

Ein Tag als Wasserflugpilot in Norwegen

Wir sitzen auf der Terrasse vor dem Brakanes Hotel in Ulvik. Viele unserer Arbeitstage beginnen hier mit Flugvorbereitung und Frühstück an der frischen Luft mit Blick auf den Steg, an dem das Wasserflugzeug liegt.

Der Nebel, wegen dem wir den gestrigen Flugtag bereits absagen mussten, hat sich immer noch nicht verzogen, aber er beginnt, sich aufzulösen. Durch die Löcher in der dünnen Schicht sehen wir strahlend blauen Himmel. Felix macht mit seiner Drohne ein paar spektakuläre Aufnahmen aus 100 Metern Höhe, wo über der sich langsam auflösenden Nebelschicht kristallklare Sicht herrscht.



Wir sind zuversichtlich, pünktlich los fliegen zu können. Die Flüge vom Vortag konnten wir mit einiger Planung gerade noch in den ohnehin schon vollen Plan von heute integrieren, es werden dann aber innerhalb der maximal erlaubten Flugdienstzeit keine fünf Minuten mehr übrig sein für Verspätungen. Das ist gerade beim Wasserfliegen sehr ambitioniert, denn das Sprichwort „wer fliegen will, muss Zeit haben“ ist hier in der Regel sehr zutreffend. Aber viel Zeit kann man mit akribischer Vorbereitung tatsächlich schon im Voraus „sparen“.

Der Plan für heute besteht darin, mit der Cessna 206 insgesamt 11 Flüge durchzuführen. Zunächst soll es über die Berge nach Aurland gehen, wo wir ebenfalls eine Basis haben. Dort werden wir uns mit den Chartergästen einer

Luxusyacht treffen, die zwei Rundflüge um den Hardangerjøkulen Gletscher gebucht haben. Nach den Rundflügen werden wir wieder zurück nach Ulvik fliegen, das Flugzeug für den Einsatz mit weniger Passagieren und mehr Fracht umrüsten, und dann werde ich die zweite Hälfte des Tages alleine weiter machen, da einige der folgenden sieben Taxi Flüge aufgrund der Payload komplett ausgelastet sein werden. Schade eigentlich, denn Felix macht nicht nur als Dockhand, sondern auch als Kameramann immer super Arbeit.

Und die Flüge in der Wildnis der Hardangervidda sind so spannend und eindrucksvoll, dass man diese Erlebnisse gerne mit anderen Menschen teilen möchte.

