zoll und können dann aus unseren Trockenanzügen schälen. Trotz einer Flugzeit von 4 Stunden und 44 Minuten steht die Tankanzeige der Aquila, dank Zusatztank, noch auf fast halbvoll. In der DA 40 NG von Jens und Tobi sieht es nicht anders aus.

Wir gönnen uns im Airportrestaurant einen großen Kaffee und ein dickes Stück Kuchen und überlegen wie es mit dem heutigen Tag weitergeht. Übernachten oder das gute Wetter ausnutzen und noch nach Reykjavik fliegen?

Wir entschließen uns nach einer ausgiebigen Pause zum Weiterflug. Das Wetterbriefing sagt uns gute Bedingungen entlang der Südküste voraus, lediglich am südlichsten Punkt der Insel, ganz in der Nähe des 5466 ft hohen Gletschers Eyjafjallajökul, der bei seinem Vulkanausbruch vor 4 Jahren die gesamte Luftfahrt in Atem gehalten hatte, soll sich das Wettergeschehen temporär etwas verschlechtern. Für Reykjavik ist jedoch wieder gutes Flugwetter zu erwarten. Die Flugstrecke beläuft sich auf 268 Nm, das ist in knapp 3 Flugstunden zu erledigen – so dachten wir.

In Island besteht grundsätzlich Flugplanpflicht. Allerdings besteht dieser für Inlandsflüge aus einem DIN-A 6 Zettel, Minimalstformat.

Flugáætlun				IFR/VFR
KALLM. D-ETFF		TEG. DA 40		FL. 045'
ETD. 1200		TAS. 105		
FRA EG	TIL RK	UM HN	ETE 2:50	
END 6:00	ALTN.	Flugm. 7.2		
Adms. JENS				

Flugáætlun				IFR/VFR
KALLM. D-ETBK		TEG. A. 210		FL. 0:45
ETD. 1200		TAS. 105		
FRA EG	TIL RK	UM HN	ETE 2:50	
END 6:00	ALTN.	Flugm. G. 210		
Adms. Georg				

Inlandsflugpläne

Also „Flugzettel“ beim Türmer aufgeben, die Flächentanks gefüllt und Start frei auf der 22, Kurs 200 in Richtung Höfn, von dort die Küste entlang und südlich am Eyafjallajökull vorbei. Die Letzten 70 Nm geht's dann direkt Richtung BIRK. Bei der Wetterprognose sollte das kein Problem sein – so dachten wir.

Der Flug über die Höhenzüge der Ostküste bis zu der kleinen Hafenstadt Höfn ist genial.



Ostisland

Lediglich der Vatnajökull, der mit seinen 8.100 km² mit Abstand größte Gletscher Europas, ziert sich ein wenig und hüllt sich in dichte Wolken. Unser Routing ist jedoch frei und wir genießen diese unglaubliche Aussicht auf die wilde isländische Südküste und den Nordatlantik. Wir fliegen bei ruhiger Luft über ewig breite schwarze Sand- und Lavagesteinsstreifen entlang der Küstenlinie, die hier und da landeinwärts in satt grüne Vegetation übergeht, durchzogen von tausenden Fluss- und Bachläufen, die sich ihren Weg von den Gletschern zum Meer bahnen.



Küstenregion im Südosten

Zwischen Höfn und dem VOR INGO fliegen wir an dem 18 km² großen Gletschersee Jökulsárlon des Vatnajökull vorbei. Die Sonne scheint auf die im See treibenden Eisberge, die der Vatnajökull von einer seiner vielen Gletscherzungen direkt in den See kalbt. Allein dieser fliegerische Moment ist all die Mühen der Reisevorbereitung wert ☺.



Jökulsárlón, berühmter Gletschersee des Vatnajökull

Von INGO liegt Kurs 272 Richtung NDB Lima Hotel (Vestmannaeyjar) an. Dann ist es ca. 20 Nm südöstlich des Eyafjallajökull mit dem schönen Flugwetter rasch vorbei. Aufkommende dichte Bewölkung mit absinkenden Untergrenzen von 2.000 ft und weniger zwingen uns immer niedriger über die Küstenlinie zu fliegen. Innerhalb von wenigen Minuten sinkt die Untergrenze auf knapp 500 ft ab und es beginnt zu allem Überfluss noch heftig zu regnen. Da war der Forecast vor eineinhalb Stunden ein wenig optimistischer. Hier gibt es nur eine Entscheidung: einen oneeighty (Umkehrkurve) und ab zurück in die Sonne. Um 20:49 UTC befinden wir uns nach 3:05 h Flugzeit wieder im Landeanflug auf Egilsstadir, bei schönstem Wetter. Shit happens, war aber trotzdem ein sensationeller Flug.

