

# AOPA Fly-Out

## Von Egelsbach nach Fyresdal: Kurs 358, und dann 555 NM immer geradeaus

Es ist wunderbar, wenn ein Plan funktioniert. Deshalb freue ich mich schon, morgen früh fliegen wir nach Norwegen, und ich habe alles vorbereitet. Das Wetter verspricht hervorragend zu werden, eine stabile „Omega-Wetterlage“ kündigt sich an. Die Flugpläne habe ich inklusive Weight & Balance im Jeppesen Flite-Star fix und fertig vorbereitet, unser Flugzeug geht noch in der Werft durch eine Routine-Kontrolle. Ich will jetzt einfach nur meinen Laptop an das Netzwerk anschließen, meine Flugpläne für morgen ausdrucken und an AIS faxen. Da lese ich die Mail: „Hallo Michael, leider hat man in der Werft ein Problem festgestellt. Unser Flieger steht morgen nicht zur Verfügung.“ Ein Telefonat bestätigt es: Das ist kein Spaß meiner Fliegerfreunde, sondern ihr voller Ernst.

Es ist 17:00 Uhr am Donnerstag vor dem Pfingstwochenende. Wo bekomme ich jetzt eine Ersatzmaschine her? Ein Anruf bei Diamond Aircraft bringt die Rettung: Eine DA40TDI ist noch verfügbar, allerdings muss sie am nächsten Morgen noch durch eine 200h Kontrolle. Aber das klappt schon, ich soll mir keine Sorgen machen, zum Glück kenne ich mich mit dem Muster

aus. Und tatsächlich, am nächsten Morgen steht die D-EDFI wie von Diamond versprochen einsatzbereit auf dem Vorfeld, die Mechaniker haben extra schon um 7 Uhr früh mit der Kontrolle angefangen.

Meine Mitflieger sind Holger Stenzel, Produkt-Manager bei Jeppesen und ehemaliger MIG 21 Pilot, und Jo Konrad, Präsident des DULV und AOPA-Beirat. Jo Konrad will als eingefleischter UL-Flieger mal schauen, wie es bei den Stehkragenfliegern in der E-Klasse so zugeht. Etwas unruhig wird er, weil er ausgerechnet hat, dass wir unseren Zwischenstop in Esbjerg in Dänemark deutlich nach der üblichen Zeit für die Mittagspause haben werden. Also fahren wir noch in einen Discounter und besorgen uns abgepackte Sandwiches und Obst, ein Catering, das sich hinter der Economy-Verpflegung der Airlines wirklich nicht verstecken muss.

Am frühen Nachmittag landen wir im dänischen Esbjerg nach einem völlig unkomplizierten Flug. Die größte Herausforderung war „Skrydstrup Approach“ auszusprechen ohne einen Kurzschluss im Mikrofon zu verursachen. Das Handling in Esbjerg geht zügig, die Kontrollzone ist nicht aktiv,

nur gelegentlich landen hier Airliner, ansonsten überwiegend Hubschrauber, die zu den Bohrinseln fliegen. Ein Spritlaster versorgt uns mit Jet A1 zum Literpreis von 1,27 € (AVGAS = 1,68 €). Den Tankwart amüsiert es Kerosin in unseren kleinen Viersitzern zu füllen. Als sein Chef ihn zum ersten Mal beim Betanken eines Diesel-fliegers gesehen hat, wäre der in seinem Dienstwagen auf ihn zugefahren und hätte ihn angebrüllt was er denn da machen

Anzeige

### Fliegende Juristen und Steuerberater

Luftrecht, Haltergemeinschaften, Strafverfahren, Regulierung von Flugunfällen, Ordnungswidrigkeiten, Lizenzen, Steuerliche Gestaltung, etc.

Adressenliste erhältlich über Faxabruf:  
+49 6331 721501

Bundesweite Adressenliste auch erhältlich unter: [www.ajs-luftrecht.de](http://www.ajs-luftrecht.de)

Internet: [www.ajs-luftrecht.de](http://www.ajs-luftrecht.de)  
e-mail: [info@ajs-luftrecht.de](mailto:info@ajs-luftrecht.de)

phone +49 6103 42081  
fax +49 6103 42083

Ein Arbeitskreis der AOPA-Germany



würde, ob er denn keine Augen im Kopf hätte! Jet A1 füllt man nie in ein Kleinflugzeug!

