

Inseltrip: England, Wales, Irland, Schottland

Fly Britain!

Regen? Nix da: Den gibt's auch woanders, genauso wie Traumwetter auf den britischen Inseln. Aber deren atemberaubende Landschaften kombiniert mit Fliegerromantik – das ist einmalig

Delta Lima X-ray, please report Mid-Channel.« Das war er, der lang ersehnte Satz. Über mehrere Jahre hatten wir die Tour immer wieder ins Auge gefasst und doch nie in die Tat umgesetzt. Warum? Weil die Großwetterlage es nie erlaubte und andere Reiseziele in Europa immer wieder stärker lockten.

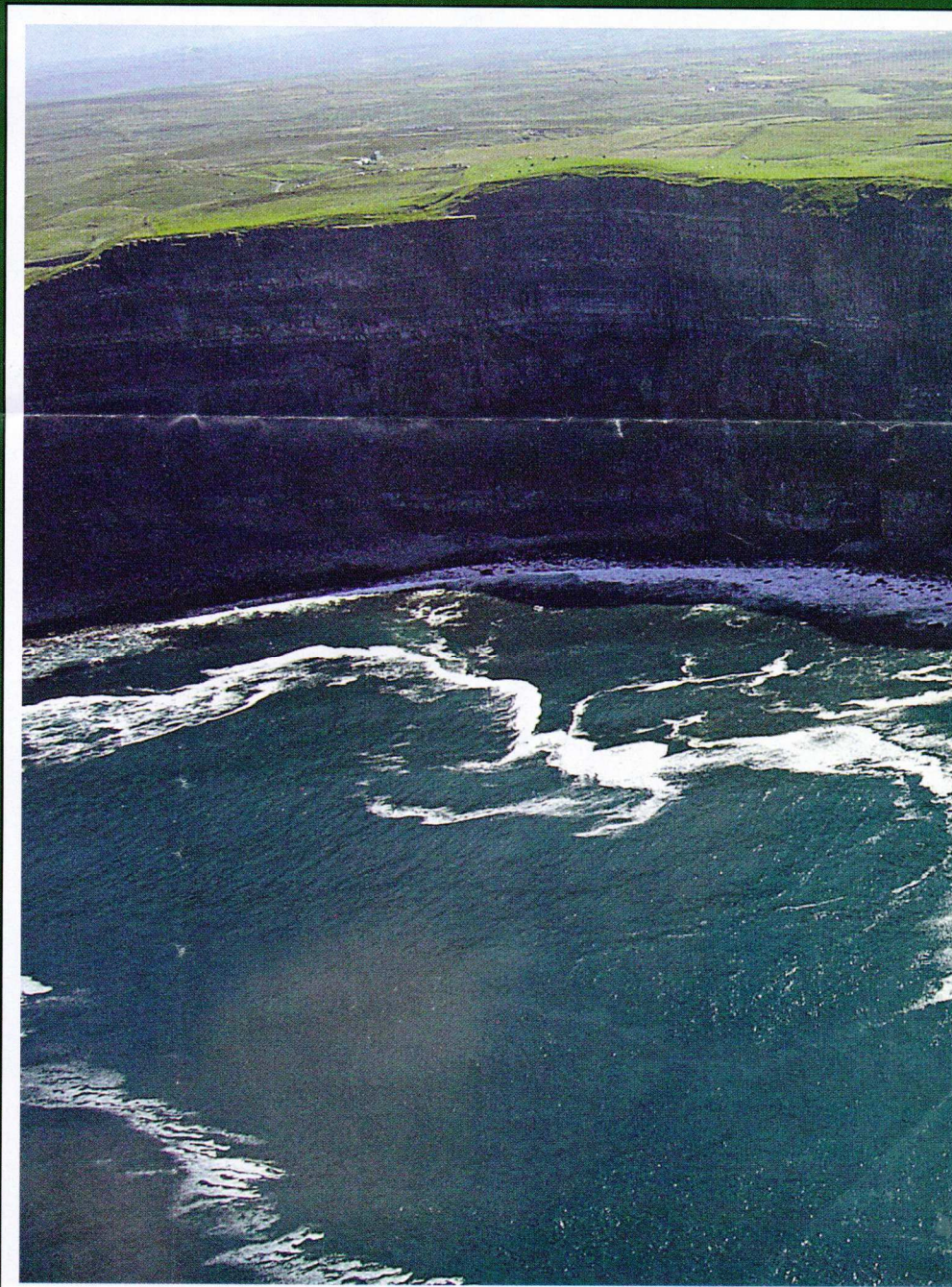
Da sind wir jetzt also in 3500 Fuß, fünf Nautische Meilen nördlich von Dünkirchen mit Steuerkurs 280 Grad auf Dover. Kein Königswetter über dem Kanal, eher leichtes Zwielficht und eine geschlossene Decke direkt über uns – aber hier kann es auch noch sehr viel ungemütlicher werden, wie jeder weiß.