Wir übernachten in einem kleinen Ferienhaus etwas außerhalb von Egilsstadir, der mit 2.260 Einwohnern größten „Stadt“ in Osten Islands. Unser Vermieter kümmert sich bestens um uns. Nicht nur, dass er uns des Abends noch zum Essen chauffiert, fährt er uns am Morgen des 26. Juli in seinem betagten Allrad-Volvo auf dem Weg zum Flughafen erst einmal zum Frühstück, wartet geduldig auf uns, und weiter geht's zum Airport. „The same procedure as yesterday“. Wetter, Flugplan, Tanken und wieder Start frei auf der 22 Richtung Südküste. Heute sieht der Forecast bis Reykjavik aber wirklich sehr gut aus. Auch der Vatnajökull hat ein Einsehen mit uns vier Piloten und zeigt sich sonnenbeschienen von seiner besten Eisseite...



Ein kleines Stückchen des Vatnajökull

Wir werden von Reykjavic Approach über die VFR-Anflugroute 4 gelotst und fliegen über die Pflichtmeldepunkte Sandkeiid, Gunnarsholm, Vatnsendi Hill, Vifilstadir und Arnarnes auf die 01 in Reykjavik. Der Airport der Hauptstadt Island verfügt über eine Dreiecksbahn (13/31 mit 1.230x45m, 06/24 mit 869x30m und der 01/19 mit 1.567x45m) und dient als Regionalflughafen mit bester Infrastruktur. Als internationaler Airport dient der 22 Nm weiter im Süd-Westen liegende BIKF Keflavik, der auch als NATO-Militärflugplatz seine Dienste verrichtet.

Wir rollen über die 24 und über Echo auf das Vorfeld ab und BIRK FLIGHT SERVICES LTD. weist uns auf unsere Stellplätze ein. Flugzeuge sichern und dann gibt es erst einmal einen von vielen Gratiskaffees bei den netten Damen und Herren unseres Handlingagent.



Auf dem Vorfeld in BIRK Reykjavik

Wir besorgen uns ein Hotelzimmer via Internet für 195 € das DZ exkl. Frühstück. Im Vergleich zum direkt gegenüber befindlichen Airporthotel in 30 m Entfernung ist das ein wirkliches Schnäppchen. Dort verlangt man von uns 200 € pro Nase und Nacht, selbstverständlich ohne Frühstück. Es ist in Island halt Hochsaison...

Mit dem Taxi fahren wir auf die knapp 2 km zur nördlichen Seite des Flughafens in unser Raddison Blu Hotel. Wir haben aus der 5. Etage einen guten Blick über den Flughafen und sogar unsere Flugzeuge sind gut einsehbar. Wir schlendern am Nachmittag 10 Minuten bis in die Innenstadt von Reykjavik, gucken, essen und sprechen ausführlich über das Erlebte. Wir genießen den Sonnenschein, sitzen bei + 18 Grad draußen vor dem „UNO“ und trinken unser Isländisches Bier – alles ist gut.

Am Sonntag, den 27.07. herrscht gutes Flugwetter. Also machen wir alles für unseren ersten wirklichen Lokalflug klar. Wir starten von der 19 wieder über die VFR-Route 4 in Richtung Osten um uns die Gletscher im westlichen Teil Islands anzuschauen. Und so geht es zunächst in östliche Richtung nach Sellvoss und von dort der Kjöluroute in Richtung Norden folgend zum Hofsjökull. Der 5.791 ft hohe Gletscher liegt im Nordwesten des Vatnajökull. Auch er beeindruckt durch seine schroffe weiß-schwarz marmorierte Oberfläche. Blau-grün schimmernde Gletscherspalten so weit das Auge reicht.



