



## Auf dem Weg an die Südküste Norwegens

Wir sind waschechte Norwegen-Fans. Das sind zum einen Marcus, der schon einige Urlaube in Norwegen verbracht hat, Christian, der schon seit frühester Kindheit durch seine Eltern norwegische Urlaube genießen konnte und seine Frau Andrea. Dadurch entstand dann irgendwann der Traum, mal mit einer gemieteten Yacht oder einem kleinen Flieger das Land zu besuchen.

Jetzt im Jahr 2014, ca. 18 Monate nach dem Erhalt unseres PPL-Scheins, ergab sich die Möglichkeit mal fliegerisch zu wachsen und diesen Traum in Erfüllung gehen zu lassen. Bisher waren wir zwar schon weiter weg, z. B. auf den friesischen Inseln, über Helgoland und mehrmals am Bodensee. Aber außer einem Ausflug nach Frankreich in der Ausbildungszeit waren wir so gesehen noch nicht wirklich im Ausland. Jetzt sollten es gleich zwei Länder inklusive deren Grenzen und Vorschriften werden. Aber wer es nicht anpackt, wird es auch niemals machen.

Tagelang haben wir im Internet recherchiert, um die Unterschiede der Länder herauszubekommen. Wir haben Karten besorgt, uns mit Fluglehrern getroffen und uns mit Themen wie Flugplan ja oder nein, wo wird der Zoll gemacht, die unterschiedlichen Übergangshöhen etc. beschäftigt. Besonders komisch waren manche Erkenntnisse, die erst einmal mit der Wirklichkeit abgestimmt werden mussten:

Dass wir auf dem Hinweg Zoll benötigen, auf dem Rückweg aber nicht (komisch), oder dass wir in Norwegen an einem von AVINOR betriebenen Flugplatz keine Stellplatzgebühren zahlen müssen, wenn wir vorlegen können, einem Fliegerclub anzugehören.

Wir folgten einem Rat, uns mal bei AIS in Frankfurt Rödelheim beraten zu lassen zu unserem Trip. Die waren auch alle sehr nett dort, aber es kamen eigentlich keine neuen Informationen zusammen, denn außer den Papier AIP's aus den verschiedenen Ländern und einem Internet Terminal gab's dort eigentlich nichts weiter, als das was wir schon „gegoogelt“ hatten. Es scheint auch eher selten genutzt zu werden, wir konnten auf dem Flur hören: „Oh da sind ja zwei Flieger bei uns....“.

Irgendwann hatten wir alles zusammen und planten dann im Flightplanner einen Flug von Egelsbach (EDFE) nach Dänemark Sonderborg (EKSB) zum Tanken und Pause machen und dann weiter nach Kristiansand Kjevik (wird Schewick ausgesprochen) (ENCN). Aus den Internet AIP's der beiden Länder haben wir alternates gesucht und Roll und VFR Karten zusammengesucht und alles an Informationen dazu gesammelt, um auch in Dänemark auf Wetterveränderungen oder andere Unplanmäßigkeiten reagieren zu können. Da kam schon so einiges an Papier zusammen, aber dafür fühlten wir uns dann auch gut vorbereitet. Die Flugpläne hatten wir für Hin- und Rückflug-Legs dann schon fertig im DFS-AIS Portal hinterlegt, um nur noch Datum und Uhrzeiten ändern zu müssen.

Am 09.09.2014 holten wir abends mit Verspätung noch den Flieger, eine Cessna 172P (D-EDRP) aus der Werft bei Röder, sie hatte die 1000h Tankinspektion oder Tausch und neue Magnete und noch ein paar Kleinigkeiten gemacht bekommen.

Beim Rollen zurück in die Halle 5 haben wir dann für den nächsten Morgen noch getankt und Öl mitgenommen, damit wir am nächsten Tag möglichst früh loskommen können. 8 Uhr war geplant, fertig zum Abenteuer zu sein.

