



1 Vogelperspektive:
Flussmündung des
Lagarfjot
2 Akureyri mit
dazugehörigem
Airport
3 Über der Küste

zug, Dingi, Schnelleinbau für Ferrytanks etc. Ich entschied mich für das Boot.

Die Wettervorhersage gab tiefe Bewölkung an, darüber sky clear. Also flog ich in FL 120 im blauen Himmel über Gönut in Richtung MY, kurz nach dem Start wurde es ruhig im Cockpit, es gab nur mehr Relay-Funk über die Airlines und gute Musik aus dem iPad, die ich über die Bose-Kopfhörer genießen konnte. Der S-Tec-Autopilot übernahm die Arbeit.

Der Anflug nach 2:30 h auf die Färöer Inseln – ILS 30 – verlief unproblematisch. Beim Punkt D10 wurde ich von einer lokalen Fluglinie überholt und die

4 5 Farben-
prächtig: Seen
und Vulkankegel



freundliche Dame am Turm schickte mich nicht einmal vorher ins Holding. Die Abfertigung war freundlich und schnell. Die Insel gehört zu Dänemark, also zur EU. Nach 1:30 h war ich wieder in der Luft. Die Dame am Turm machte meinen Flugplan, Routing DCT MY ES, direkt nach Egilsstadir.

Der Wind in FL 120 war unter zehn Knoten, die Strecke über Wasser rund zwei Stunden, dann empfingen mich die Nordostfjorde Islands bei strahlendem Sonnenschein und leichter Bedeckung. Egilsstadir war ovc 10.000 ft, Sicht mehr als 20 km windstill, d. h. kein komplizierter IFR-Shuttle, sondern ein Sichtanflug.

Doch wo war der Flugplatz? Nach einem Vollkreis in 8.000 ft sah ich ihn genau unter mir. Auf mein „airfield in sight“ folgte gleich das „clear to land runway 22, landing number 1“.

Nach zwei Tagen Fliegen und an die 20 Flugstunden stellte ich mich auf einen flugfreien Tag ein, doch es kam anders. Am Freitag in der Früh war bereits ab 4:00 Uhr strahlend blauer Himmel, dazu ein Flugzeug, das nur darauf wartet, wieder in die Luft zu kommen, und auch kein ermahrender Zwischenruf der besseren Hälfte „Gehst heute schon wieder fliegen?“. Ganz im Gegenteil, meine Frau würde erst in drei Tagen per Linienflug in Keflavik eintreffen.

Also nichts wie los. Nach einer kurzen Flugberatung am Turm geht es in Richtung Norden bis zur Flussmündung und über die Fjordlandschaft weiter nach Husnavik und weiter über die Wasserfälle Godafoss und Detifoss nach Myvatn zum Mückensee.

Es gibt dort einen kleinen Flugplatz mit freundlichen Piloten, die mir in der Sonne liegend tolle Tipps gaben. Sie halfen mir sogar einen Gratisstellplatz in Mosfelabarer zu bekommen, auf Isländisch geht's halt doch einfacher.

Von Myvatn führte der Tagesflug zunächst nach Osten zum geothermischen Kraftwerk nach Krafla und von dort nach Süden in die Zentralregion Richtung Vatnajökull. Der Gletschersee am Vulkan Askja war leider eingefroren, aber trotzdem imposant. Auch der Blick auf das frische Lavagestein des letzten Ausbruches in Prínýrnýngur war interessant. Ich umrundete den Vulkan Herdubreidarlindir, auch Königin genannt, weil er aussieht, als hätte er eine Krone auf. Am



REISEAUSRÜSTUNG UND -VORBEREITUNG

Mit an Bord waren zwei iPads, AIP-Island und die wichtigsten Jeppesenkarten für Destination und Alternaten ausgedruckt.

Die wichtigsten Apps am Handy waren: Aero Weather, Air Nav Pro, Wetterradar und Wetteronline, Aero WX und Rocket Route zur Flugplanung (Achtung: geht nicht mehr ab Färöer Inseln) und Jepp FD-IFR und VFR trip kit Transatlantik und Norwegen auf beiden iPads.

Besonders hilfreich waren die Webcams von Aero Weather, die ich mir ab zwei Wochen vor Abflug, insbesondere für Island und Vagar, täglich mehrmals ansah, um mich an die Untergrenzen im Vergleich zum TAF zu gewöhnen. Der Schlüsselpunkt auf dem Flug ist sicherlich der Flughafen Vagar auf den Färöer Inseln, denn bei starkem Westwind wäre nonstop nach Island ohne Zwischenlandung ein Risiko. Als Alternaten wären noch die Shetlandinseln oder der Rückflug nach Wick Airport im äußersten Norden Schottlands übrig geblieben. Die C 172 hat trotz normaler Tanks bei einem Verbrauch von 20 l/h Jet A1 bei 65 % eine gute Reichweite.

Also sind schon vorher theoretische Übungen mit dem jeweils aktuellen Wind und Berechnungen des Point of no Return bei Vagar sicher hilfreich.