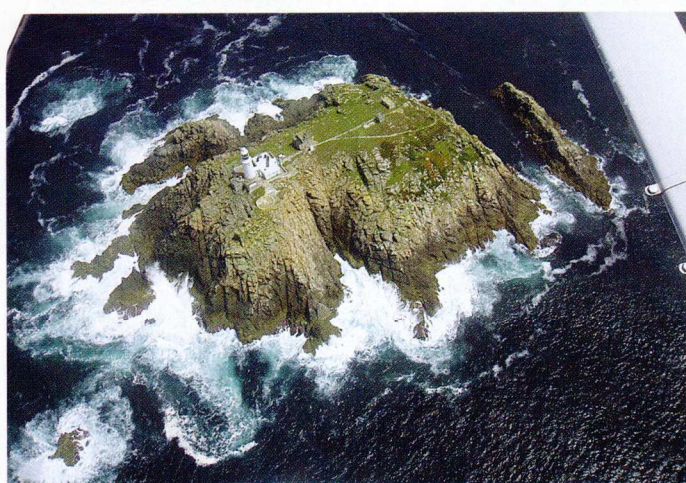
Zum Wochenbeginn haben wir uns in Bielefeld getroffen und eine PA-28 Archer, eine Grumman Tiger und eine C172R beladen. Verzurrzeug, Öl und Schwimmwesten – alles was man so braucht für Flüge über Wasser, Landungen auf fremden Plätzen und unwägbares Wetter wurde in den Tagen zuvor in den Maschinen platziert. Und natürlich haben wir die Flugzeuge nochmal gründlich durchchecken lassen.

Besser könnte die Großwetterlage Anfang Juli nicht sein: Seit zwei Wochen liegt Europa in einem stabilen Hochdruckgebiet, regelmäßig übersteigt das Thermometer 30 Grad.

Frisch betankt sind wir mit offenem Flugplan auf Westkurs nach Belgien unterwegs. In 3000 Fuß – wegen der niedrigen Wolkendecke – lassen wir einen ziemlich nervtötenden Wechsel auf alle möglichen Funkfrequenzen über uns ergehen. So werden wir auf meist schlechtem Englisch von VOR zu VOR und von einer CTR zur nächsten gelotst. Nach eineinhalb Stunden überfliegen wir die Nordseeküste beim belgischen Seebad Koksijde. Wir greifen zu den Schwimmwesten, der Controller übergibt uns an seinen englischen Kollegen von London Info – eben bei Mid-Channel.

»Delta Lima X-ray, report coasting-in at Dover«, ertönt die nächste Anweisung im Anflug auf die englische Südküste. Minuten später tauchen die Kreidefelsen von Dover aus dem Dunst auf, und wir erbitten Sinken und Parallelflug entlang der Küste. Dabei wird das Wetter immer trüber – unvorstellbar, wenn man sich an