Die Wettervorhersagen haben wir natürlich intensiv schon viele Tage im Voraus analysiert und diskutiert, und so schön das „bezahlte“ Wetter auch sein sollte, es kam irgendwie wie so oft ganz anders. GAFOR meldete dann am 10.09. keine grünen oder blauen Sektoren mehr, sondern nur D1 bis M5, Dänemark den üblichen Frühnebel, und Norwegen CAVOK und einen sehr ordentlichen Wind auf die Nase von 15-35 kt aus Nord.



Natürlich hatten wir so etwas eingeplant und so sind wir mit Plan B gestartet – wenn auch viel später als geplant, da sich das Wetter ja bessern sollte. Immer mit Blick auf Plan C und D kamen wir dann mit Umfliegen anstatt Überfliegen von Lufträumen und Regenschauern in

Höxter-Holzminden (EDVI) an, den wir als Tankstopp gedacht hatten, falls wir zu viel Wind hätten. Die eigentliche Ruhephase, die wir uns nach dem holprigen ersten Leg gönnen wollten, haben wir schnell gestrichen, da die Bundeswehr mit 10 Hubschraubern in 15min an den Platz kommen wollte und dann hätten wir bestimmt eine Weile gebraucht, bis wir wieder hätten starten können. Also haben wir den Flugplan telefonisch zeitlich angepasst und auf ging es nach Dänemark.



Ab der Elbe wurden die Wetterbedingungen viel besser - wie ungewohnt.



Der erste Grenzübergang kam immer näher. Und schon möchte FIS uns loswerden - wir sollten Kopenhagen Information rufen. Gesagt getan. Ohne wirklich mitzubekommen wie uns geschieht, sollten wir gleich Sonderborg rufen. Und

wieder folgen wir der Anweisung - geht doch - grins. Sonderborg hatte uns am Funk so freundlich begrüßt, dass wir uns hier richtig willkommen gefühlt haben.



Gelandet, getankt (EC mit PIN), Startgebühr bezahlt (auch via EC) - im Sommer soll das kostenlos sein, für Sonderborg ist jetzt aber schon Winter, egal - das ist es uns Wert (~14€ für MTOW 1098 kg), kostenlosen Kaffee getrunken und wieder gestartet. Innerhalb von Dänemark wurden wir immer mal von FIS an eine Approach Frequenz und wieder an FIS zurück

übergeben. Hier mussten wir allerdings auch mal nachfragen, da die Aussprache von Städtenamen nicht immer der entspricht wie wir uns das vorgestellt haben. Aber alles easy. Durch viel Dänisch im Funk war es aber auch ein bisschen anstrengend, da man doch immer versucht etwas mitzubekommen. Aufgrund des vielen Windes auf der Nase, der uns bis zu 30 % Groundspeed gekostet hat, wollten wir ein bisschen abkürzen, um in den Korridor über den Skagerrak zu kommen.



Wir riefen Aalborg Approach und fragten nach Midfield crossing in 2000f von Süd nach Nord und ohne Probleme war das OK. Wir sollten uns südlich vom Tower noch mal melden und hörten im Funk schon, dass die großen Flieger die Info bekamen, dass da ein „kleiner“ gleich durch die CTR durchkommt. Hat alles super funktioniert und uns ca. 10min gespart. Request left turn heading 300 Altitude

2000f. Jetzt kommt die Küste langsam in einem eher dunstigen Wetter in Sicht. Die Aufregung steigt schon ein bisschen, aber unser Motor merkt davon nichts und schnurrt gut geleast bei 2350 rpm weiter und weiter.





40 min sind es ca. über das Wasser und in der Mitte wollen wir den Grenzübergangspunkt AMSEV überfliegen, einen der FIR Grenzpunkte zwischen Dänemark und Norwegen. Aalborg Approach – ja immer noch auf der Welle unterwegs, das machen die scheinbar einfach für die Skagerrak Flieger mit – sagt den Frequenzwechsel nach Norwegen Control (in der Karte steht Oslo Control) an: 134,350 Mhz. Wir hatten

schon einen Vollkreis eingeplant, falls wir nicht früh genug mit Kjevik in Verbindung kommen, da wir sehr kurz nach der Grenze in deren Luftraum D einfliegen wollten. Aber Oslo Control schickt uns schon gleich nach Kjevik Tower weiter und wir melden uns VFR mit Flugplan aus Sonderborg. Cleared to enter Airspace und erst als wir die Küste von Norwegen endlich sehen – was wir grinsend genießen – sollen wir Queranflug RW04 2000 f melden. Kurz darauf bekommen wir aber auch schon ein direkt RW04 und sollen final melden. Nach einem super schönen Anflug über die Schärenküste von