Hofsjökull

Keine gute Stelle für eine Notlandung denke ich mir und wir drehen nach gefühlten 200 Fotos in Richtung Westen ab. Wir überfliegen den nördlichen Hofsjökull und steuern direkt auf seinen kleinen Bruder zu, den Eriksjökul. Dieser ist deutlich kleiner in seiner Fläche als der 4.490 ft hohe Hofsjökull, aber mit seiner Höhe von 5.510 ft doch ein „Großer“. Das schöne Wetter macht richtig Spaß und nach einem Häkchen bis zur nordöstlichen Küste geht es geradewegs zurück nach Reykjavik. Nach einem spektakulären Flug erhalten wir von Reykjavik Approach wieder die Freigabe zum Einflug in den Luftraum D und bekommen die VFR-Strecke 2 zum Anflug auf die 19 zugewiesen.

Morgen soll es regnen und so planen wir für den Montag, den 28.07., die „Blaue Lagune“ zu besuchen um uns einmal ausgiebig der Isländischen Badekultur hinzugeben. Wir relaxen in schönem heißen und mineralreichen Salzwasser im weitläufigen Freibad, das durch ein nahegelegenes Geothermalkraftwerk beheizt wird.

Nachdem wir alle gut durch gekocht sind fahren wir mit dem Touristenbus wieder zurück nach Reykjavik, wo wir essen, trinken und erschöpft ins Bett fallen – alles ist gut.

Dienstag der 29.07. ist wieder der Langjökul angesagt, diesmal aber mit dem Allrad-PKW. Als erstes steuern wir über die F 35 das Geothermalgebiet Geysir an. Berühmt durch seine regelmäßig und alle paar Minuten eruptierenden Geysir Strokkur. Nur wenige Kilometer weiter sehen wir bereits das nächste touristische Highlight, den Wasserfall Gullfoss. Im Sommer rauschen ca. $130\text{m}^3/\text{sec}$. den 32m hohen zweistufigen Wasserfall hinunter. Es ist ohrenbetäubend laut, und die Gischt sorgt für feuchte Touristen, die sich ohne Regenbekleidung über den Fußweg direkt auf die Aussichtsplattform der erste Kaskade wagen. Fotos schießen und weiter zum Langjökull.

Die Kjölurroute verändert etwas weiter nördlich ihr Gesicht. Nur noch vulkanisch geprägte Landschaften, keine wirkliche Zivilisation mehr. Hier und da mal ein Geländewagen. Die Teerstraße ist der auf dieser Route vorwiegenden Gravelroad gewichen und schlängelt sich durch die karge Steinwüste. Hinter unserem SUV bildet sich eine lange Staubfahne. Irgendwann biegen wir links ab nach Jarlhettur. Die Piste wird nun richtig heftig. Nach einer guten halben Stunde rumgeschaukel erreichen wir das einzige Haus vor Ort. Es ist Ausgangspunkt für Touristenfreaks, die mit überdimensionierten Geländewagen oder auch 4-achsigen Allrad MAN-Bussen zu einer der Gletscherzungen des Langjökull kutschieren um dort an geführten Schneemobiltouren auf dem Gletscher teilnehmen. Wir laufen einige Kilometer der vor uns liegenden Gletscherzunge entgegen, aber die will uns in ihrer Dimension nicht so wirklich näher kommen. Die Gegend ist bizarr und schön zugleich. Aber es hat gefühlte 40 kt Wind, es ist schw....kalt und wir beschließen zurück nach Reykjavik zu fahren.

Am Mittwoch, den 30.07. starten wir unseren zweiten Lokalflyg in den Norden. Es geht zum nördlichsten Gletscher, dem Drangajökull, etwas über dem 66. Breitengrad gelegen. Vorbei an unberührte Landschaft der isländischen Trolle und Feen überfliegen wir Wasserfälle, tief in das Land einschneidende Fjorde und hier und da kleine Ansiedlungen.



Der Nordwesten Islands, Fjorde ohne Ende...

Allerdings sorgen zum Teil heftige Turbulenzen für einen nicht ganz so entspannten Flug wie vor drei Tagen. Wir landen in BIRK heute auf der 01 und erleben mal wieder einen genialen Anflug auf die Isländische Hauptstadt. Dank der drei Pisten ist uns der Bodenwind mit 27 kt relativ egal. Wir haben ihn direkt auf der Nase. Also lange Landung, sonst rollen wir in den Abend...

