Nr. 12A | 2016 | Deutschland 5,50 €
Österreich 6,30 € | Benelux 6,40 € | Italien 7,00 € | Schweiz 9,50 SFR

fliegermagazin

Ideen & Tipps für spannende Flugreisen

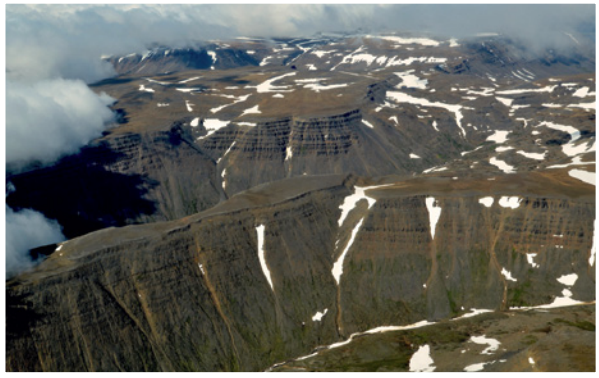
15 TOP-TOUREN

FÜR PILOTEN

Nordseeinseln • Alpengipfel • Afrikanischer Busch • Mit der Familie unterwegs
Island • Los Angeles • Südengland • Griechenland • Ungarn • Radeln am Bodden

www.fliegermagazin.de
1611071057713DK-01 am 02.11.2016 über http://www.united-kiosk.de

92 | Extremtour
Mit der Einmot wagt sich eine Dreier-Crew über den Nordatlantik bis nach Island.



Extremtour: Islands Gipfel wirken wie mit dem Rasiermesser gestutzt. Die Reise zur Vulkaninsel lohnt sich

15 TOP-TOUREN FÜR PILOTEN

Alle auf einen Blick

Die Karte zeigt nicht nur, auf welchen Seiten die 15 Touren zu finden sind, sondern auch, in welcher Gegend sie geflogen wurden

62 | Städtetour
London, Paris, Kopenhagen – drei Städte, die einen Besuch wert sind.

32 | Inseltour
Möglichst viele deutsche Nordseeinseln auf einer Reise anfliegen – das ist ein ehrgeiziges Ziel. Plus: Know-how Inselfliegen (Seite 40).

82 | Küstentour
Im UL-Doppeldecker erkundet unser Autor den Süden Englands.

22 | Radtour
Der Flugplatz Barth ist idealer Ausgangspunkt für eine Fahrrad-Runde durch die Boddenlandschaft.

Das Ende: Land's End ist der südwestlichste Punkt der britischen Insel

78 | Wildwest-Tour
Ein Westerndorf am Harz – und dann noch mit eigener Landebahn!

54 | Natour
Einzigartig aus der Luft: Raps, Winterwald, Tagebau und Wattenmeer.

50 | Spritztour
Ein Flug zum Abendessen über den Bodensee – kurz, aber schön.

6 | Gipfeltour
Gutes Wetter vorausgesetzt ergeben die Höhepunkte der alpinen Schweiz eine tolle Reise.

14 | Gourmet-Tour
Auf der Suche nach netten Menschen und gutem Essen in Ungarn.

72 | How-Tour
Wie geht man einen Flug von Südspanien nach Deutschland an? Tipps & Tricks.

28 | Familientour
Wie man mit kleinen Kindern an Bord ohne Stress bis Portugal kommt.

How-Tour: Eine Picknick-Pause gehört zu den Erfolgsgeheimnissen beim Fliegen langer Strecken

161107105713DK-01 am 07.11.2016 über http://www.united-kiosk.de

ÜBER DEN NORDATLANTIK NACH ISLAND

Glück gehabt

Eigentlich läuft alles glatt bei der Reise ins traumhafte Island mit einer Cessna 182. Bis beim Anlassen zum Rückflug übers Meer Rauch und Flammen aufsteigen. Das war dann doch etwas mehr Abenteuer als gewünscht

EXTREMTOUR

Eine lange Überwasser-Strecke führt zu einer ganz besonderen, reizvollen und einzigartigen Landschaft im hohen Norden.

