



12 Upgrade: Remos hat sein UL zum LSA GXiS weiterentwickelt



36 Der fühlt sich wohl! Tipps fürs Fliegen mit Haustieren



Titelthema



46 Gletscher, Vulkane, Einsamkeit: Zwei Crews aus Deutschland wagen sich mit ihren Einmots nach Island



86 Cabrio oder Coupé: Der J-Ro lässt sich öffnen oder geschlossen fliegen

KONTAKTDATEN
fliegermagazin

Redaktion
 Telefon: 040/389 06 521
 Fax: 040/389 06 529
 E-Mail: redaktion@fliegermagazin.de

Anzeigenabteilung
 Telefon: 08146/99 89 03
 E-Mail: klaus.macholz@fliegermagazin.de

Abo- und Kundenservice
 (auch bei Adressänderung oder Zustellproblemen)
 Telefon: 040/389 06 880
 Fax: 040/389 06 885
 E-Mail: abo@fliegermagazin.de

Sie wollen Einzelhefte bestellen?
 heftnachbestellung@jahr-tsv.de

Besuchen Sie uns im Internet!
www.fliegermagazin.de
www.facebook.com/fliegermagazin

FOTOS: ZEICHNUNG: JAHN HANFINGER, REMOS AIRCRAFT, GEORG KOHLER, HELMUT MAUCHER, KÜTSCHKE

MENSCH & MASCHINE

- Pilot Report: Remos GXiS**
Die bewährte GX wurde für den US- und den europäischen LSA-Markt zur GXiS ...12
- Pilot Report: Piper M600**
Die neue Turboprop von Piper überbietet ihre Vorgängerin in allen Bereichen ...24
- Neue Avionik für Embraer Phenom 100 EV**
Die aktuelle Version des Einsteiger-Jets ist mit Garmin G3000 ausgestattet ...30
- Fliegen in der Jugendbildungsstätte Juist**
Die »JuBi« zeigt Jugendlichen, was in ihnen steckt – seit 60 Jahren ...32
- Fliegen mit Tieren**
Tierärzte sagen, worauf es ankommt, wenn man Hunde an Bord mitnehmen will ...36
- Vintage Aerobatic World Championship**
Dänische Piloten zogen die erste Kunstflug-WM für Oldtimer in Stauning auf ...40
- Zum 130. Geburtstag von Melli Beese**
Die erste Motorfluglizenz für eine Frau in Deutschland – 1911 ein harter Kampf ...94

AKTUELL

- NEWS**
Airliner Classics / Messe Avieur / Turbo-Limbach / P200GT für die NASA ...8
- NEUE PRODUKTE**
Tanksensoren / Pilotengeschenke / Uhren von Sinn / Drohnen-Buch ...10
- Gastkommentar der AOPA-Germany**
Mehr Freiheit für IFR-Piloten ...18
- fliegermagazin-Leserreisen 2017**
Oshkosh, Lappland, Südengland, Elba, Korsika, Côte d'Azur, Baltikum ...32

REISE & ERLEBNIS

- Einmotorig VFR nach Island**
Akribisch vorbereitet meistern zwei Crews die gigantischen Strecken über Wasser ...46
- Touch & Go Pellworm**
Die unterschätzte Nordfriesische Insel ...54
- Gratis! 5 Landegutscheine** ...57

PRAXIS

- KNOW-HOW Landschaft lesen**
Piloten leichter Maschinen gewinnen viel, wenn sie ihre Umgebung verstehen ...60
- FLIEGEN Mehrmotorig fliegen**
Multi Engine Piston – Motorausfall spielt bei dieser Ausbildung eine große Rolle ...64
- METEO Die Folgen von SERA**
Die neuen Regeln müssen bei der Flugplanung berücksichtigt werden ...70
- RECHT Luftraumverstoß**
Welche Konsequenzen die Verletzung von Lufträumen hat ...72
- UNFALLAKTE Crash beim Start**
Überladen, unpassende Klappenstellung und Rückenwind – zu viele Fehler ...74
- SICHERHEIT Daraus habe ich gelernt**
Falsche Fokussierung führt zur Missachtung der Luftraumstruktur ...76
- QUIZ Fragen für Piloten**
Testen Sie Ihr Wissen! ...77