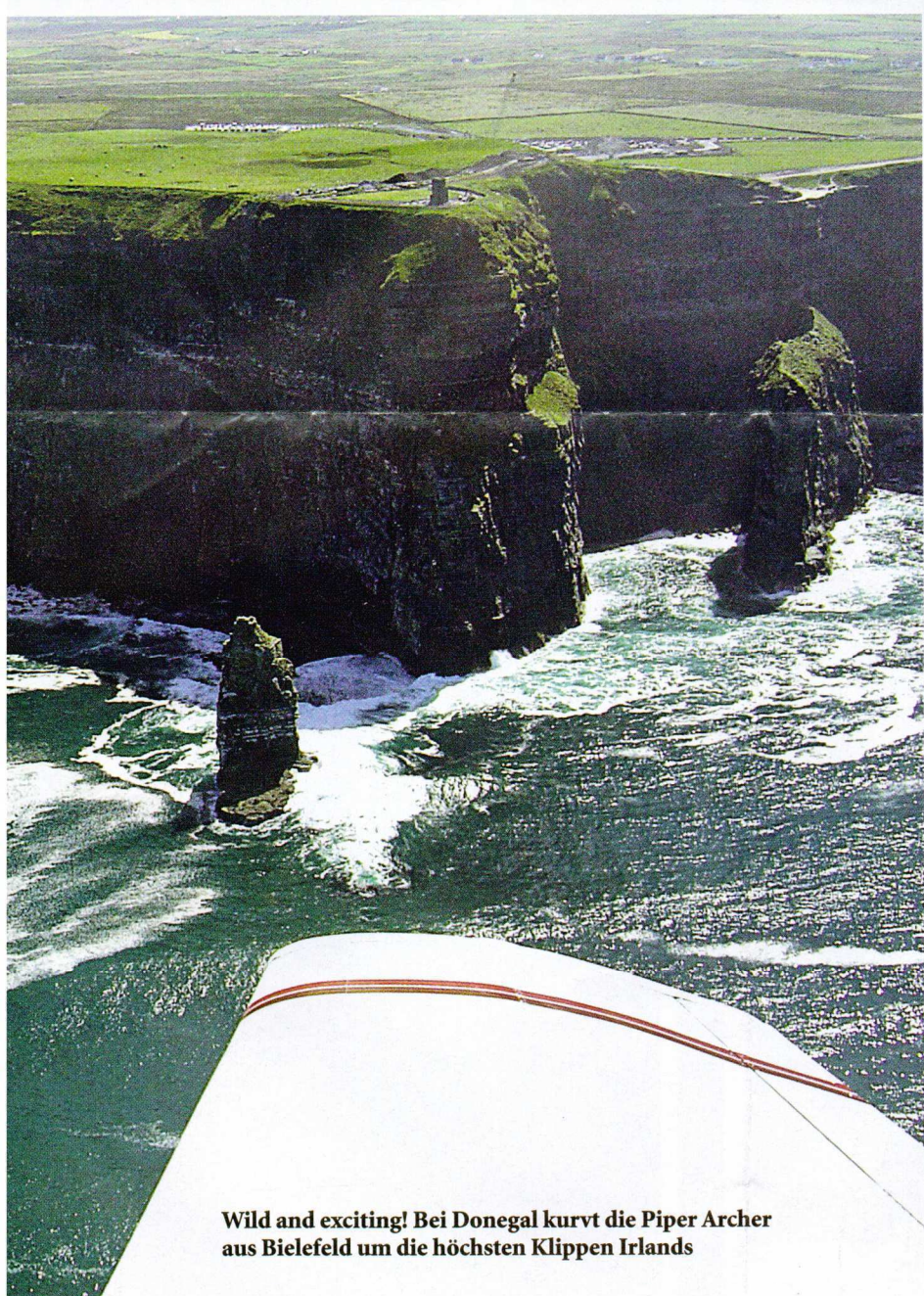




Kann es einen einsameren Ort geben? Weit hinter Land's End liegt dieser Leuchtturm auf einem Fels vor Scilly Islands



Where to go? Vor ihrem Weiterflug nach Norden besprechen sich die drei deutschen Crews auf dem Grasplatz Land's End



Wild and exciting! Bei Donegal kurvt die Piper Archer aus Bielefeld um die höchsten Klippen Irlands

den wochenlangen Sonnenschein daheim erinnert. Nach zwei Stunden dreißig überfliegen wir in nur noch 1500 Fuß das Seebad Brighton. Im Kampf mit niedrigen Wolkenfetzen setzen wir zur Landung in Shoreham an.

»Welcome to the UK« – und bitte tragen Sie in Zukunft nur noch neongelbe Sicherheitswesten auf dem Vorfeld.« Dies ist ein kürzlich erlassener Beschluss der Luftaufsichtsbehörde im Königreich. Wir verweigern uns die ganze Woche und können uns als Ausländer um den Erwerb der Jacken drücken.

Taxis bestellen, und auf geht's in das altherwürdige Seebad. Karl-Heinz Mers hatte bereits am Morgen im Internet ein Hotel mit dem wohlklingenden Namen *Ambassador* für uns gebucht. Na ja – wie sich herausstellt, ist der Name das einzig Großartige an dieser Unterkunft, aber alle Sehenswürdigkeiten sind in Fußreichweite zu bewältigen.