Beim Abendessen beschließen wir am nächsten Morgen den Rückflug nach Wick anzutreten. Die Wetterbedingungen scheinen für den 650 Nm langen Flug zu stimmen, nur die Windprognose treibt uns die Sorgenfalten auf die Stirn. 15 – 20 kt Gegenwind auf dem ersten Drittel der Strecke, dann ist ein Windsprung vorhergesagt, der uns zumindest eine leichte Rückenwindkomponente bescheren soll.

Am Donnerstagsmorgen sind wir startklar.



Tobi, Jens, Georg und Hermann vor dem Start...

Die Flugzeuge sind durchgecheckt, alle Tanks sind wieder bis zum Rand aufgefüllt und wir haben unsere Schutzausrüstung angelegt. Alle Unterlagen, Karten und der Proviant liegen griffbereit, die Flugpläne und der General Aviation Report für die Einreise nach England sind versendet. Auf geht's mal wieder. Schon die ersten 60 Meilen auf Kurs 122 bis zum NDB Lima Hotel bestätigen den Gegenwind von 10 – 15 kt. Jetzt geht es auf den offenen Atlantik. Nach einer weiteren halben Stunde sind es schon 20 kt auf der Nase und die Sichten sind auch nicht mehr so prickelnd. Angezeigte Groundspeed 85 kt. Hermann fliegt seinen Kurs und ich fange an zu rechnen: Motorsetting und Kraftstoffverbrauch, Groundspeed, voraussichtliche Flugdauer und hochgerechnete Ankunftszeit laut GPS. Bei nur 85 kt GS verbleibt uns eine sichere Reserve von ca.

einer halben Stunde – ohne An- und Abflugverfahren. Bei der Entfernung definitiv zu wenig und auf einen Windsprung zu unserem Vorteil können und wollen wir uns nicht verlassen. Ich funke Jens und Tobi an und berichte, dass wir unter den aktuellen Bedingungen umkehren werden. Wenn die DA 40 von der Endurance her wirklich ausreichend Reserve hat und weiterfliegen möchten, ist das kein Problem für uns. Jens und Tobi diskutieren intern und treffen ihre Entscheidung: wir fliegen weiter. Wir verabschieden uns von unseren Freunden und wünschen uns gegenseitig gutes Gelingen. Hermann steuert die Aquila auf Umkehrkurs zurück nach Reykjavik.

Am Abend sitzen wir in einem Guesthouse in Reykjavic, hoffen auf einen guten Flug unserer Freunde, schauen uns den Wetterforecast für Freitag an, und überlegen, wie wir mit der Windsituation umgehen werden als uns die SMS von Jens und Tobi erreicht: Gut in Wick gelandet.

Das ist eine wirklich gute Nachricht. Wir beschließen Morgenfrüh erst einmal nach Egilsstadir zurück zu fliegen. Von dort aus ist das Leg zurück an den Färöerinseln vorbei nach Wick mit 520 NM rund 130 Nm kürzer – und wir haben Vagar noch als Option für eine Zwischenlandung, falls notwendig.

So machen wir es und düsen bei wieder gutem Wetter am nächsten Morgen nach Egilsstadir. Kurz vor Egilsstadir erwartet uns ein heftiger Regenschauer mit Graupel der uns mit Kurs 040 die letzten 10 Minuten im Anflug auf die 04 beschäftigt. Die Horizontalsicht ist eingeschränkt aber wir fliegen noch unter VMC. Nach der Landung geht die Zeremonie wieder los: Tanken, Flugplan, GAR...

Der lokale Schauer hat sich verzogen und wir heben um 13:20 UTC in BIEG ab. Der Flug zurück ist fast unspektakulär, kein Rückenwind, aber auch kein Gegenwind. Wir haben gute Sichten und sogar die Färöer Inseln sind frei. Ein Anflug auf Vagar wäre heute problemlos möglich, ist aber auch diesmal nicht notwendig. Wir bekommen frühzeitig mit Wick Approach Verbindung. Der Flugplatz ist frei, Wolkenuntergrenzen bei ca. 2.500 ft, Horizontalsicht mehr als 10 km. Wir erreichen Wick nach 5:05 h Flugzeit. Die letzten 45 Minuten vor Schottland müssen wir jedoch wieder bei marginalen Wetterbedingungen und Wolkenuntergrenzen von weniger als 1.000 ft. AGL fliegen, bevor das Wetter ca. 15 Meilen vor Wick wieder aufmacht. Die Tanknadeln stehen auf beiden Seiten zwischen viertel und halb.