Wohin? Über Großbritannien, die Faröer-Inseln und den Nordatlantik bis nach Island.

Warum? Besuch von Freunden in Island mit dem eigenen Flugzeug – das hat der Autor herumerzählt und gleich zwei Mitflieger gehabt.

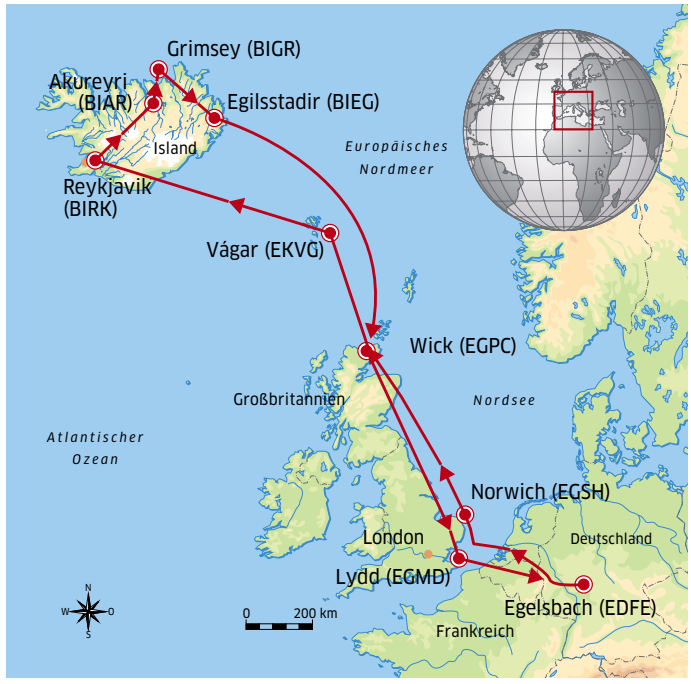
Womit? Cessna 182 Skylane.

Wie weit? 3500 Nautische Meilen in 26:35 Flugstunden.

161107105713DK-01 am 07.11.2016 über http://www.united-kiosk.de

Die Erde lebt: Dampfende Löcher im Boden und brodelnde Schlammpfützen sind die Attraktion in Námaskarð im Nordosten Islands

161107105713DK-01 am 07.11.2016 über http://www.united-kiosk.de



TEXT & FOTOS ***Rudy C. Meidl***

Sieben Stunden saßen wir heute in unserer Cessna 182. Mit drei Tagen Verspätung sind wir endlich zurück in Egelsbach. Hinter uns liegt eine Reise zur größten Vulkaninsel der Erde – und was als kleines Abenteuer geplant war, wurde am Ende beinahe ein zu großes. Aber der Reihe nach:

Wir – zwei Piloten und ein Passagier – haben für diesen Trip neun Tage geplant.

120 Knoten Groundspeed: Jeder Knoten Gegenwind zerrt mitten überm Atlantik an den Nerven. Immer wieder wird der Sprit nachgerechnet

Als besondere Ausrüstung besorgen wir unter anderem Rettungswesten, Rettungsinsel, Sauerstoff mit Masken, ein Satelliten-Telefon sowie aktuelles Karten- und Datenmaterial. Überlebensanzüge für den Flug über den eiskalten Atlantik werden wir uns erst in Schottland ausleihen. Der Beginn der Reise soll Ende Juli sein.

Samstag, 11.04 Uhr, Egelsbach

Die Maschine ist bepackt und betankt. Wegen der zusätzlichen Ausrüstung – die Rettungsinsel wiegt 7 Kilo, jeder Überlebensanzug 5,5 – begnügt sich jeder von uns mit 14 Kilo Gepäck. Piloten und Flugzeug können auch nach IFR fliegen. Also starten wir mit Z-Flugplan von Egelsbach zum Tagesziel Norwich und wechseln bald auf IFR.