ULTRALEICHT

- Pilot Report: DTA J-Ro**
Der französische Tragschrauber kann mit oder ohne Türen betrieben werden ...86
- UL-News**
Erstflug BF139 / Blois 2016 / Flight Design gerettet / Zulassung für ELA 10 Eclipse ...93

RUBRIKEN

- EDITORIAL ...3
- FOTO DES MONATS ...6
- IMPRESSUM ...78
- UNTERHALTUNG ...96
- VORSCHAU ...98



60 Das »sieht« man doch! Wer die Landschaft lesen kann, ist sicherer und komfortabler unterwegs

Die digitale Ausgabe für iPad und andere Lesegeräte finden Sie unter www.fliegermagazin.de/epaper

Laden im App Store ANDROID APP BEI Google play Erhältlich bei amazon



Mit Zusatztank: Die Aquila A210 von Georg Köhler (rechts) auf dem Flugplatz von Reykjavik. Abwechselnd übernahm Hermann Hofmann das Steuer

Über der Ostküste: An Schönwettertagen lädt die Insel zu Inlandsflügen ein. Doch die Bedingungen können sich schnell ändern

EINMOTORIG NACH ISLAND

Feuer und Eis

Vulkane, die über 6000 Fuß hoch sind, Gletscher, die bis ins Meer ragen – Island ist spektakulär. Aber von Deutschland aus nur zu erreichen, wenn man extrem weite Legs über Wasser in Kauf nimmt. Zwei Crews aus Deutschland haben sich akribisch auf ihre Flüge vorbereitet

TEXT **Georg Köhler**
 FOTOS **Jens Thamer, Tobias Stein, Hermann Hofmann, Georg Köhler**

Wie die Teletubbies klettern wir in unsere Flugzeuge. Wir tragen atmungsaktive Unterwäsche, Isolieranzug, Überlebensanzug und Schwimmweste. Immer wieder wischen wir uns den Schweiß von der Stirn – in Leer-Papenburg hat es 28 Grad und der Wärmeanzug unter dem Trockenanzug eine Isolierdicke von 0,93 Clo. Damit würden wir zwar in sechs bis acht Grad kaltem Wasser rund zwei Stunden überleben, Zeit genug, um in die mitgeführte Rettungsinsel zu klettern, doch das Überleben bei 28 plus x Grad in der Kabine eines Flugzeugs wird zum Saunagang.

Dafür können wir direkt über die Nordsee nach Wick im Norden von Schottland fliegen, 481 Nautische Meilen. Die Diamond DA40 NG von Jens Thamer und Tobias Stein ist mit Long-Range-Tanks ausgestattet und hat als Viersitzer keinerlei Probleme mit der Zuladung. Anders meine Aquila. Mit einer ausfliegbaren Kraftstoffmenge von 110 Litern und 650 Nautischen Meilen Reichweite sind ihre Reserven zu gering für einen Flug nach Island: Der weiteste Abschnitt misst 522 Nautische Meilen. Deshalb hat-

te ich meinen Flieger beim Hersteller mit einem Turtle-Pac-Bladdertank ausrüsten lassen. Mit den knapp 40 Litern des Zusatztanks kann die A210 insgesamt 149 Liter ausfliegbaren Kraftstoff an Bord nehmen. Das verhilft ihr zu einer Flugzeit von zirka 8,5 Stunden. Darüber hinaus hatte Aquila mittig hinter den Kopfstützen eine Halterung für die Rettungsinsel montiert sowie die maximale Abflugmasse um fünf Prozent erhöht, auf 787,5 Kilo, sodass etwa 285 Kilo Zuladung möglich wurden. Nach der Flugerprobung durchs Werk und diversen Stempeln der EASA auf dem Permit to fly konnte ich meinen Adler in Schönhagen in Empfang nehmen.

Begonnen hatte die Vorbereitung der Reise schon lange davor. Nordatlantikflugseminar in Egelsbach, Flugwetter-Refresher des Deutschen Wetterdiensts, Sea-Survival-Lehrgang in Elsfleth – für die vielen Eventualitäten und Widrigkeiten einer solchen Tour wollten wir möglichst gut gerüstet sein. Dazu gehörte auch das richtige Kartenmaterial: Stauff Systec (Flymap) hatte die von uns angelieferte Island Sjöflugskort VFR Chart eingescannt, georeferenziert und uns digital zur Verfügung gestellt. Wahrscheinlich haben wir das einzige Flymap L GPS mit einer Islandkarte.