Über dem Skagerrak liegen flache Seenebelfelder, die bis an die dänische und norwegische Küste heranwabern. Das Wetter ist geprägt von einem stabilen Hoch mit wenig Wind, das verspricht sich auch über die nächsten Tage zu halten. Über der kalten Nordsee bildet sich unter der Sonneneinstrahlung Dunst, der vom Wind auch nicht wegweht wird.

Wir nähern uns dem Flughafen von Kristiansand, wo ein einziger Lotse in Personalunion Kristiansand Tower, Ground, Approach und FIS-Dienste sehr professionell und freundlich abdeckt. 50 NM nördlich von Kristiansand kommt zwischen noch eisbedeckten Hügeln der See Fyresvatn in Sicht, an dessen Nordende der Flugplatz von Fyresdal liegt, der schon zum dritten Mal Ziel unseres AOPA-Fly-Outs wird. Vor uns liegt nach 555 NM Flugstrecke auf Kurs 358° die auf 800m frisch asphaltierte Piste von ENFY. Eine zweite Crew ist ebenfalls im Anflug und gibt selbstständig ihre Positionsmeldungen ab, denn einen Flugleiter gibt's hier nicht, wozu auch, wenn sich bei niedrigem Verkehrsaufkommen alle schön an die Spielregeln halten?

Aus dem Flugzeug ausgestiegen werden wir auch schon abgeholt. Von Toncko Zwolsmann, dem Betreiber des Airparc Fyresdal, der aus dem Flugplatz und dem Hotel am See Fyresvatn besteht. Die meisten Crews sind schon da und genießen



die norwegische Sonne. Genau wie die Einheimischen, die bei 14° C als abgehärtete Nordländer schon ihre kurzen Ober- und Hosen aus dem Schrank geholt haben, um in der Hitze nicht ins Schwitzen zu kommen.

Während des Abendessens, typisch für Norwegen gibt es Pizza und Pasta, richten sich viele Blicke aus dem Restaurant heraus auf den See. Nicht nur, weil das Gewässer eingerahmt von Bergen so malerisch daliegt. Nein, wir haben es hier mit Piloten zu tun, die auf die Ankunft der Piper Cub auf Floats warten. Endlich kommt die Cub und wassert direkt am Strand vor dem Restaurant. Es dauert nicht lange, und mit einem breiten Grinsen steigt der erste mit dem norwegischen Piloten in die Cub ein, um dann unter Beobachtung vie-

ler großer Jungs und Mädels bis Abends um 23:00 Uhr seine Kreise über und auf dem See zu ziehen. Bei uns in Deutschland ist das leider unvorstellbar.

Das Wetter-Briefing am nächsten morgen ist wieder recht einfach zu gestalten: Dank Omega-Wetterlage ist immer noch CAVOK angesagt, nur auf der Höhe von Stavanger ist wieder mit Seenebelfeldern zu rechnen, die Küstenberge bleiben wolkenfrei. Die uns freundlicherweise wieder von Jeppe- sen zur Verfügung gestellten Trip-Kits sind sehr hilfreich, die Teilnehmer konnten sich mit ihnen schon im Vorfeld über all die interessanten Zielflugplätze informieren.

Wir teilen uns auf, um nicht an einem Flugplatz Stau zu verursachen: Es geht durch die Fjorde nach Bergen, Stavanger, Notodden, Kristiansand, Floro und Sogndal.

Nur in Bergen werden unsere Crews auch negativ überrascht, dort gibt es ein NOTAM, wonach alle Flüge seit dem heutigen Tag der Slot-Koordinierung unterliegen. Etwas ungehalten raunzt der Tower-Controller unsere Crews an, ob sie denn keinen Slot haben. In den NOTAMS, die wir uns über das AIS-Internetportal angeschaut haben, finden wir viele Informationen etwa über Bauarbeiten an Taxiways, aber auch nach doppelter Nachkontrolle keinen Hinweis auf die Slot-Koordinierung, so dass wir uns keinen Vorwurf über eine unzureichende Flugvorbereitung machen müssen.



