

DIE SCHOTTISCHEN INSELN

Rau, aber herzlich

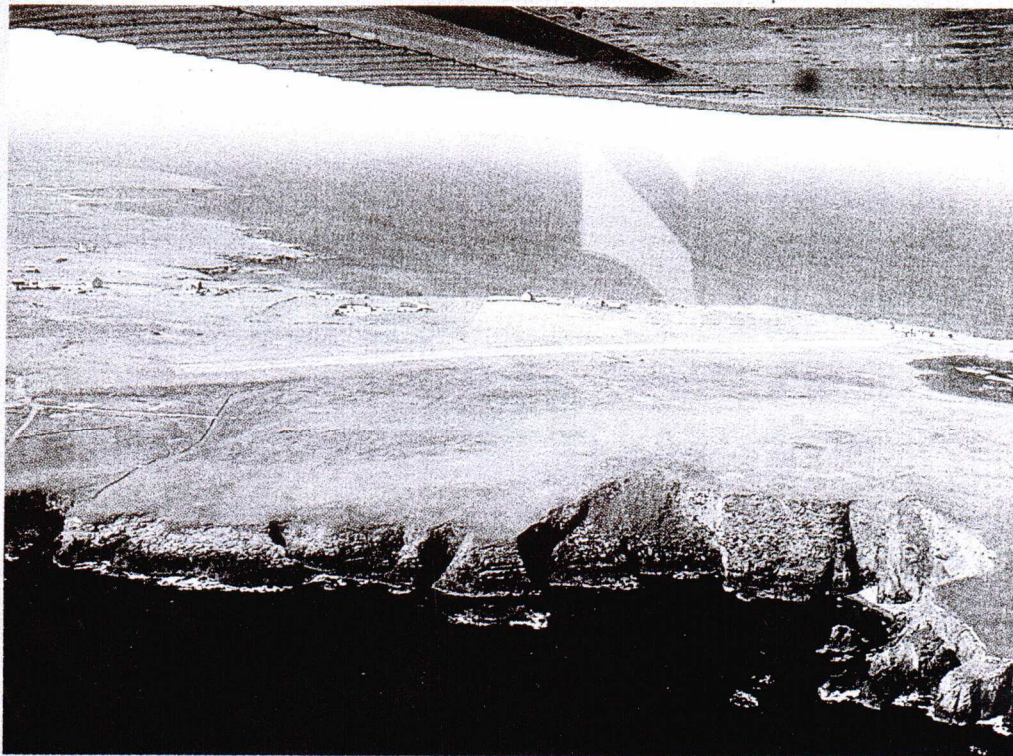
Oft schon bin ich über sie hinweggeflogen. Unter Wolken verborgen hatte ich sie jedoch nur selten sehen können aus dem Linienflugzeug in zehn Kilometern Höhe. Die wenigen Blicke aber, die ich erhaschen konnte, versprachen Abenteuer und Landschaft pur.

Ein Fliegerurlaub auf den Schottischen Inseln! Die längst besorgte ICAO-Karte zeigt viele kleine Airstrips, die meisten mit Bahnlängen von 400 bis 700 Metern. Aber wie bereist man die Schottischen Inseln? Manche haben weniger als hundert Einwohner, manche nicht mal ein Hotel. Alle üblichen Fortbewegungsmittel scheiden aus. Wenn wir flexibel sein wollen, meine Freundin Uta und ich, dann müssen wir unsere Verkehrsmittel selbst mitbringen: Klappmofas, zusammengefaltet kaum größer als ein Überseekoffer, und jedes etwa 35 Kilogramm schwer. Fehlt nur noch ein Flugzeug. Das steht in Form einer top gepflegten Cessna 172 in Egelsbach, und ich kann einen halben Halteranteil an der Maschine erwerben. Einziger Wermutstropfen: Der alte Contimotor 300 mit schlappen 145 PS ist nicht gerade das, was man sich auf kurzen Plätzen wünscht.

Wir bauen die Rückbank aus, verzurren die Klappmofas, finden Platz für Zelt, Kocher, Wetterkleidung und sind überrascht, dass wir voll beladen und betankt genau das maximale Abfluggewicht einhalten.