24. Juli, Treffpunkt Leer-Papenburg. Jens und Tobi sind mit der DA40 aus Bad Hersfeld gekommen, Hermann und ich mit der

A210 aus Eisenach. Für die nächsten zwei Tage verspricht die Wetterprognose auf der gesamten Strecke leichten Rückenwind aus südwestlicher Richtung, dazu geringe Bewölkung und vor allem einen Spread von mehr als sechs Grad über Nordsee und Nordatlantik. *Nur keine Überraschungen bitte, wir fliegen in VMC ...!* Den General Aviation Report für Schottland haben wir bereits am Vortag abgeschickt, die Flugpläne per Internet aufgegeben. Nun wird es ernst mit dem Sprung über die Nordsee!

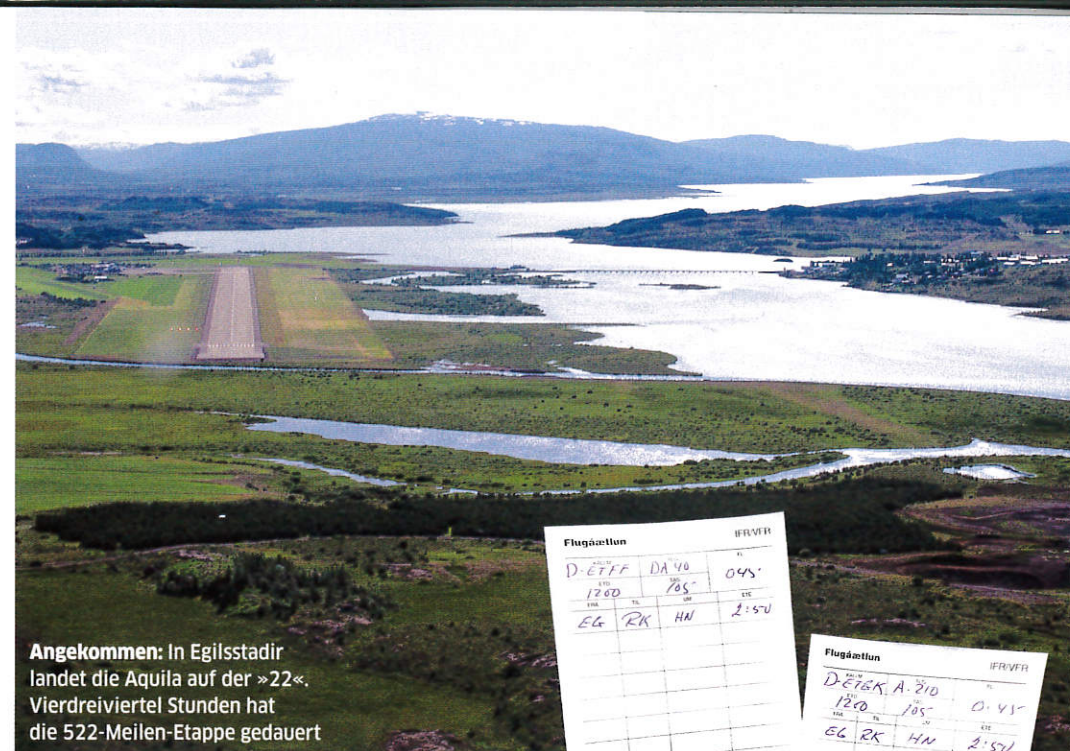
Der 100-PS-Rotax zerrt an unserer bereits im Startlauf deutlich trägeren Aquila und bringt sie auf Rotationsgeschwindigkeit; sicherheitshalber haben wir V_R von 55 auf gute 65 Knoten erhöht. Mit 78 Knoten und 500 Fuß pro Minute steigen wir auf Reise Flughöhe. Dank offener Lüftungsdüsen und Wetterfenstern stellt sich in unseren Anzügen bald ein angenehmes »Betriebsklima« ein, und wir drehen auf Kurs 316. Den Flugplan öffnet der ausgesprochen hilfsbereite Türmer in Leer-Papenburg. Über Borkum und später östlich an der EH-D 42 vorbei geht es auf die offene See zum ersten Wegpunkt. Danach halten wir Kurs auf Banff, nördlich von Aberdeen, und schließlich auf Wick in Schottland.