Wir übernachten wieder im Norseman Hotel, Andrew von Far North Aviation hat wieder alles organisiert.

An diesem Abend telefonieren wir mit Jens und Tobi. Unsere DA 40 Crew ist heute gut in Bad Hersfeld gelandet. Wir wollen unsere zwei letzten Etappen morgen angehen.

Das Wetter bereitet uns am Samstag, den 01. August jedoch wieder einige Sorgen. Über der Mitte Schottlands und Südöstlich der britischen Insel sind Niederschläge mit eingelagerten Gewittern gemeldet. Wie entschließen uns ein „kleines Häkchen“ zu fliegen, um sicher nach Leer-Papenburg zu kommen.

Wir starten um 09:26 UTC Richtung Osten und erbitten als erstes bei Scottish Information eine Freigabe zum Durchflug der vor uns liegenden EG D-809S. Es eilt etwas, denn das Gebiet beginnt 13 Meilen von Wick entfernt. Dann bekommen wir die Erlaubnis zum Durchflug, werden aber nach unserem Flugplan gefragt, es liegt wohl keiner vor...

Wir werden auf die Frequenz von Aberdeen Approach gereicht und Hermann gibt den Flugplan nochmals per Funk auf. War ziemlich easy, er liest einfach die Daten der Kopie unseres Flugplanes vor, den wir via Far North Aviation schon aufgegeben hatten. Nach zwei Minuten ist alles erledigt und wir fliegen immer weiter der norwegischen Küste entgegen. 90 Meilen vor Stavanger haben wir unseren Wegepunkt gelegt. Ab hier können wir dann frei von Wetterkapriolen den direkten Kurs Richtung Südosten nach EDWF Leer-Papenburg einschlagen. Allerdings haben wir jetzt stetigen Wind mit ca. 15 Knoten auf der Nase und es geht mit gut 90 kt GS eher verhalten daher.

Von Aberdeen Approach werden wir nach der zweiten Flugplanaufgabe weiter durch den Äther gereicht. Wieder zurück zu Scottish Information, von dort zu Norway Information dann auf Kopenhagen Information. Hier werden wir von der netten Controllerin gefragt, ob wir die gesamte Strecke VFR fliegen werden, und, sie fragt nach unserem Flugplan, der wohl nicht vorliege???? Nachdem Hermann ihr erklärt, dass wir sowohl einen per E-Mail, als auch einen per Funk abgegeben haben, ist sie zufrieden. Wir müssen aber nun alle 15 Minuten bei der netten Dame mit der smarten Stimme eine Positionsmeldung per Koordinaten abgeben. Dann ist wohl Schichtwechsel bei Kopenhagen Information, die Ablösung macht kurzen Prozess mit uns und reicht uns flugs an Amsterdam Information weiter. Auch gut, aber die Damen hatte eine so beruhigende und nette Stimme...

Wer auf Amsterdam Information funkt, ist nicht mehr wirklich weit vom Festland entfernt. Amsterdam reicht uns dann irgendwann nach Bremen Information weiter und es ist schön, mal wieder ein norddeutsches „moin moin“ zu hören. Wir landen nach 5 Stunden und 43 Minuten um 15:09 h in Leer. Wir tauschen unsere Trockenanzüge gegen die leichte Fliegermontur, Kaffee trinken, Tanken und ab durch die Mitte nach EDGE Eisenach. Der Türmer in EDGE macht pünktlich um 20 h LOC den Laden dicht.

Wir schweben noch vor der Zeit in die Platzrunde ein, und um 19:42 setzen wir die Aquila wieder sanft auf die 28 in EDGE. Danke Aquila, danke Rotax, danke Flymap, denn alles ward gut...