Mit einer Übernachtung auf Texel planen wir bei guter Wetterprognose eine lange Tagesetappe zu den Inneren Hebriden. Sorgfältig bereiten wir uns für den Flug über Wasser vor, geben den Flugplan auf und starten. Unser Weg führt vorbei an zahlreichen Bohriseln. Den Flughafen Isle of Islay erreichen wir zehn Minuten vor Schließung. Zwar ist es auf den Hebriden dank des Golfstroms nie richtig kalt, aber der Wind macht aus gemessenen 16 Grad gefühlte 8 Grad. Ab jetzt ist der Wind unser ständiger Begleiter, und er wird uns noch einige Lehren erteilen.

Auf der Insel sind alle drei Hotels ausgebucht. Mit Glück finden wir noch ein schönes Zimmer in einem neuen Bed-and-Break

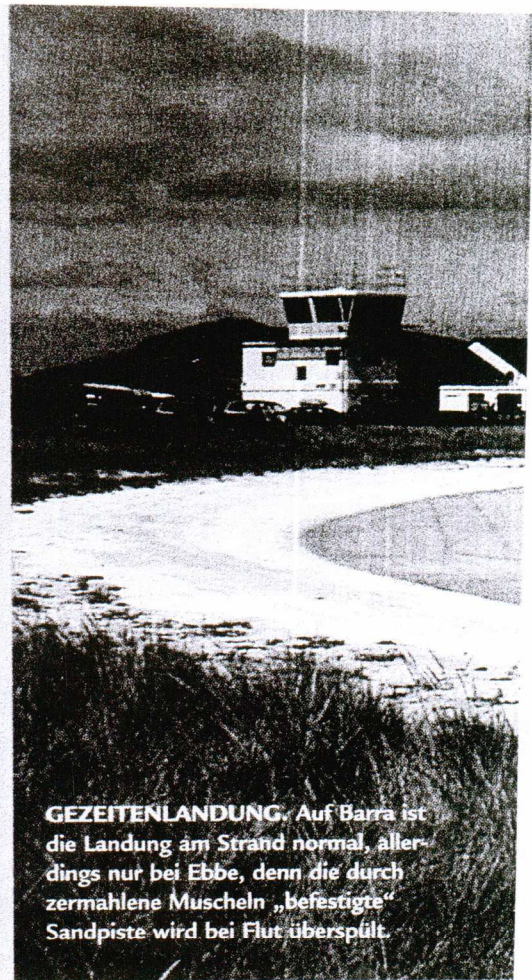


INS MEER münden auf den Schottischen Inseln die meisten Landebahnen. Links die Graspiste von Gigha Island. Rechts: die 475-m-Schotterpiste auf Whalsay.

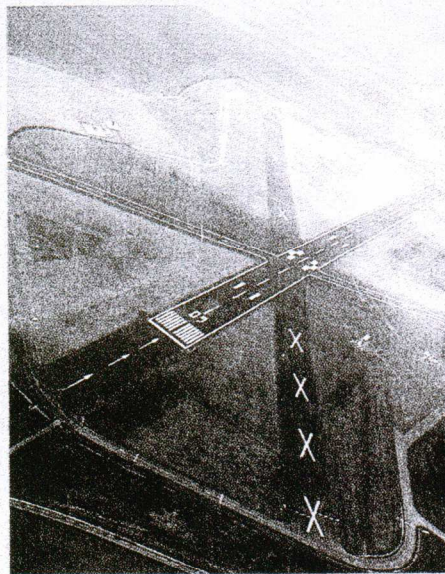


AUF BARRA: eine Weide, ein Zaun und dann nur noch endloser Sandstrand. Kleines Bild: Uta frühstückt unter der Tragfläche. Links: Bernhard Saneke inspiziert den Prop auf Steinschlagspuren.

IM NORDEN, etwa 200 km vor der schottischen Küste, liegt die Inselgruppe der Shetlands. Von den mehr als 100 kleinen Inseln und Felsen sind nur 18 bewohnt.



GEZEITENLANDUNG. Auf Barra ist die Landung am Strand normal, allerdings nur bei Ebbe, denn die durch zermahlene Muscheln „befestigte“ Sandpiste wird bei Flut überspült.