Die Sicht über der Nordsee ist prima, ein Mal passieren einen heftigen, aber lokalen Regenschauer. Nach zweieinhalb Stunden stellen wir den Tankwahlschalter auf den

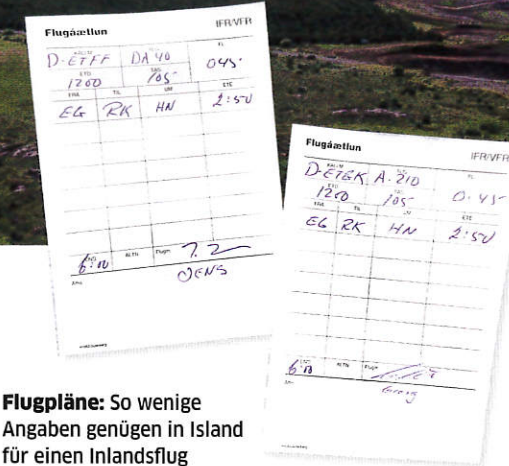
rechten Flächentank und öffnen das Ventil vom Bladdertank zum linken Flächentank. Druckschalter mit Sicherungskappe im Panel entsichern und betätigen ... Die rote Leuchtdiode zeigt an, dass die Kraftstoffpumpe arbeitet. Dies bestätigt nach einiger Zeit auch die langsam kletternde linke Tankanzeige. Alles funktioniert tadellos – Nordatlantik wir kommen!

Ein unendlich fern erscheinender Horizont umgibt uns, unten nur Wasser. Mit ordentlichem Wind und der Sonne im Rücken spulen wir die 481 Nautische Meilen bis Wick in vier Stunden und zehn Minuten ab. Das sind im Schnitt 115 Knoten – bei 60 Prozent Leistung, so kann es weiter gehen. Wir haben Kontakt mit Scottish Information und hören auf 123,45 MHz mit, der offizielle Air-to-air-Frequenz. Sie sollte uns im Laufe der Tour noch gute Dienste leisten.

In Wick hat Andrew von Far North Aviation für uns schon eine Unterkunft im Norseman Hotel gebucht. Einer seiner Mitarbeiter fährt uns hin und wird uns am nächsten Morgen auch wieder abholen. Duschen, die Überlebensanzüge zum »entdunsten« aufhängen, und wir sind fit für einen Abendspaziergang in der Hafenstadt. Es gibt eine Kleinigkeit zu essen und zur Belohnung für den tollen Flug ein kühles Pint of Lager.



Angekommen: In Egilsstaðir landet die Aquila auf der »22«. Vierdreiviertel Stunden hat die 522-Meilen-Etappe gedauert



Flugpläne: So wenige Angaben genügen in Island für einen Inlandsflug

Am nächsten Morgen bietet uns Sky View COSMO-EU vom Deutschen Wetterdienst eine hilfreiche Prognose fürs nächste Leg über den Nordatlantik. Es ergänzt die Satelliten- und Radarbilder und informiert über Windstärke und -richtung in unterschiedlichen Höhen, über Niederschlag, Wolkenhöhen, Temperatur, Taupunkt und den daraus resultierenden Spread. Doch Achtung: Derartige Wetterprognosen sind Rechenmodelle, und je länger der Voraussagezeitraum, desto wackeliger wird die ganze Vorhersage!

Andrew, unter Ferrypiloten seit langem eine Legende, verkauft uns Sprit. Es gibt übrigens nichts, was er für Piloten nicht vorrätig hat oder besorgen kann: Sicherheitsausrüstung, Zusatztanks und und und.

Natürlich auch einen passenden Trichter für den Bladdertank der Aquila. Der Preis pro Liter Avgas liegt bei 2,34 Euro inklusive Steuer – eine Wohltat, seit wir in Cagliari auf Sardinien mal 3,88 Euro berappen mussten. Heute zählt jeder Liter: Wir haben den längsten Abschnitt vor uns. Den Flugplan für die 522 Nautische Meilen weite Etappe nach Island aktiviert Andrew für uns.