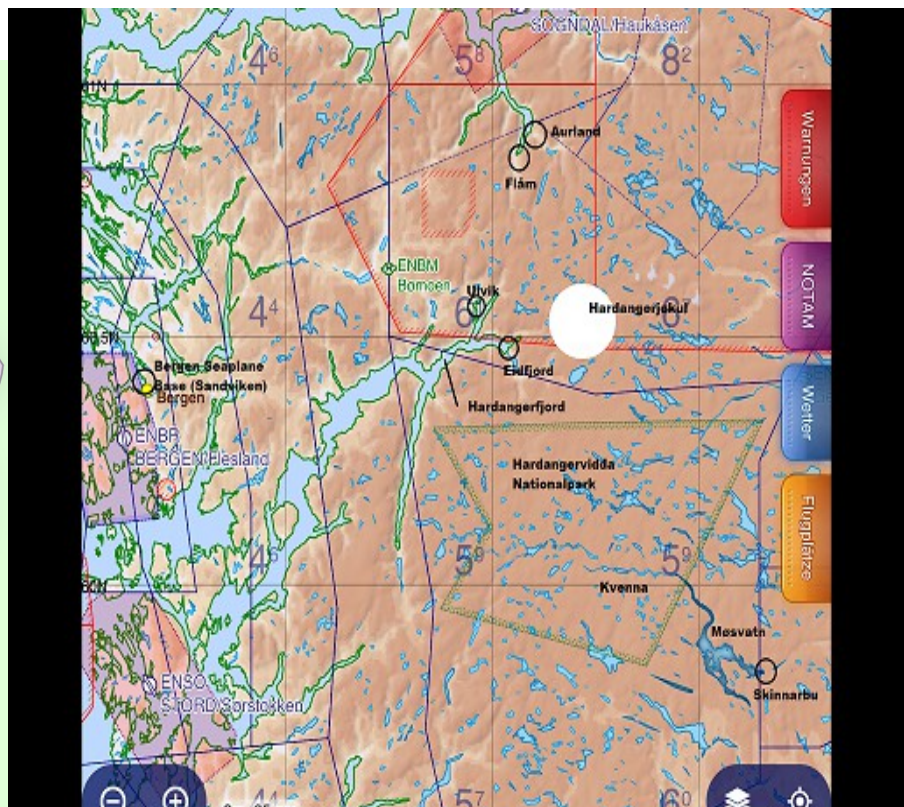
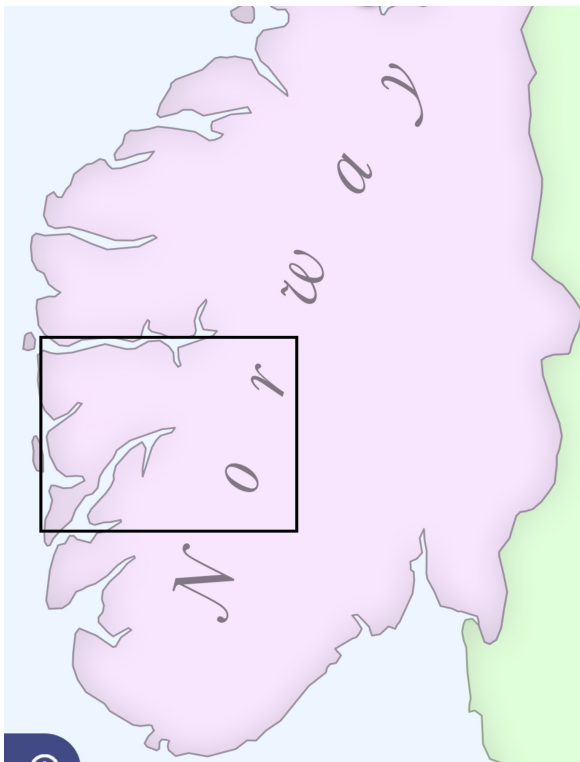
Die Menge der AVGAS Kanister, die ich in die Tanks fülle, während meine Frau Jola schon einmal die Floats auspumpt und Felix die Scheiben reinigt, ist genau abgezählt, damit wir zwischen den Rundflügen in Aurland keine Zeit mit Nachtanken verlieren und trotzdem vom Gewicht her in den Limits bleiben auf allen Abschnitten. Die gesamten Berechnungen hatte ich bereits am Vortag erledigt, so dass wir jetzt eigentlich nur noch einen detaillierten Plan abarbeiten müssen. Während der Sprit durch den Filter im Trichter gluckert, habe ich noch etwas Zeit, auf der Tragfläche sitzend über den Fjord zu schauen und die Ruhe zu genießen. Das Wasser ist spiegelglatt, die Startstrecke wird also etwas länger ausfallen. Wo werden wir wohl in etwa abheben? Und ... ist dort draussen im Fjord etwa plötzlich wieder Nebel? Tatsächlich, die Nebelwand, die eben noch auf dem Rückzug war, kommt langsam wieder auf uns zu. Wir sollten sehen, dass wir los kommen, damit wir die Gäste in Aurland nicht ein zweites mal versetzen müssen. Felix löst die Leinen und ich lasse den Motor an. Der große Continental IO550 wird sofort wach und sein Geräusch wird ab jetzt fast sieben Stunden lang mein treuer Begleiter sein. Was kann man sich mehr wünschen, als einen Moment wie diesen: Wir ziehen früh morgens die ersten Wellen des Tages auf einem spiegelglatten Fjord in malerischer Landschaft. Das Flugzeug läuft einwandfrei, das Wetter soll perfekt werden, der Plan verspricht Spannung, Abwechslung und Abenteuer. Und das ganze in Zusammenarbeit mit einem tollen Team, allesamt Idealisten, die das, was wir gerade erleben, wirklich zu schätzen wissen. Ich habe sogar den besonderen Luxus, meine tolle Frau dabei zu haben, die sich, wann immer sie kann, in ihrer Freizeit für Scandinavian Skies engagiert.

Die Zeit des Warmlaufens nutzen wir, um einmal die Startstrecke ab zu fahren, das Wasser auf mögliche schwimmende Hindernisse zu prüfen und die Entfernung bis zur Nebelwand zu vermessen. Dann legen wir los. Normalerweise starten wir nur sehr selten so dicht am Ort, um den Anwohnern von Ulvik nicht den Lärm zuzumuten. Ein schwer beladenes Wasserflugzeug braucht zum Start nämlich viel Leistung, um überhaupt auf die Stufe zu kommen, also in Gleitfahrt überzugehen, um dann auf der Wasseroberfläche weiter zu beschleunigen. Heute müssen wir jeden Meter mit nehmen, damit wir genug Platz haben vor dem Nebel. Wir steigen

zunächst in Richtung Süden, um Höhe zu machen. Vor uns liegt der lange Hardangerfjord, an dessen Ende sich der kleine Ort Eidfjord befindet. An diesem malerischen Fleck Erde, umgeben von bis zu 2000 Meter hohen Bergen, führen wir häufig Rundflüge durch mit den Gästen der Kreuzfahrtschiffe, die hier regelmäßig anlaufen.