Ein Cloudbreak ist meist auch für die VFR-Flieger kein Problem, allerdings ändert sich das Wetter in Vagar halbstündlich. Was bleibt, ist eine tiefe Bewölkung bei meist guter Sicht und variable Winde und Windshares im Final. Aber dafür gibt es ja die Windkarte bei den App-Charts.

Ich flog meist „on top“, wollte jedoch eine Stunde vor Bergen von FL 110 auf FL 140 steigen. Da dies von der Clearance her über den Relayfunk leider sehr lange dauerte, setzte das Flugzeug – mäßig – Eis an und der anschließende Steigflug wurde erschwert.

Die Stadt Bergen bei Regen entsprach dann nicht unbedingt meinen Wunschvorstellungen, sodass ich am nächsten Tag nach Sylt weiterflog. Flugzeit 3:10 h, die Landung auf der RWY 32 bei einem Wind 260/35 G45 gestaltete sich auch mit 90 kts App.spd und null Flaps schwierig. Wie ich nachher am Funk gehört habe, bekamen die ansässigen Piloten einen visuell auf RWY 24. Das Wetter blieb schlecht, und so flog ich am nächsten Tag zurück. Dank Rückenwind bin ich nach 3:30 h wieder in LOAG sicher gelandet. Wie schon gesagt: „Dont dream your life, live your dreams!“ ■

Rückflug nach Egilsstadir lag noch der Stausee vom Lagarfjot am Weg.

Tags darauf ging es über die Nordostfjorde in Richtung Grimsey, einer kleinen Insel im Norden. Sie ist als Vogelinself bekannt und liegt nördlich des Polarkreises. Beim Anflug auf die RWY 35 kam die Meldung „Call me three minutes before landing“ gemeinsam mit der Windinfo „090/30 gusting“. Ich konnte mich also auf eine ordentliche Seitenwindlandung gefasst machen und entschied mich zu einer kombinierten Low-Wing- und gemäßigten Vorhalten-Methode. Es wurde eine saubere Einradlandung, das anschließende Rollen beim starken Seitenwind war viel schwieriger.

Die Insel beeindruckte durch ihren Vogelreichtum und ich konnte zum ersten Mal eine Papageientaucherkolonie aus nächster Nähe beobachten.

Vor dem Start fuhren wir mit dem Auto dann noch die Piste ab, um die Vogelschwärme zu verscheuchen, was jedoch nicht gelang, aber die Vögel kennen diesen Vorgang und sind alert, wenn im Anschluss eine Maschine startet oder landet. Das war auch die Erklärung für den drei Minuten-Anruf vor einer Landung.

Der Flug ging nördlich von Akureyri in Richtung Nordwestfjorde und Gletscher. Natürlich musste ich bei der Gelegenheit den wahrscheinlich schönsten Wasserfall Islands, Dynjandi, überfliegen.

Die Landung auf dem Flugplatz Isafjörður, in einem wunderschönen Fjord gelegen, ist bei schönem Wetter unproblematisch, ein IFR-Anflug hingegen nur einem wirklich Ortskundigen zu empfehlen.

Der Flugplatz liegt ganz hinten am Ende vom Fjord und man muss vor der Landung auf die RWY 04 eine 180-Grad-Kurve flie-

gen. Die Stadt Isafjörður ist gemeinsam mit Akureyri eine Perle im Norden Islands.

Am folgenden Tag war wieder „sky clear“ und ich flog nach Süden über die Nordwestfjorde in Richtung Latrabjarg, dem berühmten Vogelfelsen, wo ebenfalls eine Papageientaucherkolonie sesshaft ist.

Von dort aus flog ich dann nach Mosfellsbaer, 10 km nordöstlich von Reykjavik, einem kleinen Privatflugplatz mit Graspiste. Von hier aus wollte ich den Süden und den Osten erfliegen, aber das „blaue“ Wetter hielt leider nicht und der Vatnajökull verhüllte sich in Wolken und auch der Osten war angestaut. So blieb mir am dritten Tag das Goldene Dreieck: erstens Pingvellir, die historische Stadt gleich neben der Kontinental-Plattenverschiebung zwischen eurasischer und amerikanischer Platte, aus der Luft überaus beeindruckend, zweitens Geysir Strokkur und drittens der Wasserfall Gullfoss.

Anschließend ging es weiter über Hekla, dem Tor zur Hölle, nach Vestmannaeyjar, einer kleinen Vulkaninsel im Süden. Hier gibt es ein interessantes Vulkanmuseum im „Pompej des Nordens“.

Es folgte eine Woche Rundreise gemeinsam mit meiner Frau im Mietauto entlang der Ringstraße rund um die Insel. Es war schön, die Landschaft, die ich bereits aus der Luft kannte, anders zu sehen, es fehlte aber einfach die dritte Dimension.

Der Rückflug erfolgte am 7. Juli 2015 von Akureyri aus Richtung Vagar (EKVG) schon zeitig in der Früh, da eine Front aus dem Süden den Anflug nach Bergen an der norwegischen Küste zu behindern drohte. Nach 3:50 h landete ich unproblematisch in Vagar bei VMC und flog sofort weiter nach Bergen, wo ich nach knapp vier Stunden bereits in IMC ankam.