Die Windprognose war richtig: Auf 4500 Fuß fliegen wir mit 15 bis 20 Knoten



Vor dem großen Sprung: Im schottischen Wick werden DA40 NG und A210 vollgetankt



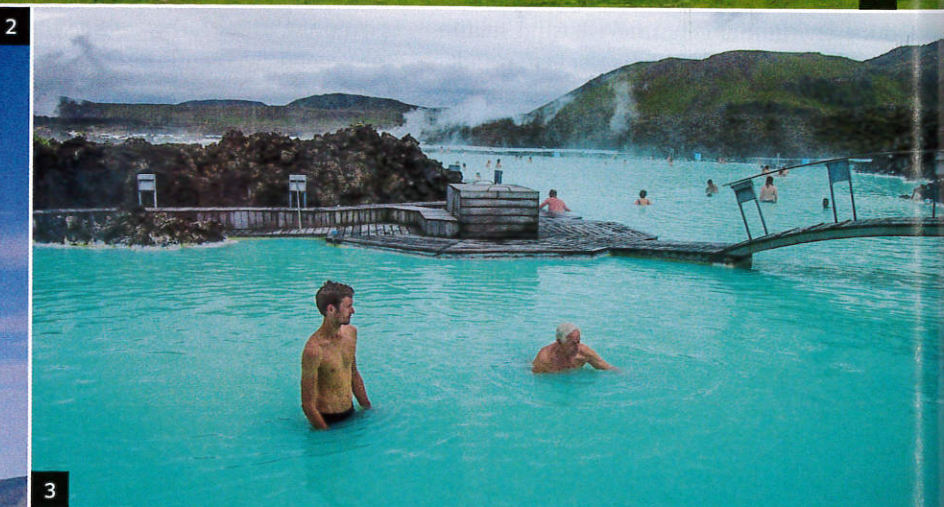
Zweiter Versuch: von Egilsstaðir nach Reykjavík. Am Vortag haben tiefe Untergrenzen zur Umkehr gezwungen



Fjordlandschaft: Im Nordwesten der Insel wirken die Berge oben wie abgeschnitten



1



4



Rückenwind und tollem Wetter am Orkney Archipel vorbei und dem NDB Mike Yankee der Färöer-Inseln entgegen.

Kurz vor den Färöern ist Schluss mit dem Schönwetterfliegen – Schichtwolken, die uns entgegen ziehen, verlangen Konzentration. Wir melden uns auf Ansage von Scottish Information bei Vágur Approach. Die Inseln liegen in dichten Wolken, nur die Gipfel der bis zu 2500 Fuß hohen Berge lugen uns entgegen. Unter der Stratus-Abschirmung umgibt uns diffuses Licht – fast mystisch erscheint der Flug vorbei an den Färöer-Inseln. »Delta Echo Tango Golf Kilo, this is Vágur Approach. 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 Vágur, weshalb der Controller nun alle paar Minuten unsere Position und Höhe wissen möchte.

Über dem Mike-Yankee-NDB gehen wir auf neuen Kurs »direct BIEG Egilsstadir«. 15 Minuten später reicht uns Vágur Approach an Iceland Radio weiter – während uns die fette Schichtbewölkung wieder an CAVOK-Bedingungen weiterreicht. Färöer als Wegpunkt zu nehmen ist gut – als Option für eine ungeplante Landung in Vágur. Aber Vágur als Tankstopp auf einem VFR-Flug einzuplanen grenzt bei den vorwiegenden Wetterverhältnissen und mangels Alternates an Harakiri.

1 | Grünes Island: Bei Ausflügen am Boden werden verschiedene Gegenden erkundet. Sehr einsam erscheint die kleine Siedlung am Fuß der Berge

2 | »Sonnenfahrt«: Sólfar ist ein Wahrzeichen von Reykjavík. Die Edelstahlskulptur, die ein Wikingerschiff darstellt, zeigt zum Sonnenuntergang im Norden

3 | Badespaß: Die Blaue Lagune liegt südwestlich der Landeshauptstadt. Ihr mineralreiches Wasser wird durch ein Geothermal-Kraftwerk geheizt

4 | Krasser Kontrast: Die Landschaften an der Ringstraße im Süden Islands wirken wie montiert – vorn warm und bewachsen, hinten schroff und lebensfeindlich

Die Tankanzeige verrät inzwischen, dass drei Achtel des Flächentankvolumens verbraucht sind: Zeit, die ersten 20 Liter in den linken Tank zu pumpen. Die restlichen 20 Liter sind in gut einer Stunde fällig. Alles funktioniert wie es soll, nur Iceland Radio kann uns aus 4500 Fuß Höhe nicht hören. Also senden wir auf der Air-to-air-Frequenz und bitten um Relay. Nach zweimaligen Anruf meldet sich eine Lufthansa-Maschine, und wir bitten den großen Kollegen, Iceland Radio unsere Position und Höhe sowie die voraussichtlich verbleibende Flugzeit bis BIEG Egilsstadir mitzuteilen: eine Stunde, 55 Minuten. Der sehr freundliche Kapitän würdigt unseren Flug mit kleinen Einmots über den großen Teich mit einem fast gesungenen »Respekt ...«.