Hinter Eidfjord beginnt bereits die Hardangervidda, mit 8000 Quadratkilometer Fläche die größte Hochebene Europas. Der Nationalpark umfasst ein Naturschutzgebiet von 3400 Quadratkilometern. Der Zugang mit motorisierten Gefährten ist streng reguliert und Scandinavian Skies ist das einzige Unternehmen, das dort überhaupt mit Wasserflugzeugen operieren darf. Da geht es nachher auch noch hin, und ich freue mich jetzt schon.

Erst drehen wir nach Norden, folgen im Steigflug dem Osa Fjord, während wir links, 3000 Fuss unter uns, noch einmal Ulvik sehen, wo wir eben noch auf der Terrasse des Hotels gefrühstückt haben. Die Wellen unseres Starts haben sich bereits aufgelöst, wir haben keine einzige bleibende Spur hinterlassen.



Weiter geht es, dicht über kleine Gebirgsseen hinweg, deren leicht aufgeraute Oberflächen Windrichtung und -stärke verraten, was beim Fliegen im Gebirge immer gut zu wissen ist. An den Ufern einiger Seen ist noch Eis zu sehen, und obwohl es Ende Juli ist, liegt hier oben auf 5000 Fuss noch einiges an Schnee. Dann führt unser kurzer Flug vorbei an einigen großen Wasserfällen, bei deren Betrachtung aus der Luft ich immer denke, die Zeit stünde still, wenn die Wassermassen mehrere hundert Meter hinab fallen. Bald sinken wir schon wieder ins Tal, an dessen Ende sich der bekannte Ort



Flåm befindet. Während sich meine Begleiter Nasen und Kameras an den frisch geputzten Fenstern platt drücken, setze ich Leistung für einen Motorschonenden Abstieg, halte Ausschau nach Stromleitungen und setze Blindmeldungen auf der gemeinsamen Frequenz ab, um anderen Verkehr über unsere Position und Absichten zu informieren. Tatsächlich ist östlich von unserer Station gerade ein Hubschrauber bei der Luftarbeit und informiert uns noch über einige Gleitschirmflieger, die in der Nähe am Hang segeln. Das Wasser vor Aurland ist nahezu spiegelglatt, es ist komplett windstill. Eine große Passagierfähre ist jedoch vor einiger Zeit durch den Fjord gefahren und die Wellen, die diese Fähre verursacht hat, bleiben bei diesen Bedingungen lange bestehen, reflektieren an den Ufern und kommen dann in unregelmäßigen Abständen zurück. Aus der Luft ist es meistens gut möglich, diese Wellen auszumachen und ihre Bewegung für ein paar Minuten im Voraus vorherzusehen. Eine Landung mit dem Wasserflugzeug bei solchen Bedingungen ist also unproblematisch, wenn man sich vorher die Zeit nimmt und die Umgebung sorgfältig analysiert. Beim Start kann es da schon eher mal zu Überraschungen führen, weshalb man immer den Schiffsverkehr in der Gegend im Blick behält und versucht, die Wellen für die nächsten 5-10 Minuten zu antizipieren.

Unsere Glattwasserlandung vor Aurland gelingt, und wir fahren noch ein paar hundert Meter auf der Stufe in schneller Gleitfahrt zu unserem Dock. Zeit wird heute nicht verschenkt, wer weiss, was noch kommt. Die Anfahrt zum Anleger ist etwas eng, ich fahre so langsam es geht und so dicht ich mich traue an die Kaimauer und mache dann ein paar Meter vorm Dock den Motor aus. Ein beherzter Tritt ins rechte Seitenruder, und die damit verbundenen Wasserruder an den Schwimmern helfen uns um die Ecke. Den Rest der Energie nimmt das von unserem Kollegen Kristoffer perfekt gezimmerte Dock auf. Während wir die Leinen festmachen und die Kabine für unsere Passagiere vorbereiten, kommt bereits das Tenderboot von der Luxusyacht auf uns zu gefahren. Perfektes Timing, bisher läuft alles super.