# Fotowettbewerb

## Fly-Out Norwegen

Wir fliegen mit unserer DA40 über Sogndal nach Florø. Unser Flug von etwas mehr als einer Stunde führt uns über das Hochplateau der Küstenberge, die noch durchgehend schneebedeckt sind und nur gelegentlich Spuren von Schneemobilen zeigen, und durch das Hardanger- und das Aurlandsfjord zum Flugplatz Sogndal-Haukasen. Der liegt mit 1100m Piste auf einem Plateau 1600 ft über dem Sognfjord, dem längsten Fjord der Welt, fast wie ein Flugzeugträger. Hier finden sich vier unserer Flugzeuge ein, dazu kommt ein Rettungshubschrauber, auf dem eine neue Crew eingearbeitet wird. Das Betanken und die Abrechnung dieses immensen Verkehrsaufkommens bringt die geschätzten acht diensthabenden Mitarbeiter des Flughafens ziemlich durcheinander, eine Stunde Mindestaufenthalt sind für uns unvermeidlich. Drei Norweger liegen fröhlich auf dem Hangardach hinter dem Tower und sonnen sich bei 20°C, einer macht Funk, rechnet ab und wundert sich, warum in seinem Abrechnungssystem die DA40 als Turbinenflugzeug mit 5,7 t MTOW eingetragen ist. Alle Versuche den Datensatz zu korrigieren scheitern, wir enden schließlich als C172, denn die kennt der Computer völlig richtig als Kolbenmotor unter 2 t MTOW. Ein anderer Kollege bringt dann von einem Drucker im Nachbarraum die Rechnung für die Landegebühr auf den Tower und ein anderer Kollege bringt dann aus dem Erdgeschoss die Tankrechnung. Die Abläufe erscheinen hier nicht gerade nach Effizienzkriterien gestaltet, aber alle sind unheimlich nett und hilfsbereit, und der norwegische Staat als Eigentümer des Flugplatzes sitzt auf soviel Öl und anderen Rohstoffen, dass man sich das viele Personal für einige wenige Airlineflüge am Tag auch locker leisten kann.

Weiter geht es 60 NM nach Florø, immer schön dem breiten Sognfjord mit seinen steilen Felskanten entlang. In einigen Wochen werden hier die Kreuzfahrtschiffe Windschatten fahren, aber so früh in der Saison sehen wir noch keines. Wichtig ist es, nach tiefhängenden Stromkabeln Ausschau zu halten, die auf Grund ihrer großen Länge und ihres hohen Gewichts nicht immer mit farblich markanten Bällen gekennzeichnet werden können. Da ist der Blick in die Karte notwendig, vielleicht sogar in eine elektronische: Auf dem Flug haben wir wieder Gelegenheit, einen Tablet-PC zu testen, der mit der neuesten Jeppesen Software Jeppview FlightDeck ausgestattet ist. Holger Stenzel zeigt mir, wie wir auf der elektronischen Karte nicht nur visuell verfolgen können wo wir sind, auch die Anflugkarten braucht man nicht mehr mühsam aus einem Ordner herauszusuchen, die ruft die Jeppesen-Software sofort auf, wenn man sich einem Flugplatz nähert. Paperless Cockpit heißt das Schlagwort der Zukunft!

Wir nähern uns in strahlendem Sonnenschein Florø, der Stadt am Westzipfel Norwegens. Holger fällt auf, dass die Gegend was von Rio de Janeiro hat. Tatsächlich, die geschwungenen Felsen in der sonnigen Meeresbucht erinnern an Zuckerhut und Corcovado, nur finden wir die berühmte Christusstatue nicht. Einen Gag soll man sich ja nur selten verkneifen, deshalb fragen wir den netten Marshall, ob wir denn nicht auf dem falschen Platz gelandet sind.



Gewinner Thema Flugzeuge: **Hedwig Sensen**



Gewinner Thema Landschaft: **Hans Hirt**



Gewinner Thema Piloten: **Ralph Düren**

„Why do you think so?“ „Well, it is hot, the sun is shining, and it also looks like Rio de Janeiro, so we must be in Brasil!“

Das amüsiert den Norweger offensichtlich, und auf die Frage, wo wir Landegebühren bezahlen antwortet er uns: „When the weather is as nice as today, you don't need to pay any landing fees!“

Nach einem kurzen Mittagessen am Hafen von Florö fliegen wir über Bergen und Stavanger immer der Küste entlang zurück nach Fyresdal. Wir wissen jetzt auch, wo der Lachs in unseren Supermärkten herkommt: Wir sehen viele große Ansammlungen von Netzen, in denen Lachse ihrer Schlachtung entgegenwachsen.