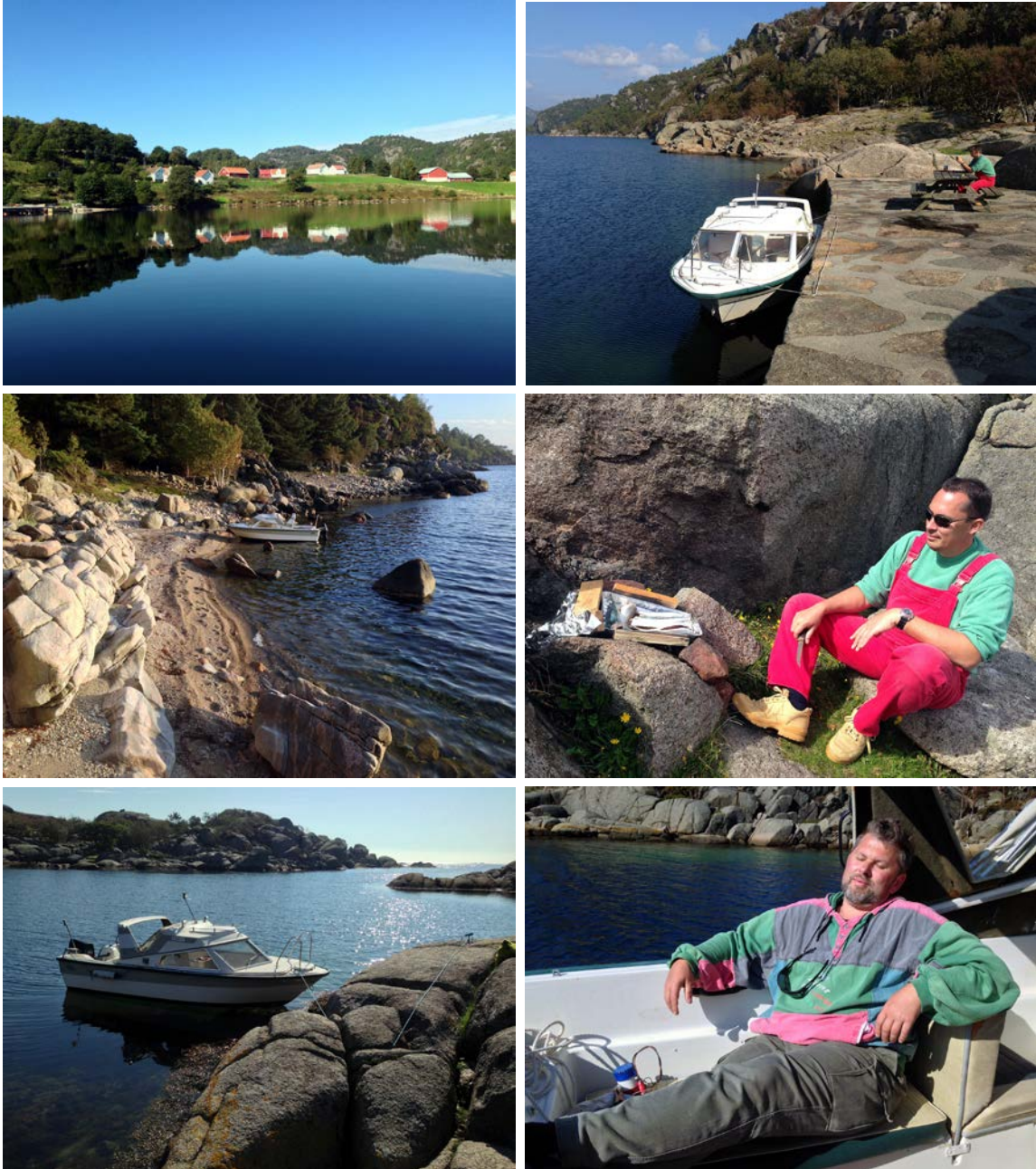
Kristiansand melden wir final RW04 und bekommen ein cleared to land RW04 zurück. Nach einer super Landung fehlt jetzt eigentlich nur noch die Rollkarte. Die liegt aber anscheinend irgendwo einsam herum, nur nicht auf unseren Kniebrettern. Aber die Rollwege haben ja auch Schilder und so finden wir sofort Bravo nach GA Parking im Süden und finden eine Abstellposition neben einer anderen Cessna. Betonreifen und Befestigungs