Wir folgen der magentafarbenen GPS-Linie über kleine flache Seenebelfelder gen Island. Der Display-Hintergrund ist nun wieder schwarz – draußen nur unendliches Blau in allen Richtungen. Ruhige See, keine Schaumkronen, die Groundspeed-Anzeige zeugt von einer stetig guten Rückenwindkomponente. Nachdem wir über eine weitere Relay-Funkverbindung unsere Positionsdaten übertragen haben, bekommen wir direkten 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 Flymap-Displays ist immer noch schwarz, da sehen wir am Horizont flache Wolkenformationen über einer Gebirgsstruktur: Island! Nach so viel Wasser sind wir von diesem Anblick sehr angetan und freuen uns. Irgendwann wandert dann auch der schwarze Hintergrund des GPS vollständig nach Südosten aus; wir haben wieder Land unter den Flächen und eine Karte auf dem Display.

Über den Reyoarfjörður, wunderschön und fast 30 Kilometer lang, fliegen wir nach

Für alles gerüstet: Hermann Hofmann und Georg Köhler



Island ein. Es geht über den Küstenhöhenzug, der sich zwischen und hinter den zahlreichen Fjorden bis in 4300 Fuß aus dem Atlantik erhebt und zu großen Teilen noch schneebedeckt ist. Wir verabschieden uns von Reykjavik Control und rasten Egilsstadir (BIEG). Jens und Tobi sind mit der DA40 seit einer viertel Stunde dort. Der nette Towermann erwartet uns bereits und gibt uns gleich die »22« zur Landung frei. Besser eine lange Landung – mit 2000 mal 55 Metern ist die Piste als Alternate für Linienmaschinen konzipiert und rund um die Uhr sowie an sieben Tagen der Woche geöffnet.

Zoll erledigen und dann raus aus den Trockenanzügen. Trotz einer Flugzeit von vier Stunden und 44 Minuten steht die Tankanzeige der Aquila, dank Zusatztank, noch auf fast halbvoll. In der DA40 NG von Jens und Tobi sieht es nicht anders aus. Wir gönnen uns im Airport-Restaurant einen großen Kaffee und ein dickes Stück Kuchen, dann wird überlegt, wie es mit dem heutigen Tag weitergeht: Übernachten oder das gute Wetter ausnutzen und noch nach Reykjavik fliegen?

Wir entschließen uns zum Weiterflug. Das Wetterbriefing sagt gute Bedingungen entlang der Südküste voraus, lediglich am südlichsten Punkt, ganz in der Nähe des 5466 Fuß hohen Eyjafjallajökull, der bei seinem Vulkanausbruch vor sechs Jahren die gesamte Luftfahrt in Atem gehalten hatte, soll sich das Wetter temporär etwas verschlechtern. Für Reykjavik sind wieder gu-

AUSRÜSTUNG, HILFSMITTEL, INFO-QUELLEN

AUSRÜSTUNG Überlebensanzüge, Schwimmwesten, Rettungsinsel, wasserdichter Fünf-Liter-Packsack mit Notration, Süßwasser, Signalfackeln, Handfunkgerät und LED-Taschenlampe, »Emergency Procedure« für eine Notwasserung, leichter Surface-Rechner mit Fluginformationen, Zugang zu diversen Wetterdiensten (s. u.), dazu eine Minitasche mit Reiseproviant und zwei Litern Wasser.

KARTEN, AIP Papier-Luftfahrtkarten: u. a. Jeppesen EG-2 (UK), Island Sjöflugkort VFR Chart, Jeppesen Mid Atlantic Plotting Chart; digitale Luftfahrtkarten: u. a. Stauff System (Flymap) Intellimaps Europa; Anflugkarten: AIP Iceland,

www.caa.is/FlugmalahandbokinAIP/Is, Jeppesen VFR-Manual Trip-Kit United Kingdom, Danmark/Färöer; AIP für alle Länder,

über die die Route bis Island führt. Dort: www.isavia.is/english/c/aip. Die Luftraumstruktur über Island ist sehr übersichtlich, die Flughafenbereiche sind in der online frei verfügbaren AIP Iceland ausführlich dargestellt.