Höhepunkt ist der Vorbeiflug am Prejkestolen, der Kanzel. Diese natürliche Felsformation thront 600m über dem Lysefjord und ist eine der touristischen Hauptattraktionen der Region. Der Controller von Stavanger hat gerade nichts zu tun und fragt uns, ob wir den Prejkestolen anschauen wollen. Gerne, er gibt uns Tips, wie wir in dem Gesteinsmeer diesen besonderen Punkt finden: „After the bridge into the next Fjord to your left! – It's two miles now on your left and watch out for the cables!“

Nach zwei Vollkreisen an der Kanzel bedanken wir uns herzlich und fliegen weiter in Richtung Fyresdal. Am Abend treffen sich die Crews wieder im Hotel. Alle sind begeistert von ihren Eindrücken,

denn selten erlebt man die grandiose ursprüngliche Schönheit Norwegens so ungestört und frei von Wolken. Man darf es schließlich nicht vergessen: Bergen ist mit 248 Regentagen im Jahr die regenreichste Großstadt Europas.

Eine Crew erzählt uns von ihrem Erlebnis in Stavanger. Nach einer Stadtbesichtigung wollten sie mit dem Taxi zurück zum Flughafen. Sie teilen sich das Taxi mit einer jungen Frau, die nervös wird, als das Taxi in einem Stau steckenbleibt. Sie muß dringend nach Oslo und droht ihren Flug zu verpassen. Gut, wenn man in so einer Situation mit zwei netten Piloten einer Cessna im Taxi sitzt, die sich spontan anbieten einen nach Oslo zu fliegen.

Am Samstag lassen es sich die meisten Crews einfach nur gut gehen, nur wenige fliegen weg. Man trifft sich entweder in den Gärten der beiden Gasthäuser von Fyresdal, liegt in der Sonne am Strand oder geht wandern. Oder man geht Piper-Cub-Fliegen, direkt vom Hotel-Bootsanleger aus, das macht am meisten Spaß.

Auffällig ist, dass unsere Wirtsleute Rian und Toncko Zwolsman zwar immernoch sehr freundlich und hilfsbereit, aber im Gegensatz zu den Vorjahren nicht wirklich entspannt sind. Sie arbeiten hart, aber haben mit der Ausnahme eines britischen Fischers, der ihnen gelegentlich in der Bar und der Küche hilft, kein Personal mehr. Das hat natürlich Auswirkungen, der Ser-

vice hat deutlich nachgelassen. Die Auslastung des Hotels ist niedrig, zu niedrig. Wir diskutieren mit Toncko und Rian, wie man die Auslastung erhöhen könnte. Mit einer Wasserflugschule vielleicht? Müsste man das Hotel verkleinern? Eine Patentlösung finden wir nicht.

Am Sonntag morgen fliegen wir wieder zurück. Das Omega-Hochdruckgebiet hält und verspricht uns einen angenehmen Rückflug. Es wird Zeit sich zu verabschieden. Die Motoren dröhnen beim Warmup, im Minutentakt heben die Flugzeuge ab. Alle Crews kommen wohlbehalten wieder an ihren Heimatflugplätzen an, das ist das Wichtigste.

Ich bin mir sicher, alle Teilnehmer werden sich noch lange an dieses fliegerische Highlight zurückerinnern.

Und wohin fliegen wir in 2009? Vielleicht zu den Channel-Islands. Spätestens bis dann!

Ihr Michael Erb

PS: Inzwischen haben sich unsere Befürchtungen leider bestätigt: Das Hotel Airparc Fyresdal steht zum Verkauf, Buchungen werden nicht mehr angenommen. Wenn Sie Interesse an einem Hotel und einem Flugplatz in Norwegen besitzen, melden Sie sich bei uns, wir stellen gerne einen Kontakt her. Infos finden Sie auch unter [www.airparc.com](http://www.airparc.com).