gungen sind vorhanden und nach dem Verzurren kommt auch schon ein Pickup angefahren, der uns zum Gate und Customs bringt. Dort wird ein paar Minuten telefoniert und dann ist ein kleines Gate offen, wo wir ins Terminal kommen und beim Zoll durchlaufen dürfen, auch wenn dort keiner ist.

Jetzt rufen wir erst mal unseren „Abholservice“ (Christians Eltern) an, dass wir gut gelandet sind. Draußen stehen wir dann vor dem Tower, aber finden das große „C“ nicht. Nachfragen hilft immer, es ist am südlichen Ende nahe unserer Parkposition und ist ein Gebäude von Avinor in leicht gelblichem Backstein gehalten. Die haben dank unserer Vorbereitung daheim schon alle unsere Daten und wir lassen nur noch eine Handynummer zurück, falls etwas wäre und freuen uns erst mal bei allerschönstem Wetter tatsächlich in Norwegen zu sein. Trotz der insgesamt 6 h10 min Flugzeit, die Marcus komplett selbst geflogen ist, sind keine Performance Einschränkungen

vorhanden. Wir freuen uns, dass so etwas machbar ist, wenn man zu zweit fliegt und einer die Karten und Frequenzen usw. macht. Für einen Alleinflug wäre es bei dem Wetter auf der Strecke sicher sehr viel anstrengender gewesen.

Nach einigen Tagen bei perfektem Wetter und vielen Abenteuern auf dem Wasser, ging es an die Vorbereitungen für den Rückflug.



Es sollte in den nächsten Tagen mit dem Wetter rapide schlechter werden und da wir uns keinen Stress machen wollten, entschieden wir uns, am 15.09.2014 zurückzufiegen. Zuerst wollten wir nach dem Start in Kjevic der Küste nach Westen folgen, um dann auch mal über die „bekannteren“ Inseln und Gegenden zu fliegen. Danach war eine Umrundung vom südlichsten Punkt Norwegens (Lindesnes) geplant und dann ein Überflug der Hütte von Christians Eltern, um dann mit Kurs Ost wieder in den Bereich zu kommen, an dem wir zum Sprung nach Dänemark ansetzen wollten...



Gruppen To norge (8) Bearbeiten	
stark bewölkt bei 4300 Fuss 23 min	
<b>Kiel</b> ◀ 080° 8 kn 9000 m bedeckt bei 800 Fuss	EDHK 17°C IFR 94% 1021 hPa → 23 min
<b>Soenderborg Lufthavn</b> ◀ 090° 13 kn 9000 m stark bewölkt bei 800 Fuss	EKSB 17°C IFR 94% 1022 hPa → 23 min
<b>Odense / Beldringe</b> ▲ 070° 10 kn 9000 m stark bewölkt bei 1500 Fuss	EKOD 16°C MVFR 94% 1023 hPa → 53 min
<b>Tirstrup</b> ◀ 080° 11 kn 10 km oder mehr, keine... bedeckt bei 900 Fuss	EKAH 16°C IFR 77% 1026 hPa → 23 min
<b>Kristiansand / Kjevik</b> ▶ 040° 11 kn 10 km oder mehr leicht bewölkt bei 2500 Fuss	ENCN 15°C VFR 77% 1029 hPa → 23 min
Aktualisiert 15.09.14 09:43	

Die Wetteraussichten verschlechterten sich leider schon wieder, so dass wir gar nicht sooo früh aufstehen brauchten. In Dänemark war morgens alles IFR wegen Advektionsnebel, der dann aber im Laufe des Vormittags verschwinden sollte. Flugplan noch aufgeben per DFS-AIS Portal, verschieben kann man den ja immer noch, und los geht's mit allen sieben Sachen ins Auto.