Sonntag, 13.28 Uhr, Norwich

Am frühen Nachmittag geht die Reise weiter entlang der Ostküste bis ins schottische Wick. Dort empfängt uns Andrew, der Chef von Far North Aviation. Er kennt jeden, der schon einmal mit einem kleinen Flugzeug den großen Teich überquert hat – und jeder kennt Andrew! Er organisiert Unterkünfte, hilft bei jeglichen Formalitäten und vermietet alles, was für einen Atlantikflug notwendig ist. Von Andrew bekommen wir für 50 Pfund pro Person und Woche Überlebensanzüge.

Montag, 10.38 Uhr, Wick

Es wird ernst. Gleich sind wir für mehrere Stunden über dem Atlantik unterwegs. In den Überlebensanzügen sehen wir aus wie die drei Teletubbies. Doch im Notfall sollen sie uns laut Hersteller für mehrere Stunden vor Auskühlung schützen.

Der Wind weht uns stramm entgegen. Auch deswegen müssen wir einen Zwischenstopp auf den Faröer-Inseln einlegen. Von der malerischen Inselgruppe sehen wir leider nichts, denn beim Anflug auf die Hauptstadt Vágar kämpfen wir mit tiefer Bewölkung und kräftigen Böen.

Von den Faröern geht es direkt nach Reykjavik. Nur zwei Minuten nach dem Take-off sind wir wieder im Dreck, und das ändert sich bedauerlicherweise für die nächsten drei Stunden nicht. Als wir endlich wieder etwas sehen können, sind wir nur wenige Meilen vor Islands Küste. Die Sicht wird immer besser, und so präsentiert sich uns ein grandioses Panorama. Der Südwesten Islands ist durchsetzt von schroffen Felsformationen und zahlreichen Kratern. So weit wir sehen können, überzieht eine samtene Moosschicht die Landschaft.

161107105713DK-01 am 07.11.2016 über http://www.united-kiosk.de

1 | Grafische Landschaften: Auf dem Weg nach Wick zeigt Schottland seine schönsten Seiten

2 | Land in Sicht: Nach stundenlangem Flug in Wolken tauchen die Westmänner-Inseln auf

3 | Ein letztes Bild: Vor dem Abflug in Wick präsentiert sich die Crew in den Überlebensanzügen vor ihrem Flugzeug

4 | Ein letzer Blick: Auf die Kurve überm Hafen von Wick folgt erstmal nur Wasser

5 | Rätselhaft: Überall auf Island sieht man zu Säulen aufgeschichtete Steine. Sie würden nachts von Trollen errichtet, heißt es

161107105713DK-01 am 07.11.2016 über http://www.united-kiosk.de

1

1 | Nichts besonderes: In den Geysirfeldern nahe Reykjavik gibt es gleich mehrere wasserspeiende Löcher im Boden

2 | Berauschend: Die Crew am riesigen Wasserfall Gullfoss – der größte Europas, wenn es nach der Wassermenge geht

3 | Brandspuren: Der orangefarbene Schlauch ist unten grau verbrannt – wenn das über dem Atlantik passiert wäre …

4 | Warten aufs Wetter: In Egilsstadir begibt sich die Mannschaft jeden Morgen hoffnungsvoll zum Flugplatz – um nach Studium des Wetters den Abflug erneut zu verschieben

161107105713DK-01 am 07.11.2016 über http://www.united-kiosk.de

Die nächsten beiden Tage bleiben wir am Boden und besichtigen die typischen Sehenswürdigkeiten rund um Islands Hauptstadt: den Wasserfall Gulfoss, den historischen Parlamentsplatz Thingvellir und natürlich die Geysirfelder.

Mittwoch, 14.04 Uhr, Reykjavik

Wir wollen weiter entlang der Küste nach Akureyri. Auf dem Weg dorthin überfliegen wir die Westfjorde, eine der geologisch ältesten Teile des Lands. Diese Region ist geprägt von kargen Hochplateaus, tief eingeschnittenen Fjorden und steilen Klippen. Ein absolutes Muss für jeden, der Island mit dem Flugzeug erkundet. Leider wird dieser Genuss getrübt, denn der Wind ist so böig, dass wir kräftig durchgeschüttelt werden.