„Suuuperrrr! Suuuuperrrr!!! Das, was ich die ganze Zeit denke, rufen die Gäste mit ihrem Schweizer Dialekt in schierer Begeisterung, und immer, wenn sie denken, sie hätten gerade das absolute Highlight ihrer Reise entdeckt, kommt das nächste in den Blick. Ich freue mich riesig, dass Menschen, die in ihrem Leben schon fast alles gesehen haben und aus einem so schönen Land wie der Schweiz kommen, vor Begeisterung alles um sich herum vergessen, während wir in einem kleinen einmotorigen Flugzeug zwischen Fjorden, Bergen und Gletschern unterwegs sind.

Wir umrunden den Hardangerjøkulen komplett, sehen Gletscherzungen mit riesigen Eisspalten, blaues Eis, tiefblaue Schmelzwasserseen und Wasserfälle, die sich aus dem Gletscher ihren Weg zum Meer suchen. Dann folgen wir im Sinkflug der berühmten Bahntrasse von Finse bis nach Flåm. Die Begeisterung für die Schönheit dieser Gegend hält bei den Herrschaften noch lange nach dem Aussteigen an.



Während Felix und ich tanken und den unvermeidlichen Papierkram erledigen, macht Jola das Passagierbriefing mit der zweiten Gruppe und erklärt Schwimmwesten, Gurte, Notausgänge und die Flugroute. Nach gerade einmal 10 Minuten sind wir schon wieder auf dem Weg zu Gletscher. Suuuperrr!!!

Nur fünf Minuten nachdem wir auch die zweite Gruppe begeistert am Dock abgeliefert hatten, sind wir schon wieder auf dem Rückweg nach Ulvik. Das ordentliche Trinkgeld hat sich die Crew schonmal verdient heute für die geniale Mitarbeit.



Auch in Ulvik geht es zügig weiter. Das Flugzeug wird leer geräumt, noch einmal die Floats ausgepumpt, und mit dem Peilstab stellten wir sicher, dass genug, aber bloß nicht zu viel Benzin in den Tanks ist. Mein Schlafsack, eine dicke Jacke, ein PLB (personal locator beacon) und mein Notwerkzeug bleiben allerdings an Bord, soviel Luxus muss sein. Ich hatte letzte Woche zwei Angler am Dargesjå See abgesetzt und wir hatten uns für heute Mittag für die Abholung verabredet. Immer noch gut in der Zeit. Der Südwind über der Hardangervidda wird laut Vorhersage den Tag über stetig zu nehmen und mir wohl später noch zu schaffen machen. Aber erst einmal das abarbeiten, was jetzt ansteht.

Nach der Landung auf dem Dargesjå zeigt der Höhenmesser noch gute 3600 Fuss an. An dem winzigen Dock sind bereits die beiden Angler und ein Berg von Gepäck und Fischkisten zu sehen. Wenn die alle voll sind ... Ich muss hier mit der rechten Seite anlegen und freue mich, dass jemand am Dock den Flieger annehmen kann, was mir einiges an Geklettere erspart. Die Kisten sind tatsächlich alle voll. Sie müssen den halben See leer gefischt haben. Da der See auf ca. 3600 Fuss liegt und wir in Richtung Süden in ansteigendes Gelände starten, werden das zwei Loads. Wir laden circa 200 kg Gepäck und



Fisch ein, so dicht wie möglich an die Vordersitze, um für den Start einen günstigen Schwerpunkt zu haben. Einer der beiden setzt sich auf den Copiloten Sitz, der andere kann sich noch eine Stunde länger vor der Rückkehr in die Zivilisation drücken. Ich achte bei solchen Aktionen immer darauf, dass jeder Passagier seine eigene persönliche Ausrüstung bei sich behält, man weiss ja nie, ob nicht doch etwas dazwischen kommt. Der Start verläuft normal für diesen See. Ich achte darauf, das Gemisch für die Höhe anzupassen, da jedes PS gebraucht wird. Ich fahre in die äußerste nördliche Ecke, nehme die Wasserruder hoch und gebe Vollgas. Nach einigen hundert Metern direkt gegen den Wind kommen wir auf die Stufe, dann drehe ich eine leichte Rechtskurve, um parallel zum Ufer weiter zu beschleunigen. Erst auf beiden Schwimmern, dann nehme ich den luvseitigen Schwimmer hoch und einige Sekunden später bekomme ich auch den anderen Schwimmer aus dem Wasser. Dieser Trick verringert bei Seitenwind die Startstrecke, da man den asymmetrischen Auftrieb nutzt, statt ihn mit Querruder Einsatz zu bekämpfen, wie man es üblicherweise mit

Landflugzeugen macht.

