

Reisebericht Norddeutschland und Dänemark Sommer 2013

Über das verlängerte 1. August-Wochenende 2013 machten sich 2 Flugzeuge in Richtung Dänemark auf den Weg. Da wir von 2 verschiedenen Startflugplätzen losflogen, machten wir als ersten Treffpunkt über dem Zürichsee aus, wo wir uns auf Zürich-Information fanden. Wir, das waren Pascal und Stefan (Piper Warrior HB-PNG) sowie Walter und Philipp (Aquila A210 HB-SFS).

Der Flug Richtung Coburg-Brandensteinebene (EDQC) verlief problemlos. Zwischendurch wurden wir auf eine auf Stuttgart anliegende CONDOR-Maschine aufmerksam gemacht, die ca. 2000ft direkt über uns von Ost nach West kreuzte. Einzig die geschlossene Wolkendecke (ceiling 4500ft) ca. 30 Meilen vor dem Ziel zwang uns, unseren sonnigen Flug on top auf FL95 vorzeitig zu beenden. Beim schnellen Abstieg wurden in der Aquila kurzzeitig knapp über 155 Knoten erreicht. Der Anflug liess Flugzeugträger-Feeling

aufkommen, denn die Piste liegt auf einem Hügel oberhalb von Coburg. Im Hintergrund der Piste 12 die Veste. In Coburg angekommen, bezogen wir unser Hotel und suchten uns ein lauschiges Café für das 1. After-Landing-Beer. Nach dem Stadtrundgang fanden wir uns im „Bratwurstglöckle“ wieder, wo wir sehr gute, typische fränkische Spezialitäten zu Abend nahmen.



Am nächsten Morgen besuchten wir noch die Veste Coburg, eine der grössten und am besten



erhaltenen Burganlagen Deutschlands. Die Befestigungen waren so gut, dass in der Geschichte niemals die feindliche Eroberung der Veste gelang. Ebenso lebte für einige Jahre der Reformator Martin Luther auf der Burg. Der morgendliche Besuch war nötig, um den Abzug der grossen Unwetterzelle über der Ostseeküste abzuwarten. So starteten wir gegen 14 Uhr,

überflogen den Thüringer Wald, die Ausläufer des Harzes (mit dem Kyffhäuser – Kaiser Barbarossa-Denkmal), weite Teile Mittel- und Nordostdeutschlands und waren nach 2:25 Flug in Rostock, nachdem wir noch über der Stadt und dem Strandbad Warnemünde etwas Photo-Sightseeing betrieben. Ungewöhnlich war, dass der Flugfeldleiter in Purkshof (EDCX) auf unseren englischen Erstauf Ruf überhaupt nicht reagierte. Erst, als wir mit holprigen, deutschen Positionsmeldungen

kamen, gab es Antwort von Purkshof. Wir wurden von den Eltern des Autors abgeholt und mit Bier und Grill im Garten empfangen. Ehemalige Freunde bzw. Bekannte kamen kurzentschlossen zum Grillfest dazu. Da wir spät in Rostock ankamen, reichte es nur zu einem Stadtrundgang (über die Altstadt zum Stadthafen) bei Abenddämmerung (was aber auch nicht schlecht war, bei der brütenden Hitze während des Tages).



Tags darauf hatten wir einen Flugtag geplant, denn wir wollten nach Helgoland mit 2 Zwischenstopps in Dänemark. Daraus sollte nichts werden, denn die Übernachtungsmöglichkeit auf Helgoland war kurzfristig nicht

mehr verfügbar. Also verschoben wir Helgoland auf den nächsten Tag und wir belassen es bei der Landung auf der Insel Endelave (EKEL) auf dem privaten Flugfeld eines flugbegeisterten älteren Herren (84 Jahre alt) sowie dem Weiterflug nach Sønderborg (EKSB). Der alte Herr und seine Frau versuchten, uns das dänische Veteranen-Fliegermuseum in Stauning schmackhaft zu machen. Allerdings liess das unser Zeitplan nicht mehr zu. Zu unserem Erstaunen war auf dem Flugfeld viel Betrieb (wir waren allerdings die einzigen Schweizer, welche dann auch sofort als Foto-Sujet genutzt wurden). Wir nutzten die reichlich zur Verfügung stehenden roten Velos, um die Insel zu erkunden.



Dass Tandem fahren weniger einfach als fliegen ist, mussten Stefan und ich erfahren. Aber wir kamen ohne Blessuren wieder am Flugfeld an. Auf dem Weg nach Endelave überflogen wir auch noch die längste Hängebrücke Europas (Storebælt-Brücke), welche die Inseln Fyn und Sjælland über den Grossen Belt verbindet. Der kurze Weiterflug nach Sønderborg endete mit einem Landetraining, denn in diesem

Sommer gibt es auf dem Flugplatz Sønderborg für General-Aviation-Flugzeuge keine Landegebühren. Also nutzten wir die Chance, in Vorbereitung für die Landung auf Helgoland, unsere Landetechnik zu überprüfen. Mit dem Taxi fuhren wir in die Stadt und nahmen nach dem Stadtrundgang knapp vor Küchenschluss (21 Uhr!) unser Nachtessen. In Sønderborg liegt üblicherweise während der Sommermonate die Yacht der dänischen Königin vor Anker. Vor dem Schloss Sønderborg bietet diese einen schönen Anblick.