CAMPEN ERLAUBT. Auf Stronsay parken Cessna und Zelt vor dem winzigen Abfertigungsgebäude. Orientierungshilfe: die Asphaltpisten von Kirkwall (oben).

fast-Haus. Allerdings sind die Preise erschreckend. Als Faustformel ermitteln wir, dass alles um die Hälfte teurer ist als in Deutschland - außer Avgas.

Sonderlich genießen können wir den Aufenthalt nicht, irgendwie fehlt die Abenteuerstimmung. Mein Moped macht erste Zicken und bleibt während der Fahrt plötzlich stehen. Abends zerlegen wir den Vergaser, reinigen alles und finden eine verstopfte Benzindüse. Gleich am nächsten Tag belohnt uns das Moped für die erfolgreiche Reparatur mit einem platten Reifen.

Da Uta beruflich für zwei Tage nach Deutschland muss, machen wir einen Abstecher nach Prestwick. Der Platz soll wesentlich günstiger sein als Glasgow und weder Handling- noch Abstellgebühren verlangen. So jedenfalls steht es im Pooleys Airport Guide. Nach der Landung und dem freundlichen Abholservice der Schock: Neben zehn Pfund Landegebühr sollen wir weitere zehn Pfund Anfluggebühren, dazu Handlinggebühren von 40 Pfund und je Nacht zehn Pfund Abstellgebühren berappen! Zusammen macht das 80 Pfund (etwa 116 Euro). Ich bin stinksauer. Der Flughafenmanager ist selbst Pilot. Er hat Nachsicht mit uns und erlässt uns zu mindest Lande- und Anfluggebühren.

Zwei Tage später sind wir bei herrlichem Wetter wieder auf dem Weg zu den Hebriden.



Ziel ist die Insel Gigha. Die Piste ist zum einzigen Hotel auf der Miniinsel nichts weiter als eine schön gemähte von 700 Metern Länge. Telefonisch fragen wir uns an. Wir können landen – auf eigenes Risiko. Wir landen gegen Wind bergauf und stehen schon nach ein Metern. Um zur Abstellposition zu kommen, brauchen wir sehr viel Gas, der Boden ist wie Moos. Ich mache mir über den nächsten Start schon mal Gedanken. Ein Bergauf in diesem weichen Grasboden ist mehr oder weniger aus, dafür würde die Leistung des Flugzeugs nur bei einem Ground von etwa 20 Knoten genügen. Wir holen die Mopeds raus und schlagen die große Plane über die Tragfläche, die unser Zelt dient. Die Insel ist wunderschön. Die Temperatur klettert auf 20 Grad Celsius, wir empfinden endlich die erhoffte Stimmung. Die Nacht unter der Tragfläche ist herrlich, aber morgens setzt ein starker Wind ein, der uns in unserer seitlichen Behausung doch sehr auskühlt. Am nächsten Morgen hat auch der Wind gedreht und raubt nun einen Start bergab bei Ground! Wir frühstücken und machen eine Inselerkundung mit den Mopeds. Als wir ein paar Stunden später zurückkommen, hat der Wind erneut gedreht. Er kommt nun mit zehn Knoten konstant von der Seite.

Mit Rückenwind würde es kritisch. Hastig verladen wir daher alle Utensilien. Ich stelle uns zum Start bergab bereit und gebe Vollgas. Mühsam beschleunigt die Cessna. Mit leichter Rückenwindkomponente sind wir aber nach gut 500 Metern frei.

Für unser nächstes Ziel, Colonsay, melden wir uns telefonisch bei Mr. Howard an, der dort eine Cessna 206 betreibt. Wir könnten kommen, sollen aber bitte per Fax bestätigen, dass wir den Platz auf eigenes Risiko anfliegen. Auf der Frequenz von Scottish Control geben wir zur Sicherheit regelmäßige Positionsmeldungen ab.