FLUGPLANUNGSPROGRAMME u. a. Flymap Win

EINFLUG UNITED KINGDOM General Aviation Report, www.gov.uk/government/publications/general-aviation-operators-and-pilots-notification-of-flights

WETTERDIENSTE pc.met, www.flugwetter.de (gebührenpflichtig); Flugwetter Dänemark, www.flygmet.dk/Flygmet/pages/login.jsp (einmalige Anmeldung erforderlich)



KARTE: DENKER GRAFFIK

te Bedingungen zu erwarten. Doch diesmal liegt die Prognose falsch: 20 Nautische Meilen südöstlich des Eyafjallajökull ist es mit dem schönen Flugwetter vorbei. Innerhalb von wenigen Minuten sinkt die Wolkenuntergrenze auf knapp 500 Fuß – umkehren!

Wir übernachten in einem kleinen Ferienhaus etwas außerhalb von Egilsstadir, der mit 2260 Einwohnern größten »Stadt« im Osten Islands. Unser Vermieter kümmert sich bestens um uns. Nicht nur, dass er uns des Abends noch zum Essen chauffiert; in seinem betagten Allrad-Volvo fährt er uns anderntags auf dem Weg zum Flughafen erst mal zum Frühstück, wartet geduldig, 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, sonnenbeschienen zeigt er sich von seiner besten Eisseite.

Reykjavik Approach lotst uns über die VFR-Anflugroute 4 auf die Piste 01. BIRK ist ein Regionalflughafen; als internationaler Airport dient Keflavik (BIKF) weiter südwestlich.

Im Radisson Blu Hotel besorgen wir uns ein Doppelzimmer für 195 Euro inklusive Frühstück. Am Nachmittag schlendern wir vom Hotel in die Innenstadt, gucken, essen und sprechen ausführlich über das Erlebte. Wir genießen den Sonnenschein, sitzen bei 18 Grad draußen vor dem Uno, einem modernen italienischen Restaurant, und trinken isländisches Bier.

Von Reykjavik aus machen wir zwei Rundflüge. In Island muss man grundsätzlich einen Flugplan aufgeben, allerdings besteht dieser für Inlandsflüge aus einem DIN-A6-Zettel mit ganz wenigen Angaben. Der erste »Lokal«-Flug führt zu den Gletschern im westlichen Teil von Island. Über die VFR-Route 4 geht es zunächst in östliche Richtung nach Sellvoss und von dort nach Norden zum Hofsjökull. Der 5791 Fuß hohe Gletscher beeindruckt durch seine schroffe weiß-schwarz marmorierte Oberfläche. Blau-grün schimmernde Gletscherspalten, so weit das Auge reicht. Keine gute Stelle

für eine Notlandung. Wir überfliegen den Hofsjökull und steuern auf seinen kleinen Bruder zu, den Eriksjökul. Das schöne Wetter macht richtig Spaß, und nach einem Häkchen bis zur nordöstlichen Küste geht es geradewegs zurück nach Reykjavik.

Beim zweiten Flug mit Start und geplanter Landung in Reykjavik umrunden wir den Drangajökull, den nördlichsten Gletscher, er liegt oberhalb des 66. Breitengrads. Isländische Trolle und Feen würden gut in die unberührte Natur passen. Wir überfliegen Wasserfälle, tief ins Land einschneidende Fjorde und hier und da kleine Siedlungen. Heftige Turbulenzen sorgen allerdings für einen nicht ganz so entspannten Flug wie drei Tage zuvor.

Dazwischen haben wir uns in der »Blauen Lagune« ausgiebig der isländischen Badekultur hingeben. Das Geothermalgebiet Geysir, berühmt für den alle paar Minuten eruptierenden Strokkur, und der Wasserfall Gullfoss waren weitere touristische Highlights, die wir uns nicht entgehen ließen. Mit einem Allrad-Pkw haben wir noch mal den Langjökul besucht. Wir sind der vor uns liegenden Gletscherzunge einige Kilometer entgegen gegangen, doch sie wollte nicht wirklich näher kommen. Was für Dimensionen! Die Gegend war bizarr und schön zugleich. Allerdings blieb ein eiskalter Wind mit gefühlten 40 Knoten.