An dem Hang auf meiner Rechten Seite nutze ich den leichten Aufwind, um im Bodeneffekt Fahrt aufzuholen. Die Klappen fahre ich auf 10 Grad ein, bleibe tief, nehme jeden Knoten mit, denn jetzt muss ich durch ein turbulentes Lee hindurch und scharf links abbiegen, um ins Tal zu kommen. Ich glaube, ich habe gerade ein Zelt überflogen. Ob das jetzt noch steht? Aber ein anderer Flugweg ist hier in diesem Gelände einfach nicht möglich. Fahrt ist das halbe Leben ...

Das, was ich beim Segelfliegen in jungen Jahren gelernt habe, bewährt sich hier immer wieder. Jetzt geht es wieder bergab und ich kann endlich die Drehzahl reduzieren, die Klappen einfahren und spüre wieder dieses leicht verwegene Grinsen, das sich nach solchen Starts oft einstellt.

Der kurze Flug nach Skinnarbu dauert nur 20 Minuten und führt entlang der schönen Kvenna zum Møsvatn See und dann von dem winzigen Ort Mogen am westlichem Ende des Stausees bis zu dessen östlicher Spitze. Bei gutem Wetter wirklich keine navigatorische Herausforderung. Bei der Sicht heute kann man im Osten den Gaustatoppen sehen und auf den muss man eigentlich nur zu halten. Endlich Zeit für eine Hand voll Erdnüsse und einen Schluck Wasser.

In Skinnarbu haben wir eine weitere Station, die wir hauptsächlich für die Flüge in die Hardangervidda nutzen. Dort parken unsere Kunden ihre Autos und wir fliegen sie dann zur Jagd oder zum Angeln zu ihren Hütten in die Wildnis.

Als wir anlegen, warten bereits zwei Abenteurer mit ihrer Ausrüstung auf dem Steg. Vater und Sohn, die schon jeden Winkel Norwegens durchwandert hatten und ihren Traum verwirklichen wollten, einmal mit Paddelbooten die gesamte Kvenna stromabwärts zu fahren.

Die Kvenna ist ein wunderschöner Fluss, der die Hardangervidda von West nach Ost durchquert. Seen und Stromschnellen wechseln sich in dem Tal der Kvenna ab, und dieser Fluss strahlt so unglaublich viel Lebensenergie aus, dass ich es richtig kribbeln spüre, wenn ich dort in der Nähe bin. Ich kann die beiden sehr gut verstehen und freue mich, ihnen heute bei ihrem Vorhaben helfen zu können. Vorher ist natürlich noch die übliche Routine dran:

Entladen, Beladen, Passagierliste erstellen, Loadsheet und

Flugdurchführungsplan ausfüllen und die Flugdaten an Sven schicken, der heute das Ops macht und immer weiss, wo wir uns befinden. Dann noch

tanken, und ein ausführliches Passagierbriefing darf auch nicht fehlen ... Ach ja, und die Kreditkarte durchs Izettle ziehen ... und schon geht es wieder los nach Westen.



Nach 25 Minuten erreichen wir den Holmavatn See, der zwischen relativ hohen Bergen liegt und sich etwa in Richtung Ost-West erstreckt. In der Mitte ist eine Insel, die aus einem steilen kleinen Berg besteht. Oben ist der Wind recht stark. Die Wasseroberfläche sieht relativ glatt aus, aber bei genauerer Betrachtung sieht man die rauen Stellen, an denen die Fallböen auf den See treffen. Für die Anlandung suche ich mir einen kleinen Strand im Windschatten der Felseninsel aus. Der östliche Teil des Sees liegt ebenfalls im Windschatten und sieht für die Landung sehr geeignet aus. Für den Fall des Durchstartens würde ich zunächst die Felseninsel auf ihrer Luvseite im Süden umfliegen, dann den Hang am nördlichen Ufer anfliegen, um dort links herum in den Wind umzukehren. Das sollte uns aus den größeren Abwinden heraus halten und hoffentlich den einen oder anderen Aufwind spenden. Für den Start plane ich den gleichen Flugweg.

Unsere „Platzrunde“ passe ich dem Relief an und wir haben bis zum Endanflug nur wenige Turbulenzen. So dicht überm See sehen die umgebenden Berge wirklich hoch aus und ich bin froh, mir vor dem Anflug einen Überblick über das Gelände hinter der Felseninsel verschafft zu haben. Ein Video vom Anflug gibt es hier:

<https://vimeo.com/411801405>

Nach der Landung sieht wieder alles anders aus, und auch hier hilft die gründliche Erkundung aus der Luft, um sich später auf dem Wasser zurechtzufinden. Ich mache kurz vor dem Ufer den Motor aus, nehme die Wasserruder hoch und lasse uns vom Wind umdrehen und rückwärts auf den Strand schieben. Ich stehe dabei auf dem Schwimmer und korrigiere die Drift mit Querrudern und dem Paddel. Der Strand ist tatsächlich ideal fürs Beachen. Relativ feiner Sand, kaum Steine und keine Hindernisse, die das Flugzeug verbiegen könnten. Wir kommen alle trockenen Fußes an Land, laden aus und haben sogar noch Zeit für ein paar Fotos. Herrlich. Einer der schönsten Seen, auf denen ich bisher gelandet bin. Hier fliege ich bald mal mit meiner Frau zum Zelten und Angeln hin. Aber jetzt muss ich schon wieder weiter. Und die beiden Kanuten wollen heute auch noch ein paar Kilometer fahren mit ihren aufblasbaren Faltkajaks. Viel Spaß und bis bald!

Als ich in der östlichsten Ecke des Sees ankomme und die Klappen für den Start setzen will, tut sich nichts. Ich muss also nochmal aus der Engstelle heraus fahren in etwas offeneres Wasser, um mich der Sache widmen zu können. Die Frachttür war durch einen verklemmten Gurt nicht richtig verriegelt und hat den Mikroschalter für die Landeklappenblockierung ausgelöst. Das kann ich bei laufendem Triebwerk regeln, aber die fünf Minuten Extra Zeit sind damit aufgebraucht. Der Start ist dann überraschend ruppig, und die Abwinde haben ihren Spaß mit mir, während ich mich freue, auf diesem Abflug einen leichten Flieger zu haben. Der See liegt auch auf über 4000 Fuss und ohne Turbolader ist die Motorleistung in diesen Höhen schon deutlich geringer.

Am Dargesjå sammele ich den zweiten Angler und seine Fische ein, bekomme sogar einen tiefgekühlten Fisch geschenkt. Das Zelt im Abflug steht auch nach diesem Start noch.



Nach dem üblichen Boxenstopp geht der letzte Flug zum Viuvatn, ein weiterer See, der es bei dem kräftigen Südwind in sich hat. Der Passagier kennt den See sehr gut und zeigt mir beim Überflug alle Steine, die über und



unter Wasser lauern. Die Landung erfolgt wegen der Ost-West Ausrichtung mit viel Seitenwind, und ich muss die ganze Strecke bis zum Strand mit erhöhter Leistung „pflügen“, um einigermaßen die Richtung halten zu können. Wenn der Flieger sich jetzt bei einer Böe in den Wind dreht, würden wir im Luv auf Grund laufen. Wenn ich jetzt das Gas zurück nähme, wäre das ebenfalls die unvermeidbare Konsequenz. Müsste ich den Motor aus machen, um eine Kollision mit den luvseitigen Felsen zu vermeiden, würden wir schnell leewärts treiben und die Steine dort erwischen. Manchmal ist man einfach committed, durchzuziehen.

Den Start mache ich danach direkt nach dem Ablegen vom Strand weg. Der leichte Flieger braucht nicht lange, um wieder in sein wahres Element zu kommen. Das ist auch gut so, denn viel mehr Abenteuer brauche ich heute nicht mehr. Es folgt ein grandioser Flug über die Hardangervidda zurück nach Eidfjord. Auch hier ist die Navigation wieder ganz einfach: Immer auf den Hardangerjøkulen Gletscher zuhalten und die Aussicht genießen. Zeit für eine Hand voll Erdnüsse und einen Schluck Wasser. Dann der Gletscherzunge folgen und ins Tal sinken, immer dem Wasserlauf hinterher. Ein letzter Blick auf den Wasserfall für heute, noch einmal von der

Windscherung durchgeschüttelt werden und dann wird es plötzlich ganz ruhig. Unten im Fjord herrscht komplette Windstille. Ich ziehe die für heute vermutlich letzten Wellen in die spiegelglatte Wasseroberfläche vor Eidfjord. Das Kreuzfahrtschiff ist bereits ausgelaufen und die 400 Einwohner haben den Abend für sich. Einmal noch die Handgriffe vor dem Anlegen abarbeiten: Klappen einfahren, Wasserruder herunter, Kühlluftklappe auf, Avionik und Lichter aus, Headset abnehmen, Gurte lösen und, genau wie das Headset Kabel, sorgfältig aus dem Weg legen. Die Tür öffnen, den Sitz ganz nach hinten fahren und mich ganz vorne auf die Kante hocken... Alles muss vorbereitet sein für den Fall, dass ich beim Anlegemanöver schnell aus dem Cockpit springen muss. Felix ist ja in Ulvik, sonst würde er am Dock stehen und helfen. Aber ein Badetag in Ulvik war verständlicher Weise einfach verlockender.