Der hilfsbereite Mechaniker schraubt zwei Stunden lang

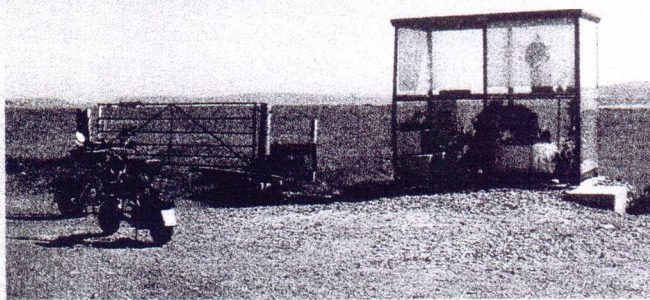
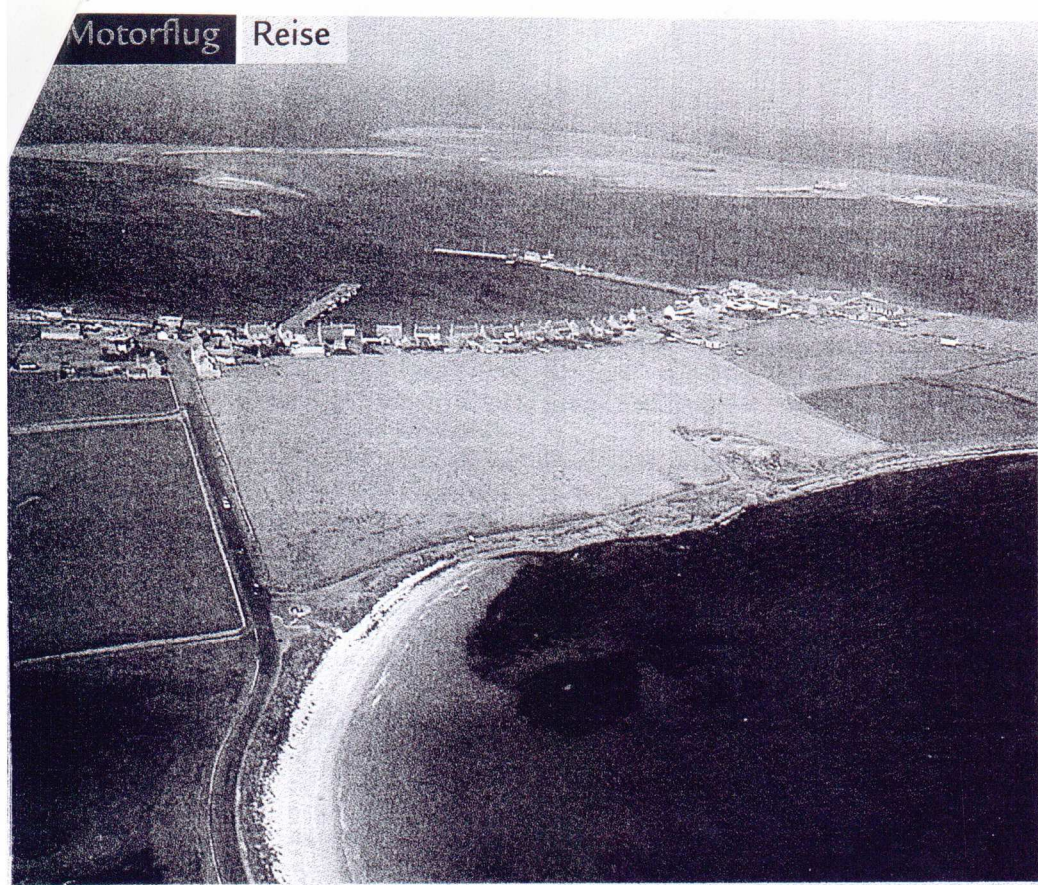
Aus der Luft lässt sich der Airstrip nur mit Mühe erkennen. Wir überfliegen zweimal tief, um die Schafe zu verjagen. Die Piste ist in sehr ungepflegtem Zustand. Unsere Cessna parken wir neben Howards Stationair, bauen unser Zelt unter der Tragfläche auf und verbringen zwei schöne, aber windige Tage.