Donnerstag, 12.57 Uhr, Akureyri

Als erstes fliegen wir heute einen Abstecher nach Grimsey, einem winzigen Eiland, das genau auf dem nördlichen Polarkreis liegt. Dort leben nur 100 Menschen; der Flugplatz nimmt fast ein Drittel der Inselfläche ein. Grimsey ist ein Vogelparadies. Daher sind wir nicht überrascht, als wir im Funk den Hinweis erhalten: »Caution! There are birds on the runway.« Eine Untertreibung, denn beim Anflug flattern mehr als 100 Vögel aufgeschreckt von der Landebahn.

Nachdem wir uns am Flugplatz auf die Polarkreismarkierung gestellt haben, machen wir uns abflugbereit. Wir wollen auf den Faröern übernachten; das bedeutet noch drei Stunden Flugzeit. Für die Ausreiseformalitäten müssen wir außerdem vorher noch nach Egilsstadir im Osten Islands.

Das Tanken und die Grenzkontrollen ziehen sich in die Länge. Doch trotz Gegenwind können wir es immer noch vor 21 Uhr nach Vágar schaffen. Endlich ist der Flugplan genehmigt! Beim Rollen erhalten wir aber dann vom Tower den Hinweis, dass wir am Ziel eine Gebühr von 3500 Dänischen Kronen für »late arrival« bezahlen sollen. Was von uns keiner erwartet hatte: Vágar macht heute schon um 20.45 Uhr zu. Wir entschließen uns, die knapp 500 Euro zu sparen und eine weitere Nacht auf Island zu verbringen. Eine Entscheidung, die sich noch als Glücksfall erweisen sollte.

Freitag, 07.41 Uhr, Egilsstadir

Der Blick aus dem Fenster am nächsten Morgen verheißt nichts Gutes. Die Sicht ist gleich Null, wir haben keine Chance, von hier wegzukommen. Ein fettes Tief hat sich südlich von Island breitgemacht und bewegt sich ostwärts. Wir nutzen den ungeplanten Aufenthalt und erkunden mit dem Auto den sehr sehenswerten Nordosten.

Samstag, 07.05 Uhr, Egilsstadir

Um auf keinen Fall den richtigen Zeitpunkt zu verpassen, sind wir ganz früh an den Flughafen gefahren. Bis zur Landung der ersten Linienmaschine um 9.10 Uhr sitzen wir mutterseelenallein im riesigen Terminal. Unsere Analyse der Wetterdaten ist deprimierend. Das Tief liegt über den Faröer-Inseln und bewegt sich kaum von der Stelle.

Wir wägen ab, warten noch auf das nächste Wetter-Update und entscheiden dann, dass wir auch heute besser nicht in die Luft gehen. Inzwischen sind die Flughafen-Cafeteria und die Mietwagenstation geöffnet. So gönnen wir uns ein zweites Frühstück und buchen wieder ein Auto.

Sonntag, 07.34 Uhr, Egilsstadir

Und täglich grüßt das Murmeltier! Wieder sitzen wir im menschenleeren Terminal, analysieren die Wetterlage, wägen ab und nach einer Stunde steht fest: Wir müssen weiterhin am Boden bleiben. Einziger Lichtblick: Morgen Nachmittag wird das Tief weitergezogen sein. Wir verlängern also unseren Mietwagen.

Montag, 09.22 Uhr, Egilsstadir

Es ist wie im Film »Terminal« mit Tom Hanks. Wir sitzen fest, warten und kennen inzwischen den Flugplan von Egilsstadir auswendig. Doch wir üben uns in Geduld, bis das Zentrum des Tiefs nordöstlich der Faröer liegt und uns den Weg freigibt. An diesem Abend wollten wir ursprünglich allerspätestens wieder zu Hause sein. Mit viel Glück schaffen wir es bis morgen.