Obwohl wir am nächsten Morgen früh am Flugplatz waren, machte sich Unsicherheit bezüglich unseres Weiterfluges nach Helgoland (EDXH) breit, denn die angekündigte Gewitterfront lag noch über Helgoland und bewegte sich zügig in Richtung Nordosten. Unser Flugweg würde genau durch dieses Wetter führen. Wir beschlossen, etwas zu warten. Nach 2 Stunden konsultierten wir die

dänische Flugwetterberatung und wurden in unserer Beobachtung bestätigt, dass sich die nördlichen Ausläufer der Front schnell auflösten. Wir konnten also einen Start wagen, denn hinzu kam, dass der



Flugplatz Helgoland zwischen 12:00 und 14:20 Uhr geschlossen ist. Kaum in der Luft, spürten wir den Gegenwind (28 Knoten) und mussten wirklich mit Vollgas fliegen, um pünktlich zu landen. Tatsächlich war das schlechte Wetter südlich von uns, und Bremen Information hatte viel mit SIGMET und AIRMET sowie anderen Wetterproblemen zu tun. Helgoland AFIS gab Wind aus 240 mit 12 Knoten an, und gab uns die Piste 21 oder 33 frei. Wir entschieden uns trotz der kurzen Länge (371m) für

RWY 21 und landeten sicher pünktlich um 12:00. Der Anflug war etwas knapp, denn die Piste beginnt gleich hinter einer Düne und endet vor einer Düne! Wir nutzten die knapp 3-stündige Mittagspause, um die Hauptinsel zu erkunden. Dabei spazierten wir über den Klippenrandwanderweg über die Insel und kamen am Lummenfelsen vorbei. Dies ist das kleinste Naturschutzgebiet Deutschlands, hat aber die höchste Brutvogeldichte. Hier kann man im Frühsommer den sogenannten „Lummenprung“ erleben, wenn die etwa 3-wöchigen, noch flugunfähigen Lummenküken einen Sturz vom Brutfelsen (ca. 50 m hoch) ins Wasser machen. Weiter nördlich ist dann die freistehende Felsnadel „Lange Anna“ zu besichtigen. Sie besteht, wie der Felsen der Hauptinsel aus rotem Buntsandstein und wird wohl irgendwann aufgrund der stetig an ihr nagenden Erosion nicht mehr existieren. Die Farben der Helgoländer Fahne (grün-rot-weiss) erklären sich auf Helgoländer Friesisch auch so: „Grön is dat

Land, rot is de Kant, witt is de Sand. Dat sünd de Farven vun't hillige Land.“ Wir verpassten unsere Fähre zur Insel Düne nur knapp und nutzten die Zeit bei einer Glace zur Flugvorbereitung nach Koblenz. Nach dem Start haben wir noch einmal die Hauptinsel für Fotos umflogen und dann Richtung Festland. Der Controller auf Bremen Information war wirklich gut drauf und sorgte für Unterhaltung vom Feinsten, denn die flache Landschaft wäre



sonst etwas langweilig für den 2:35 Stunden dauernden Flug gewesen. Unsere Formation kam sicher an der Mosel an. Der Flugplatz Koblenz-Winningen (EDRK) liegt schön auf einem Plateau über einer Moselschleife knapp hinter dem Deutschen Eck (Mündung der Mosel in den Rhein). Der Fussweg in das Hotel (bergab quer durch die Weinberge) war zwar anstrengend, wurde aber mit einem Weinfest

in Winnigen am Abend belohnt. Die Winzerkapelle gab ihr Bestes und wir nahmen nach dem After-Landing-Beer unser verdientes Nachtessen ein.

Wiederum sollte das Wetter am folgenden Tag etwas Umplanung bedeuten, denn über dem Schwarzwald lag am Sonntag eine heftige Gewitterzelle, welche sich langsam nordostwärts bewegte. Die HB-SFS flog direkt nach Hausen (LSZN), und musste dabei ab Karlsruhe dem Rheintal südwärts folgen, während die HB-PNG in Mannheim einen Zwischenstop einlegte und 2 Stunden später dann die geplante Flugroute über die VOR's KRH, SUL und TRA nach Kägiswil (LSPG) nehmen konnte.



Somit war das lange Wochenende schon wieder Geschichte. Wir waren ca. 11:45 Stunden in der Luft und haben wie immer viele bleibende Eindrücke mitgenommen.

Eine Auswahl der viele Fotos ist wie immer in der Galerie auf www.motorfliegen.ch zu sehen.

Im Namen der Crews von HB-SFS und HB-PNG

Philipp „K10“