Unsere weitere Reise führt uns nach Tiree. Der Flughafen ist mit drei langen Asphaltbahnen recht unspektakulär. Das gilt auch für die Insel selbst: keine Berge, nur flaches Weideland. Aber es kommen dank des konstanten Windes viele Surfer. Tiree gilt als der

Ort Großbritanniens mit der statistisch höchsten Sonnenscheindauer im Jahr. Wir beziehen Quartier in dem einzigen freien Hotelzimmer. Mein Moped gibt seinen Geist vollends auf. Wir finden eine Autowerkstatt, wo der hilfsbereite Mechaniker zwei Stunden lang schraubt und probiert und am Ende dafür partout kein Geld haben will. Wir brauchen Ersatzteile für mein Mofa. Über den einzigen öffentlichen Internetzugang – im Gemeindehaus – finde ich einen Händler in London, der zusagt, uns die Teile per Express an den Flughafen von Stornoway zu schicken. Dort wollen wir zwei Tage später sein.

Von Barra hatten wir schon viel Gutes gehört. Das Highlight ist die Landung am Strand. Der Flughafen wird auch von Turbojets im Liniendienst angefliegen. Seine Öffnungszeiten sind abhängig von den Gezeiten, denn bei Flut wird die Sandpiste unter Wasser gesetzt. Der Sand ist durchsetzt mit kleinen, zermahlenden Muschelstücken, wodurch er fest wie Asphalt ist. Die Landebahnen sind durch farbige Bojen im Sand markiert. Nach der Landung rolle ich im Bogen auf das Ufer zu und bleibe im Sand stecken. Das Flugzeug steht aber gut und wohl sicher genug vor der Flut. Als wir am späten Abend von unserer ersten Inselerkundung zurückkommen, ist das Wasser einen guten Meter vom Flugzeug entfernt.

Fotos: Saneke



EINSAM AUF UNST?
Kein Problem! Wartezeit in der Bushaltestelle verkürzt man sich mit Internet-Surfen. Oben: die Orkney-Inseln sind nur zu einem Drittel bewohnt. Stronsays „Inselmetropole“ ist Whitehall.

Tipps | Schottland Fieger

Kartenmaterial: Jeppesen VFR/GPS-Karten EG-2 bis 5, Bottlang VFR Trip Kit UK/Ireland

Avgaspreise: zwischen 1,50 Euro und 2,00 Euro; nicht auf allen Plätzen erhältlich. Aktuelle Preise unter: www.thehangar.co.uk/fuel/fuel.shtml.

Lande- und Abstellgebühren: 17,40 Euro (bis 3 t MTOM) plus 2,90 Euro pro Tonne pro Nacht. Auf einigen privaten Pisten wird eine Spende (15 bis 30 Pfund) erwartet. Auf den meisten Shetland- und Orkney-Inseln kann man kostenlos und ohne Anmeldung landen.

Hotels/Pensionen: 145 Euro in Port Ellen (Isle of Islay); 101,50 Euro in Scarinish, Tiree; 87 Euro in Whitehall, Stronsay; 87 Euro in Stornoway (jeweils im Doppelzimmer);

Campen am Flugzeug ist kostenlos. **Wissenswert:** Bei allen Flügen empfiehlt es sich, in Kontakt mit Scottish Control zu bleiben. Fürs individuelle Wetterbriefing kann man auf jeder Insel den öffentlichen Internetzugang im Gemeindehaus nutzen. Die Schottischen Inseln sind nichts für Fluganfänger. Die unbefestigten Gras- oder Schotterpisten sind oft nur zwischen 400 und 700 m lang und in schlechtem Zustand. Kräftige Winde sorgen an Bergen und Klippen für starke Verwirbelungen. In Pooleys UK Flight Guide erfährt man alles über Großbritannien's Flugplätze, er ist allerdings nicht zur offiziellen Flugvorbereitung geeignet. Pooleys bekommt man bei www.flightstore.co.uk.

Der nächste Tag beginnt bewölkt, aber durch ein kleines Loch lugt bereits die Sonne. Wir wandern auf die andere Inselseite, wo wir aus der Luft einen Traumstrand gesehen haben. Endlich können wir Sonne, Strand und Meer genießen.