Auf Schusters Rappen ziehen wir los. Fish and Chips stärken uns fürs Erste. Langsam beginnt es zu regnen. Passt irgendwie hierhin finden wir, weil das Seebad nicht hält, was wir uns davon versprochen haben. Alles etwas laut, wenig idyllisch und irgendwie billig wirkend, dabei gesalzene Preise. Wir beschließen unseren Abend in einem guten Restaurant bei Fisch und südafrikanischem Wein.

Die morgendliche Sonne erfreut und beflügelt unsere Stimmung. Für das heutige Tagesziel Scilly Islands müssen wir einen Flugplan aufgeben, wie zu Hause für Helgoland. Nacheinander gehen die drei Maschinen mit Westkurs entlang der Küste wieder auf die Reise. In Höhen um 2000 Fuß überfliegen wir die abwechslungsreiche Landschaft der Isle of Wight, den Hafen von Southampton, von wo die Titanic auf ihre schicksalhafte Reise ging, sowie die Regionen, die für die berühmten Rosamunde-Pilcher-Filme als Vorlagen dienten. Am westlichsten Zipfel Land's End wird das Wetter schlagartig schlecht. In 1000 Fuß kriechen wir die nächsten 25 Meilen nach Westen übers Wasser. Klar, dass wir Gegenverkehr haben. Wenn er uns wenigstens zeigen würde, wo's zur größten der hundert Inseln geht ... Doch den Landeanflug auf St. Mary's müssen wir alleine finden.

Was wir uns vorher als Nervenkitzel vorgestellt haben – eine Piste mit gerade mal 520 Metern, davon nur die Hälfte asphaltiert –, meistert Michael Kirsch als Pilot in Command perfekt. Wir vertäuen unsere Archer im Gras, Minuten später tun es uns die Freunde mit den anderen beiden Maschinen gleich. Mit Handgepäck geht es auf der im Schnitt nur zwei Kilometer von Küste zu Küste messenden Insel in den kleinen Ort. Ein schönes Hotel und wieder Sonnenschein inklusive toller Blütenstauden und sogar Palmen erzeugen einen ganz anderen Eindruck als Tags zuvor die Ankunft in Shoreham. In kurzen Hosen und mit einem Bitter gestärkt gehen wir auf Erkundungsgang. Bilderbuchmotive überall. Ein dreistündiger Spaziergang entlang der Küste, immer wieder mit großartigen Ausblicken auf den Archipel der Scillys, macht uns dieses Stückchen Erde äußerst schmackhaft.

Mäßig gutes Wetter – mehr gibt die Prognose am anderen Morgen nicht her. Eine Kaltfront überzieht den Norden Schottlands und wird gegen Abend auch in Irland erwartet. Doch davon abgesehen: Am Vortag haben wir vergessen, ein

wichtiges Zollformular auszufüllen, um von hier direkt nach Irland übersetzen zu dürfen. So müssen wir erst einen Zollflugplatz mit Direktabfertigung suchen.

Unser Beschluss, erstmal zurück nach Land's End zum Tanken zu fliegen, beschert uns 20 Minuten später eine Landung auf einem sehr holpriger Grasplatz. Auch hier kein Erfolg, was die Einreiseformalitäten angeht, und die Front scheint schneller voranzukommen als angenommen. Noch in herrlichem Sonnenschein sitzt das ganze Team im Gras und beschließt die Route zu ändern: Wir wollen entlang der Küste nach Norden bis ins nordwalisische Caernafon fliegen, wenn das Wetter es zulässt.

Herrliche luftige Ausblicke auf Cornwall an der noch spektakuläreren Westküste bieten sich uns auf dem Weg gen Norden. Wir überfliegen den Mündungstrichter des Severn, weiter im Norden zeigen sich die Bergketten von Wales, alles eingebettet in einer geschlossenen Wolkendecke, allerdings mit freien Gipfeln. Michael und ich entscheiden uns zu einem Erkundungstrip in die Berge. Tiefe Überflüge

erschließen uns eine Landschaft mit rauem Charme – spektakulär! Irgendwann reißt der Funkkontakt aufgrund unserer geringen Höhe und der umstehenden Berge ab, aber das stört uns nicht weiter.