Mit einigem Abstand vom Dock ziehe ich den Gemischhebel auf aus, schalte die Zündung ab und den Hauptschalter aus. Herrlich, diese Ruhe. Ganz langsam fahre ich mit dem letzten Schwung auf das Dock zu, kein Wind mehr, der seine Spielchen treibt und das Anlegen zum Kunststück machen würde. Die Wasserruder quietschen leicht bei den kleinen Steuereingaben, und das Flugzeug kommt direkt neben dem Dock zum stehen. Ich steige in Ruhe auf den Schwimmer, nehme mir die Leinen und gehe so elegant, wie es nach einem solchen Tag noch geht, an Land. So einfach kann Wasserfliegen manchmal sein.

Die Cessna bleibt über Nacht in Eidfjord, morgen machen wir von hier aus einige Rundflüge. Bis ich von meiner Frau abgeholt werde, sitze ich noch eine Weile alleine am Steg und denke mir:

„Verdammte Sch... , jetzt noch den ganze Papierkram fertigmachen, und für morgen ist auch noch nichts vorbereitet. Erdnüsse sind auch alle.“

Aber mal im Ernst:

Was für ein Geschenk ist es doch, solche Tage erleben zu dürfen?!

Ähnliches ist auch für Kunden unserer Flugschule erlebbar. Kurse für Anfänger, fortgeschrittene Wasserflieger und „Schnupperer“ können wir individuell auch als Touren zu einmaligen Zielen zusammenstellen. Bei Interesse können Sie uns gerne kontaktieren unter:

training@seaplanes.no

Christian Weidner
derchristianweidner@gmail.com



Scandinavian Skies

Als ich Daniel Boden das erste mal eher zufällig auf einem Langstreckenurlaub in Santo Domingo traf, hätte ich mir trotz aller Begeisterung, mit der er vom Wasserfliegen in Norwegen erzählte, nie träumen lassen, so etwas Tolles jemals selber erleben zu dürfen. Schon gar nicht, dass solche Flugtage, wie in dem Bericht beschrieben, eher die Regel, als die Ausnahme darstellen würden, wenn ich mich denn dazu entschließen würde, das Team der damals ganz neu gegründeten Scandinavian Skies in Bergen als kommerzieller Wasserflugzeug Pilot zu verstärken.

Daniels Vorstellung von einer Airline, die mit Wasserflugzeugen Rundflüge und Taxiflüge in der Fjordlandschaft von West-Norwegen anbietet, war ein seit langem gehegter Traum, den er inzwischen seit einigen Jahren beharrlich und mit Erfolg verwirklicht. Da ich mich bei der Airline fürchterlich langweilte und mein Leben wieder mehr zum Abenteuer werden sollte, stand ich schon wenige Wochen später bei Baltic Seaplane in Flensburg auf der Matte und ließ mir von Heiko und seinem kompetenten Team beibringen, was es mit dem Fliegen von Wasserflugzeugen so auf sich hat.

Der Kurs bis zur Erlangung der Klassenberechtigung SEP (sea) ist bei gutem Wetter in einer Woche zu schaffen und beinhaltet ca. 10 Stunden Theorie und 8 Stunden Flugausbildung. Auch alles, was man wissen muss, um sich auf dem Wasser als gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer zu bewegen, ist Bestandteil der Ausbildung, so dass zumindest für den Betrieb auf den Küstengewässern kein Sportbootführerschein notwendig ist.

Dass man mit diesen Grundkenntnissen alleine noch nicht auf die Fluggäste eines kommerziellen Flugbetriebes losgelassen werden kann, ist klar, und zusätzlich noch im Flugbetriebshandbuch festgelegt. Zusätzlich zur Berufspilotenlizenz und 500 Stunden Gesamtflugzeit muss man mindestens 20 Stunden auf Floats haben, um Rundflüge zu machen, und für Taxiflüge etwa 50. Deshalb folgten noch einige zusätzliche Trainingsflüge, zunächst in Flensburg auf der Cessna 172 von Baltic-Seaplane, und später dann in Norwegen bei Scandinavian Skies. Daniel, der sowohl der Chef als auch der Flugbetriebsleiter ist, machte mit uns ein mehrtägiges Flugtraining auf der Cessna 206, die unser zukünftiges Arbeitsgerät werden würde.