Am Flugplatz angekommen, konnten wir direkt bei Avinor Bescheid sagen, dass wir wieder abreisen und konnten einfach durch ein Tor zu unserem Flieger übers Rollfeld laufen - ganz unkompliziert. Es war alles noch ordentlich festgebunden und bei dem ordentlichen Wind war das auch gut so.

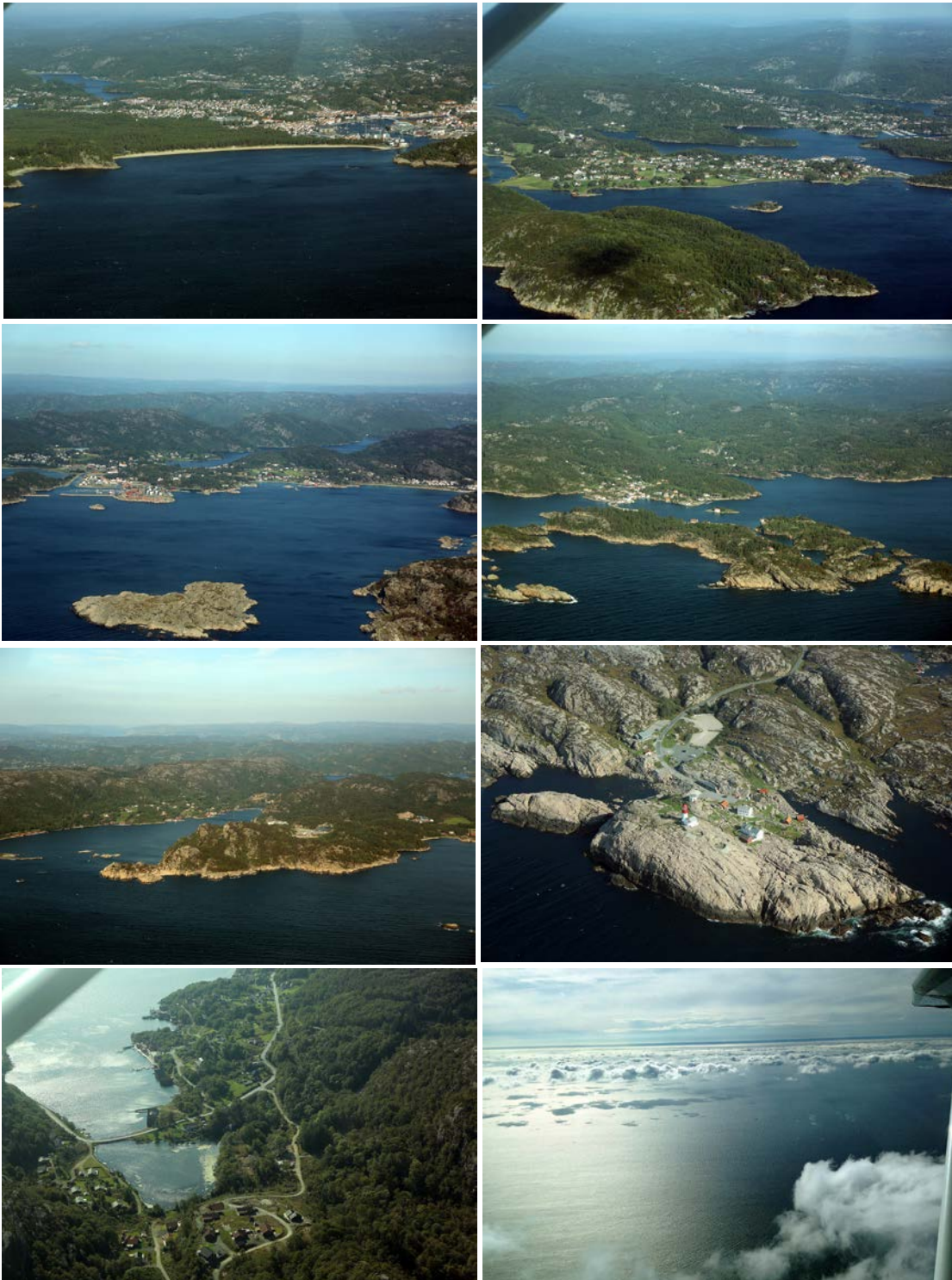


Schon beim Schieben zur Tankstelle waren die Böen nicht zu verachten und machten zusätzlich zum noch geschlossenen Flugplatz in Dänemark ein doch etwas flaeses Gefühl in der Magengegend, denn irgendwann musste ja entschieden werden was wir wann machen. Also erst mal Flieger checken und einrichten und dann am Tankautomat auf international gedrückt und AvGas100LL für ca 1,97 € pro Liter

getankt. Und siehe da, gegen 11:00 Uhr local meldet Sonderborg in Dänemark endlich „broken 900 f“ und weiter südlich sieht es auch besser aus. Also alles ein bisschen „marginal“, aber wir entscheiden uns für den Abflug (Plan B,C und D haben wir ja in der Tasche für solche Fälle). „Request taxi“ und wir haben von der südlichen Tankstelle für AVGAS nur knapp 100 m bis zum Rollhalt RW04. Nach dem Warmlaufen lassen machen wir die letzten Checks und melden „ready for departure holding point Alpha RW04“. „Behind landing Cessna line up RW04, behind“ – haben wir da tatsächlich mal erlebt, wir kannten das bisher nur aus dem AZF Funkkurs ;-). Kurz darauf kam dann das „cleared for takeoff and right turn is approved“. Also bei ca. 11-22 kt Wind und Böen

