

# ÜBER GODAFOSS NACH MYVATN

Der niederösterreichische Arzt Bernhard Fellerer flog mit seiner Cessna 172 von Krems nach Island und erlebte dort eine Freiheit des Fliegens, wie man sie in Österreich schon lange nicht mehr kennt. Hier sein Bericht.

TEXT UND FOTOS: BERNHARD FELLERER

**U**m es vorwegzunehmen: Fliegen in Island ist ein Traum, wenn das Wetter passt. Und bei mir war es Gott sei Dank okay, die ersten vier Tage nahezu wolkenlos und im Juni Licht fast rund um die Uhr, also Fliegen bis Mitternacht kein Problem.

Fliegen ist dort generell noch einfach, unkompliziert und leistbar. Man zahlt bei der Einreise einmal die Landegebühr, das war's für den Rest der Zeit. Auch die Parkgebühren sind leistbar. Außer man möchte unbedingt das Handling in Keflavik unterstützen oder die Taxifares in Reykjavik zahlen.

Thema Flugplan: Man ruft bei der AIS eines internationalen Airports an, am besten Egilsstadir oder Reykjavik. Dies dient auch der eigenen Sicherheit für den SAR.

Es gibt jede Menge private Flugplätze, wo man jederzeit willkommen ist. Anruf oder Funkkontakt genügt. Unicom-Frequenz für die kleinen Plätze 118,1, ACC 119,7. Meist sind es Kies- oder Graspisten. Auf dem Flugplatz Mosfellbaer ca. 10 km nördlich von Reykjavik konnte ich die Maschine eine Woche lang gratis parken. Sogar am Flugplatz von Reykjavik parkte ich beim Aero-Club kostenfrei.

Doch jetzt einmal von vorne: Den Plan nach Island zu fliegen, gab es schon seit drei Jahren. Gemeinsam mit einem Freund plante ich auch das Routing, doch jedes Mal wenn es konkret wurde, passte es wieder terminlich nicht.

„Dont dream your life, live your dreams!“ Nach diesem Motto ließ ich mich heuer nicht weiter beirren und folgte meinem Wunsch nach Island zu fliegen – auch ohne Kopiloten.

Ich erkundigte mich bei Ferrypiloten wegen der besten Routenführung, survival kit und Zusatzausrüstung. Viele, die die Atlantikroute von USA nach Europa und retour mit Einmots regelmäßig fliegen, bestätigten auch meine Meinung wegen

der Gefahr eines Motorschalls über dem Meer: fatum est – es ist vom Schicksal bestimmt.

Ist es mein Recht, dass ich es herausfordere? Meine Cessna 172 hat jetzt mehr als 8.000 Stunden seit 1979. Der Motor ist in dieser Zeit nie stehen geblieben. Auch nicht nach dem Umbau auf den Thielert 1,6, geschweige denn bei meinem neuen 2,0 S. Warum sollte er gerade diesmal Männchen machen? Ist nicht ein Flug auf der Hausstrecke nach Portorosz on top über dem Karst genauso gefährlich oder nachts IFR beim Training in LOWL oder LOWW? Und ein electrical failure ist mit der zweimotorigen DA42 genauso fatal wie mit der einmotorigen Cessna 172.

Nach gründlicher Vorplanung von gut einem halben Jahr ging es dann am Dienstag, 23.06.2015, um 9:00 Uhr los. Das erste Etappenziel war Wick in Nordschottland mit einer Zwischenlandung in Ostende. Das sollte bei einer Endurance von sieben Stunden möglich sein. Doch bereits kurz nach dem Abflug von Krems (LOAG) in Richtung Linz war klar, dass die Wettervorhersage mit Wind 270/20 in Flughöhe 120 nicht hielt. Es hatte aktuell 45 Knoten Headwind in FL 160, über



Bernhard Fellerer:  
Traumflüge über  
Island



1 4 Faszinierende Landschaften: Flusssysteme mit vielen Farben und zahlreiche Wasserfälle begeistern aus der Luft  
2 Kalorisches Kraftwerk: Nutzung der heißen Quellen 3 Zahlreiche Flugplätze erleichtern das Fliegerleben

FFM (Frankfurt) waren es dann 57. Also nichts mit Ostende und auch der geplante Alternate Brüssel-Süd war „out of range“, nachdem ich nicht an die Grenzen gehen wollte. Damit war ein Sicherheitsstopp in Luxemburg angesagt, wo ich nach fünf Stunden Flugzeit landete. Es gibt hier ein wunderschönes GAC mit Handling, eine Anmeldung ist aber erforderlich. War aber leider nicht und so wurde statt des üblichen Groundstop mit Tanken auf dem Apron Nr. 2 (eine Stunde) ein dreistündiger Aufenthalt nach endlosen Telefonaten auf dem alten Apron 1. Und diese drei Stunden sollten sich später noch bitter rächen.

Um 16:10 Uhr ging es dann weiter von Luxemburg Richtung Wick, wohin ich auch die General Declaration gefaxt hatte, Alternate Edinburgh und Newcastle. Der Westwind wurde etwas schwächer, die Vorhersage in Wick mit Regen war auch nicht gerade verlockend.

So beschloss ich, als Alternate Newcastle anzufliegen, denn Edinburgh kannte ich schon aus dem Jahr zuvor. Der Flugplatz hat zwar immer geöffnet (H24), das Handling aber nicht. Außerdem kommunizieren Mittelengländer nicht mit den Schotten und dort lag ja meine General Declaration.

Bis ich diese Tatsache aufklären konnte, war bereits das Immigration Office mit fünf Mann angereist, um sich des illegalen Einwanderers aus Europa zu bemächtigen. Es blieb keine Schraube auf der anderen, das Flugzeug, sprich der Gepäckraum, das Handschuhfach, zwei Aerox-Sauerstoffflaschen, Werkzeug und mein Gepäck wurden penibel auseinandergenommen und kontrolliert, sogar meine Thrombosespritze wurde beanstandet.

Diese Aktion dauerte wieder drei Stunden und kostete mich dieselbe Zeit an Handling Overtime, mein redlich verdientes Abendessen und das Vertrauen in die englische Gastfreundschaft.

Am nächsten Tag brach ich bei durchwachsenem Wetter um 10:00 Uhr nach Wick auf und erlebte nach zweistündigem Flug dann wieder die gewohnte schottische Gastfreundschaft. Andrew Bruce ist der Drehpunkt am Flugplatz und macht so ziemlich alles möglich. Im Internet auf far.north.aviation. Es gibt hier Survivalan-