Die Wetterbedingungen für den Rückflug scheinen zu stimmen, als wir die 650 Nautische Meilen lange Strecke bis Wick angehen. Sorgenfalten treibt uns bloß der Gegenwind auf die Stirn: 15 bis 20 Knoten fürs erste Drittel.

Die Flugzeuge sind durchgecheckt, alle Tanks wieder randvoll, und wir haben unsere Schutzausrüstung angelegt. Sämtliche Unterlagen und Proviant liegen griffbereit, Flugpläne und General Aviation Report für die Einreise nach England sind versendet.

Schon die ersten 60 Meilen auf Kurs 122 bis zum NDB Lima Hotel bestätigen die Gegenwind-Prognose: 10 bis 15 Knoten. Jetzt geht es auf den offenen Atlantik hinaus. Nach einer weiteren halben Stunde haben wir schon 20 Knoten auf der Nase,

Blau in Blau: Auf dem Rückflug über die Nordsee verschwimmt der Horizont. Es ist die zweitweiteste Etappe der Reise

und die Sichten sind auch nicht mehr so prickelnd. Groundspeed 85 Knoten. Hermann fliegt seinen Kurs, und ich beginne zu rechnen: Powersetting, Kraftstoffverbrauch, Groundspeed, voraussichtliche Flugdauer und hochgerechnete Ankunftszeit laut GPS. Uns bleibt eine sichere Reserve von einer halben Stunde – ohne An- und Abflugverfahren. Zu wenig bei dieser Entfernung! Ich berichte Jens und Tobi in der DA40, dass wir umkehren werden. Wenn sie ausreichend Reserve haben und weiterfliegen möchten, ist das kein Problem für uns. Die Beiden diskutieren intern und treffen ihre Entscheidung: Weiterflug. Wir verabschieden uns von unseren Freunden und wünschen uns gegenseitig gutes Gelingen.


Am Abend erreicht uns in Reykjavik eine SMS: Jens und Tobi sind in Wick gut gelandet. Wir beschließen, morgenfrüh erst mal nach Egilsstadir zurück zu fliegen. Von dort aus ist das Leg nach Wick rund 130 Meilen kürzer – und wir haben die Färöer-Inseln als Option für eine Zwischenlandung.

Kurz vor Egilsstadir erwartet uns dann ein heftiger Regenschauer mit Graupel, der uns die letzten zehn Minuten im Anflug beschäftigt. Nach der Landung geht die Zeremonie wieder los: tanken, Flugplan, General Aviation Report ...

Der Flug, der dann folgt, ist ziemlich unspektakulär – kein Rückenwind, aber auch kein Gegenwind. Wir haben gute Sichten, und sogar die Färöer-Inseln sind frei. Ein Anflug auf Vágur wäre heute problemlos möglich. Frühzeitig bekommen wir Verbindung mit Wick Approach. 45 Minuten vor dem Ziel müssen wir auf weniger als 1000 Fuß runter, dann macht das Wetter wieder auf. Als wir nach 5:05 Stunden Flugzeit landen, stehen die Tankanzeigen auf beiden Seiten zwischen viertel und halb.

Wir übernachten erneut im Norseman Hotel, Andrew hat wieder alles organisiert. Die DA40-Crew ist heute gut in Bad Hersfeld gelandet. Wir bewältigen die letzten beiden Etappen am darauffolgenden Tag.

Nach zehn Tagen mit gut 40 Flugstunden und über 4100 Nautischen Meilen Flugstrecke kommt mir der lockere Spruch eines A320-Linienpiloten in den Sinn: »Langstreckenfliegen ist geballte Langeweile, unterbrochen von kurzen Momenten großer Angst.« Da ist was dran.

Der Islandflug war sicherlich das absolute Highlight in unserer bisherigen Fliegerlaufbahn. Er hat sehr viel Spaß gemacht, uns viele wertvolle Erfahrungen ermöglicht, uns aber auch hier und da an unsere mentalen Leistungsgrenzen gebracht. Crew-Chemie, Schulungen, Flugerfahrung, Fluggerät, Wetter – alles muss passen. Schließlich ist der Nordatlantik kein Baggersee. 

Gewaltiger Gletscher: Der schwarz-weiß marmorierte Hofsjökull bedeckt 925 Quadratkilometer Land