schön die Richtung halten und wir rotieren 5kt später als normal um mehr Reserve zu haben, falls sich der Wind im Bodeneffekt doch abrupt ändern sollte. Nach der ersten Kurve Richtung Süden und Küste requestete ich „2000 f Altitude und follow coastline to the west to Lindesnes“. Vom freundlichen Controller wurde uns alles genehmigt was wir vorhatten und auch außerhalb des Airspace C von Kjevic blieben wir auf der Frequenz.

Endlich erkannten wir Inseln und Küstenmerkmale, die uns vom Boot fahren vertraut waren, und es war wirklich ein tolles Gefühl das tatsächlich mal aus der Luft zu sehen, was teilweise fast 35 Jahre in Urlauben vom Boden erkundet wurde. Das war wirklich ein besonderer Moment.





Wie klein die Welt doch aus dem Flugzeug wird. Was ein Tagesausflug mit dem Boot ist, passiert hier in der Luft in wenigen Minuten und wir konnten wegen des heftigen Windes gar nicht so viele Fotos mit dem iPhone machen, wie wir wollten. Zum Glück hatten wir zwei Gopros verbaut und Andrea war noch mit dem großen Foto am Knipsen. Schon kam Lindesnes (der südlichste Ausflugspunkt Norwegens) in Sicht und wird mit einem Grinsen im Gesicht umflogen. Nachdem wir noch ein paar kleinere Locations die wir kennen ausgemacht hatten, wie Stusvic, Korsham und den Grönsfjord geht's in einer weiteren Rechtskurve über den „Hausberg“ von Christians Eltern. Aufgrund des heftigen Windes (20kt in 2000f) entscheiden wir, keine weitere Runde hier zu drehen, sondern der Küste wieder Richtung Osten zu folgen, da wir vermuten, dass der Wind in höheren Lagen noch stärker werden müsste und wollen die Reserve lieber für das Wetter in Dänemark nutzen.