Montag, 14.11 Uhr, Egilsstadir

Endlich: Wir können starten! Doch die Maschine stottert beim Anlassen. Trotz intensiver Bemühungen will der Motor nicht anspringen. Auf einmal tritt Qualm unter der Cowling hervor und ruft die Flughafenfeuerwehr auf den Plan. Sie muss zwar nicht eingreifen, steht aber jetzt mit einem riesigen Löschfahrzeug direkt neben unserer Maschine. Wolfgang versucht weiter, die Cessna zu starten – erfolglos. Als Flammen aus dem Motor schlagen, die zum Glück sofort gelöscht werden, schwindet die Hoffnung, morgen wieder in Egelsbach zu sein.

Was nun? Wie findet man am nördlichen Ende der Welt auf einer Insel mit nur 320 000 Einwohnern einen Flugzeugmechaniker? Wann sind wir wieder flugbereit?

3

4

161107105713DK-01 am 07.11.2016 über http://www.united-kiosk.de

1

2

3

1 | Putzig: Die Papageientaucher auf der kleinen Vogelinsel Grimsey sind einen Besucht wert

2 | »Caution! Birds on the runway!« Die Warnung beim Anflug auf Grimsey ist wohlbegründet

3 | Knallig in der Einöde: Isländer tendieren zu bunten Hausdächern, stellt die Reisegruppe fest – und hat angesichts der eher zurückhaltend gefärbten Landschaft Verständnis

Falls wir nicht in den nächsten 24 Stunden starten können, müssen wir aus Termingründen mit einer Linienmaschine zurück. Wir setzen alle Hebel in Bewegung und erhalten schließlich von Andrew die Telefonnummern von zwei Mechanikern. Einer erklärt sich bereit, am Morgen mit der ersten Maschine aus Reykjavik zu kommen.

Dienstag, 9.20 Uhr, Egilsstadir

Unser Retter heißt Omar. Er macht sich, nur mit einer kleinen Werkzeugtasche ausgerüstet, auf Fehlersuche. Nach dem Reinigen der klitschnassen Zündkerzen und einem weiteren erfolglosen Anlassversuch findet er das Problem: Der Schlauch zwischen Vergaser und linker Zylinderbank hat sich gelöst. Dadurch saugt der Motor zusätzlich Luft und zündet nicht. Gleichzeitig läuft unverbrannter Sprit aus. Der hatte sich am Tag zuvor entzündet.

Nachdem die lockere Schelle wieder festgezogen ist, springt der Motor anstandslos an. Was wäre wohl geschehen, wenn dieser Fehler während des Flugs über dem Atlantik aufgetreten wäre?

Wir checken die Maschine noch gründlicher als sonst und machen uns gegen Mittag auf den Heimflug. Durch die Verzögerung haben wir nun optimales Wetter und kräftigen Rückenwind. In einem Rutsch geht es in nur 4:03 Stunden direkt nach Wick. Trotz allem sind wir über dem Wasser ein wenig angespannt und heilfroh, die Überlebensanzüge ohne Funktionstest wieder in Wick abgeben zu können.

Mittwoch, 11.04 Uhr, Wick

Heute wird ein langer Tag, denn wir wollen bis zum Abend in Egelsbach sein. Vor uns liegen insgesamt 850 Nautische Meilen. Die erste Etappe dauert vier Stunden, bis zum Tankstopp an der Südküste Englands in Lydd. Noch einmal drei Stunden vergehen, bis wir kurz nach 20 Uhr endlich unseren Heimatflugplatz erreicht haben.

Vor der Halle warten schon einige Freunde, die unsere GPS-Spur online verfolgt haben, mit kühlem Landebier. Unser Ausflug nach Island ist zu Ende. Es war ein unvergessliches Erlebnis und am Ende ein größeres Abenteuer als geplant. Zum Glück war es nicht das allzu große.

161107105713DK-01 am 07.11.2016 über http://www.united-kiosk.de