Die nächste Front ist schon wieder im Anmarsch. Wir brechen schweren Herzens unser Zelt ab und fliegen am frühen Nachmittag nach Stornoway, unserem Ausgangspunkt für den Sprung auf die Orkney-Inseln. In Stornoway brauchen wir Sprit. Auch die Ersatzteile für das Moped sind pünktlich eingetroffen. Unser Plan, direkt weiterzufliegen, scheitert am Wetter. Diesmal ist es aber keine Front, sondern der fatale Seenebel, der die Orkneys einhüllt. Wir mieten uns in einem Bed-and-Breakfast-Haus ein und genießen den Abend in der Zivilisation. Mein Moped funktioniert auch wieder. Am Nachmittag nutzen wir ein Wetterfenster für den Weiterflug nach Kirkwall. Wir passieren die Küste Nordschottlands. In der Ferne sehen wir bereits wieder erste Nebelbänke aufziehen. Aber wir sind früh genug aufgebrochen, lassen Kirkwall unter uns und sind zehn Minuten später schon im Anflug auf Stronsay. Unseren Flugplan hatten wir nach Kirkwall aufgegeben, da die kleinen Inselplätze PPR sind. Diese Plätze haben keinen Flugleiter, und ich hatte mit Kirkwall vereinbart, mich sofort nach der Landung per Funk zu melden.

Die Schotterpiste steigt im ersten Teil vom Wasser her stark an. Der Wind steht mit etwa 20 Knoten auf der Bahn. Ich fliege mit reichlich Überfahrt an, dennoch sacken wir am Bahnanfang kräftig durch, und nur durch beherrztes Ziehen am Steuerhorn kann ich eine harte Landung verhindern. Wir stehen nach nicht einmal hundert Metern.

Zelt und Flugzeug stellen wir direkt neben das „Terminal“, eine Hütte von vielleicht 10 Quadratmetern. Weit und breit ist keine Menschenseele zu sehen. Zu unserem Glück ist die Tür unverschlossen, so dass wir fließendes Wasser und eine Toilette haben. Bei der Gelegenheit fällt mein Blick auf das Flugplatzlogbuch. Die Vormittagsflüge der Loganair sind seit fast zwei Wochen wegen Nebels ausgefallen. Immerhin heißt das aber auch, dass nachmittags in der Regel geflogen werden kann.

Am nächsten Morgen kriechen wir aus dem Zelt und können die Hand vor Augen kaum sehen. Eine echte Waschküche vereitelt jeden Gedanken ans Fliegen. Aber nicht nur der Nebel macht uns Kopfzerbrechen, sondern auch der stark auffrischende Wind, der nun mit mehr als 20 Knoten exakt quer zur Hauptbahn weht. Für heute jedenfalls brauchen wir keine Entscheidung mehr über die Startrichtung zu treffen.

Am nächsten Morgen bläst der Wind umverändert in Richtung und Stärke, aber der

Nebel lichtet sich. Ein Start bei über 25 Knoten Crosswind auf einer Schotterpiste ist mir nicht geheuer. Also entscheide ich, auf der Querbahn zu starten. Die Graspiste ist allerdings nur in mäßigem Zustand, geht etwa zwei Prozent bergauf und endet nach 380 Metern an einer einen Meter hohen Steinmauer. Ich gehe die Piste komplett zu Fuß ab. Dann beschließen wir, jedes Gramm überflüssigen Gewichts am Boden zu lassen, und nehmen nur einen kleinen Tagesrucksack und die Mopeds mit. Da die Tanks eh nur noch zu zwei Dritteln gefüllt sind, dürften wir etwa 100 Kilogramm unter der maximalen Abflugmasse liegen; dazu um die 20 Knoten auf der Nase – so müsste es klappen.

Mit neuer Strategie zum zweiten Start auf Stronsay

Ich gebe Vollgas. Nur mühsam beschleunigen wir. Mir ist klar, dass wir die beste Beschleunigung erst in der zweiten Bahnhälfte erreichen, denn der erste Teil geht ja bergauf. Also kühlen Kopf bewahren. Im letzten Moment erwischt uns eine kräftige Böe von vorne und lupft uns über die Mauer. Das war knapp! Wir haben ganz viel Glück gehabt.

45 Knoten Rückenwind treiben uns jetzt nach Westray. Die Bahn dort liegt genau im

Wind, so dass die Landung und der spätere Start kein Problem sind.

Abends kehren wir zurück nach Stronsay und treffen auf unveränderte Bedingungen. Erneut hoffen wir auf Winddrehung während der Nacht – vergeblich. Wir wollen aber weiter auf die Shetlands. Ein Start gegen den Wind mit jetzt voll beladenem Flugzeug scheidet in jedem Fall aus. Mehr und mehr freunde ich mich mit einem Start bei Seitenwind an. Es erscheint mir aber ausgeschlossen, dass wir früh genug ausreichend Höhe gewinnen können, um die Leewirkung zu überfliegen. Also muss ich eine andere Taktik wählen.