Wir sehen noch ein paar schöne „Lieblingsinseln“ (Im und Sa, und Vore) und nach einer Weile geht es auf Kurs 130°. Die Wolkendecke wird über dem glitzernden Wasser in der Ferne immer dichter und so requesten wir Altitude 5500 f (die Übergangshöhe auf Flightlevel beträgt in Norwegen nämlich 7000 f) und verabschieden uns auch mental von Norwegen. Der Motor brummt wie immer schön gleichmäßig, die Vergaser Vorwärmung reagiert auch normal (Drehzahlabfall wenn gezogen), die wir aufgrund des Dunstes immer mal nach einer kleinen Checkliste im Kopf (RiWaLaPuT) durchchecken. Die Wolken unter uns sind jetzt geschlossen und wir fliegen bei ruhiger Luft und „nur“ 15 kt headwind Dänemark entgegen. An der Grenze werden wir zu Copenhagen Information auf die 129.475 Mhz übergeben und wechseln dank Übergangshöhe 3000f auf Standard QNH und somit auf Flugfläche 55. Wenig später im Vendessel Corridor wieder an Aalborg approach, wo wir wieder ein midfield crossing nach Süden genehmigt bekommen. Auch wenn man dank der Wolken nix vom Flughafen sieht, aber laut GPS müsste er genau unter uns gelegen haben. Eine Stunde weiter ist die Wolkendecke immer noch nicht aufgerissen, aber am Horizont sieht es so aus, als ob die Sonne durchkommt. Da war dann auch mal ein Loch und wir konnten „Land sehen“. Sonderborg ist noch ca. 40 min vor uns und wir entscheiden uns durch den „feuchten Dunst“, bei einem Loch vom Dienst, mit einem Vollkreis unter die Wolkenschicht zu sinken. FIS meldet keinen Traffic und wir sind über einer Wasserfläche ohne obstacles, also eine gute Stelle. Nach wenigen Minuten sind wir wieder auf Südkurs in der unruhigen Luft unter den Wolken und melden uns bei dem schon wieder super freundlichen Türmer, der in Sonderborg seinen Dienst schon auf dem Flug nach Norwegen leistete. Da fühlt man sich ehrlich gesagt wirklich willkommen. Die erflogene Seitenwindkomponente ist ein neues Highlight in Christians relativ junger Fliegerkarriere, aber es hat dank des laminaren Windes alles gut geklappt – wie sagte Christians Fluglehrer immer: „Wenn man das Flugzeug wiederverwenden kann und es aus eigener Kraft verlassen kann, ist's eine gute Landung“.



Hier kennen wir uns ja schon aus und tanken am Automat mit EC Karte AvGAS100LL für ca. 2,52€ und parken für einen Kaffee und Kaffee wegbringen ;-).



Flugplan per Telefon bei AIS etwas verschieben, da wir uns keinen Stress machen wollten und dann zurück zum Flieger für das letzte Leg. Es geht auf die Runway 14 zurück und wir starten wieder. Das kleine Stück fliegen wir Richtung Grenzpunkt und



melden uns bei FIS wieder an. Alles läuft recht unspektakulär, außer dass es ab und an mit den Sichten durch Dunst und Sonnenstand darüber schlechter wird und auch mal ein Regenschauer ist dabei. Ca. 1h nördlich von Frankfurt sehen wir, dass die Sonne endlich durch den untersten Wolken Layer durchkommt und wir müssen nicht mehr unter den Wolken klebend (mit dem geforderten Abstand natürlich) fliegen, sondern es wird etwas

entspannter und ganz typisch für die Nachmittags/Abendstunden beruhigt sich auch die Luft. Wir fliegen Egelsbach aus Norden ganz gewohnt via TANGO an, reihen uns dann in den wenigen Platzrundenverkehr in die Nordplatzrunde ein und landen nach 6h10min Gesamtflugzeit an diesem Tag mit einer schönen Abschlusslandung auf der 08.

Da ist es wieder - das Gefühl und Grinsen im Gesicht, dass wir drei dieses Abenteuer einfach mal gemacht haben.....es geht nämlich und hat uns zwei Piloten fliegerisch definitiv ein ganzes Stück weitergebracht!

**ZUR NACHAHMUNG ABSOLUT EMPFOHLEN!**