Nach 10 Tagen mit gut 40 Flugstunden und über 4.100 Nm Flugstrecke kommt mir plötzlich der lockere Spruch eines A320 Linienpiloten in den Sinn: „Langstreckenfliegen ist geballte Langeweile, unterbrochen von kurzen Momenten großer Angst.“

Unser Islandflug war sicherlich das absolute Highlight in unserer bisherigen Fliegerlaufbahn, hat sehr viel Spaß gemacht, hat uns viele wertvolle Erfahrungen gegeben, hat aber sicherlich auch hier und da an unseren mentalen Leistungsgrenzen gekratzt. Die Crew-Chemie, umfassende Schulungen, die Flugerfahrung der Piloten, die persönliche Ausrüstung, ein zuverlässiges und gut instrumentiertes Fluggerät mit guter Reichweite und das Wetter - alles muss passen. Sonst kann eine solche Tour auch schnell zum Himmelfahrtskommando werden. Der Nordatlantik ist halt kein Baggersee.

Und irgendwie ist da doch etwas dran, an dem Spruch vom Linienpiloten...

Text: Georg Köhler

Fotos: Jens Thamer, Tobias Stein, Dr. Hermann Hofmann, Georg Köhler

Wetterdienste

<https://www.Flugwetter.de> (gebührenpflichtig)

<https://www.flygmet.dk/Flygmet/pages/login.jsp>

(Flugwetter Dänemark, einmalige Anmeldung erforderlich)

Sonstige Informationen:**Luftfahrerkarten:**

ICEO Deutschland Blatt Hannover NO 51/6 und

Hamburg NO 53/6, 1:500.000

Jeppesen EG-2, 1:500.000

Island Sjöflugskort VFR Chart 2008

Jeppesen MID ATLANTIC Plotting Chart

Digitale Karten:

Stauff Systec GmbH (Flymap)

- Intellimaps Europa 2014

- ICAO Germany 2014

- Island Sjöflugskort VFR Chart 2008

Anflugblätter:

AIP Deutschland,

AIP Iceland <http://ww2.caa.is/FlugmalahandbokinAIP/Is>

Jeppesen VFR-Manual Trip-Kit United Kingdom, Danmark/Färöer

General Aviation Report:

<https://www.gov.uk/government/publications/general-aviation-operators-and-pilots-notification-of-flights>

Kraftstoffpreise:

EDWF Leer-Papenburg	AVGAS	2,28 €
---------------------	-------	--------

EGPC Wick	AVGAS	2,34 €
-----------	-------	--------

BIEG Egilsstadir	AVGAS	2,08 €
------------------	-------	--------

BIRK Reykjavik	AVGAS	2,12 €
----------------	-------	--------

Gesamtflugdaten der D-ETGK:

<u>Leg</u>	<u>Datum</u>	<u>von – nach</u>	<u>Nm</u>	<u>Flugzeit</u>	<u>Ø kt/h</u>
Leg 1:	24.07.	EDGE-EDWF Leer Papenburg	178 Nm	1:42 h	104,7
Leg 2:	24.07.	EDWF-EGPC Wick	481 Nm	4:10 h	115,4
Leg 3:	25.07.	EGPC- BIEG Egilsstadir	522 Nm	4:44 h	110,3
Leg 4:	25.07.	BIEG-BIEG Egilsstadir	320 Nm	3:05 h	103,9
Leg 5:	26.07.	BIEG-BIRK Reykjavik	268 Nm	2:40 h	100,5
Leg 6:	27.07.	BIRK-BIRK Lokal	272 Nm	2:38 h	103,3
Leg 7:	30.07.	BIRK-BIRK Lokal	282 Nm	2:53 h	97,8
Leg 8:	31.07.	BIRK-BIRK Umkehrflug	333 Nm	3:24 h	98,0
Leg 9:	01.08.	BIRK-BIEG Egilsstadir	268 Nm	2:43 h	98,7
Leg 10:	01.08.	BIEG-EGPC Wick	522 Nm	5:05 h	102,7
Leg 11:	02.08.	EGPC-EDWF Leer-Papenburg	504 Nm	5:43 h	88,2
Leg 12:	02.08.	EDWF-EDGE Eisenach	178 Nm	1:53 h	94,5
Gesamt			4.128 Nm	40:42 h	