Trotz des losen Schotters lässt sich der Flieger gut auf der Bahn halten. Nach etwa 380 Metern heben wir ab. Sofort lasse ich das Steuerhorn nach, folge der abschüssigen Kontur und halte die Maschine selbst über dem Wasser noch im Bodeneffekt. Wir werden kräftig durchgeschüttelt, die Stallwarnung meldet sich mehrmals, aber die Rechnung geht auf: kein angenehmer Start, verglichen mit unserem Startlauf gestern aber ein sicherer. Zwanzig Minuten später setzen wir auf dem Verkehrsflughafen von Sumburgh auf.

Unser Interesse gilt nun den Inselplätzen Whalsay und Unst. Beide sind PPR, und wir versuchen auf dem Turm in Sumburgh mit Hilfe der beiden netten Kontrollerinnen die

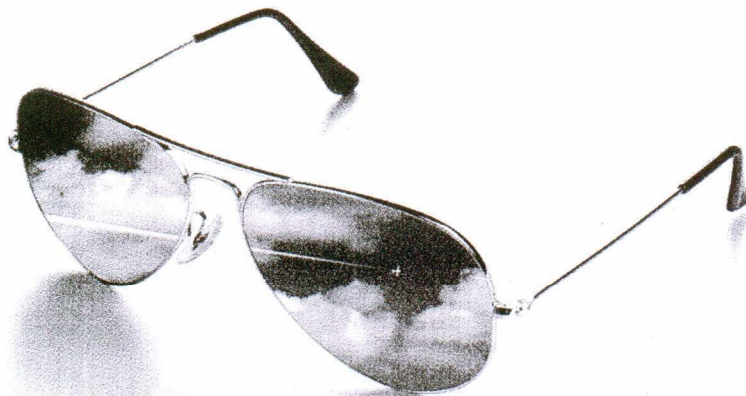
nötigen Genehmigungen zu bekommen. Ist Unst überhaupt noch befliegbar? Die beiden schauen sich fragend an. Da wäre schon lange niemand mehr hingeflogen. Wir telefonieren und können gern kommen, aber auf eigenes Risiko! Nach 40 Flugminuten sind wir in Unst; ein toller Platz mit 700 Metern bestem Asphalt, aber menschenleer. Zudem beschert uns seit Erreichen der Shetlands ein Skandinavien-Hoch wolkenloses Sommerwetter.

Die Insel ist ein Paradies für Ornithologen. An ihrer Nordflanke haben zahlreiche Seevögel ihre Brutstätten. Wir durchwandern das Naturschutzgebiet und genießen das eindrucksvolle Schauspiel brütender und umherfliegender Vögel. Whalsay ist schon aus der Luft beeindruckend. Die 475 Meter lange Piste liegt an der Nordspitze direkt am Ufer, und die Insel verspricht eine herrliche Landschaft. Angeblich soll man hier oft Wale sehen können. Wale sehen wir zwar nicht, dafür plagen uns winzige Stechmücken.

Sumburgh ist zugleich Zwischenstation und Endstation unserer Schottlandreise. Denn von hier aus fliegen wir nun nach Norwegen, um mit einem etwas großzügigeren, viertägigen Abstecher nach insgesamt 36 Flugstunden die Heimreise nach Egelsbach anzutreten.

de

Bernhard Saneke/rst



The latest aircraft, technology and information at your fingertips

Fixed Wing and Rotary Aircraft – Air Sports – Gliding – Seminars – Flying Schools, Clubs and Training Colleges – Avionics – Pilot Supplies and Accessories – Charter – Airports and Ground Services – Insurance and Finance – Seminar Theatre – Advice Centre – The Breitling Fighter Challenge The British Airways Boeing 737 Simulator – Simulator City – The Breitling Champagne Bar – Historic Aircraft – Interactive Feature Areas

Call +44 870 405 0445 and quote 'AEROKURIER' to book advance discount tickets. www.londonairshow.co.uk