Der Clou war, wie es begann: Wir stellten unsere Jodel auf dem Flugplatz in Voss ab, liefen zu Fuß in den Ort und wurden dort von Daniel direkt am

Badestrand des Vossevangen Sees abgeholt. Mit viel Geduld und Beharrlichkeit sorgte Daniel in den nächsten Tagen dafür, dass wir lernten, in dem neuen und ziemlich herausfordernden Umfeld so zu arbeiten, dass wir die Sicherheitsstandards des kommerziellen Flugbetriebes erfüllten. Dazu gehörte unter anderem das selbständige Einschätzen der Landemöglichkeiten, das Fliegen bei Wind und Turbulenzen im Gebirge, das Manövrieren, starten und Landen bei Glattwasser oder im dicht befahrenen und von Wellen „verseuchten“ Hafen der Stadt Bergen, und das An- und Ablegen bei allen möglichen Windbedingungen ohne Helfer. Das alleine hat für einige spannende und lustige Szenen gesorgt, weil die Cessna 206 rechts keine Tür hat, und man manchmal echt schnell auf die andere Seite klettern muss, bevor man wieder vom Dock weg treibt ... Vor allem aber lernten wir, die Abwägung zu treffen zwischen dem, was noch geht, und dem, was man lieber sein lassen sollte.

Wir flogen im sogenannten Linetraining viele kurze Sektoren. Wir landeten in winzigen Fjordarmen und legten an Bootsstegen an, um zu baden. Wir überflogen den Jostedalsbreen Gletscher mit seinen riesigen Eismassen, landeten im Fjaerlandsfjord und besichtigten ein unglaublich schönes Hotel am Fuße des Gletschers. Zum Abendessen legten wir öfter kurzerhand einen Zwischenstopp in Eidfjord ein und landeten dann spät am Abend nach einem letzten 5 Minuten-Hüpfer auf dem spiegelglatten Wasser vor unserem traumhaften Hotel in Ulvik.



Die Tage waren lang und lehrreich, und wir waren uns einig, im Paradies angekommen zu sein. Wir konnten unser Glück kaum fassen, das war einfach der Hammer. So viel fliegerische Freiheit, so viel Eigenverantwortung, so viel grandiose Landschaft, und dazu die ganz besondere Stimmung, die in kleinen Unternehmen herrscht, wenn noch alles neu ist und jeder Beitrag einen Unterschied macht. An dieser Begeisterung konnte auch der

unvermeidbare Papierkram, den die Luftfahrt mit sich bringt, nichts ausrichten. Und das ebenso manchmal unvermeidliche Regenwetter in der Gegend auch nicht, dann hatten wir wenigstens mal Zeit, die Eindrücke zu verarbeiten.



Seither sind etwa drei für Scandinavian Skies ziemlich erfolgreiche Jahre vergangen. Wir haben tausende von Gästen geflogen und Menschen aus aller Welt kennengelernt, die nicht selten nach dem Flug der Meinung waren, dass sie noch nie etwas derart Schönes erlebt hätten.

Inzwischen sind wir das führende Wasserflugunternehmen in Norwegen und auf dem Weg, die Flotte um einige Turboprop Flugzeuge mit amphibischen Schwimmern zu erweitern. Damit kann man direkt von den Flughäfen zu den idyllischen Fjordhotels, Luxusresorts oder noch so abgelegene Zielen in der Wildnis geflogen werden.

Die Norwegische Regierung unterstützt die Elektrifizierung der Antriebe, und es ist geplant, für die kurzen Rundflüge in nicht all zu ferner Zukunft mit auf Elektroantrieb umgerüsteten Flugzeugen an den Start zu gehen. Ausserdem ist das Angebot um eine DTO (Flugschule) erweitert worden, so dass ab sofort auch bei uns das Wasserfliegen erlernt oder in Kursen für Fortgeschrittene vertieft werden kann. Wir bieten dabei das Training zum SEP (sea) auf Cessna 172 und Cessna 180 an. Für die „advanced seaplane“ Kurse im Rahmen von mehrtägigen Trips bieten sich eine Cessna 180 und

vier Cessna 206 an, wobei letztere ausreichend Zuladung haben, um auch mit mehreren Teilnehmern auf Tour zu gehen. Dabei kann man Übernachtungen je nach Wunsch von „Zelt in der Wildnis“ bis „Luxushotel am Fjord“ wählen.



Es ist schon ein ganz besonderes Gefühl, nach einem aufregenden Flugtag das Wasserflugzeug vor dem Hotel fest zu machen und abends vom Balkon der Luxussuite über den Fjord zu schauen, und den Flieger dort liegen zu sehen, mit dem man am nächsten Morgen wieder in die Wildnis starten wird. Weitere Infos gibt es unter www.seaplanes.no.

Ein eindrückliches Video kann man hier sehen: <https://youtu.be/sbgqR8-NloY>