Eher ist es das Wetter, das nun auch die Gipfel zunehmend in Wolken hüllt. Wir drehen ab: zurück zur Küste! Dort wieder auf Nordkurs, doch dann müssen wir 14 Meilen vor dem Ziel-landeplatz hinnehmen, dass die Front schneller war als wir. In marginalen Bedingungen erreichen wir Caernafon – Erleichterung. Karl-Heinz landet mit seiner Frau Monika Minuten später, Arthur und Werner sind mit der Cessna nach Aberporth in West Wales ausgewichen; das war vorher als Alternate abgesprochen.

Caernafon hat alles, was ich mir unter dem Königreich vorstelle: die mittelalterliche Burg, seit ehedem Krönungsort aller walisischer Prinzen, eine teilweise noch intakte Stadtmauer, enge Gassen, kleine Häuser. Und das alles am Was-

„The police is wa

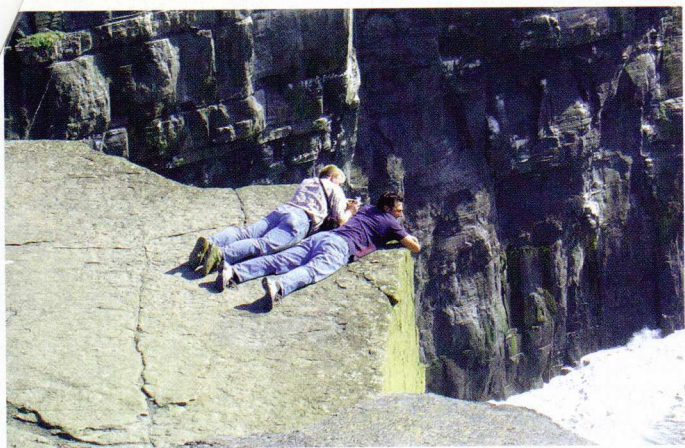


Kaum in England, wird das Wetter immer trüber: Zwischen Dover und Brighton geht's über die Hafenstadt Folkestone



Das muss auf einer Tour durch Irland einfach sein: Besichtigung eines Schlosses bei Galway





Da robbt man sich lieber bis zur Kante: Cliffs of Moher. Bis zu 200 Meter tief fällt die Steilküste bei Galway ins Meer ab



Spuren früher Zivilisation, zu denen nur ein Landausflug führt: Prähistorisches Hünengrab an der Westküste Irlands

ser, mit einem Hafen vor den Stadttoren, dahinter die Berge, die wir im Anflug gesehen haben – und last but not least einsetzender Regen. Im fernen Deutschland, erfahren wir, nach wie vor

keine Wolke und 30 Grad. Da kommt der Kracher des Abends als Aufhellung gerade recht: ein vorzügliches Essen im »Stones Bistro«, das beste der ganzen Reise, wie sich zeigen sollte.

ting at the G.A.T. hurry up!«



Heute tote Hose: Shannon Airport. Früher hatte dieser irische Verkehrsflughafen große Bedeutung für Transatlantikflüge

Tag vier bringt wettertechnisch endgültig den Durchbruch. Alles CAVOK! Coasting-out über Holy Island, Kurs West nach Irland. Einflug direkt über Dublin mit Panoramablick in alle Richtungen. Erstklassiger und unkompliziert geführter »controlled VFR«-Flug an die Westküste Irlands. Michael und ich beschließen einen kleinen südlichen Umweg über Limerick und den Flughafen von Shannon, der ehemals für Transatlantikflüge große Bedeutung hatte. Auch dort kein Problem und Freigabe zum Towerüberflug in 1000 Fuß. Wow! Unser Herz schlägt höher. Wir wollen weiter gen Nordwesten, vorbei an den Cliffs of Moher nach Galway.

Dort angekommen mieten wir einen Van, und Michael macht für alle den Linksverkehr erprobten Taxifahrer. Über ländliche Sträßchen geht's zurück zu den Klippen von Moher, die bis zu 200 Meter tief direkt ins Meer abfallen. Weitere Sehenswürdigkeiten wie Burgen, prähistorische Grabfelder (»Dolmen«), Sandstrände und die unwirtlich schöne Kalkstein-Landschaft der Burren halten uns sechs Stunden in Atem. Abends sind wir dann rechtzeitig zum Musikfestival in Galway. In jedem Pub eine andere Band, und in den Gassen der Stadt drängen sich die Menschen.

Der nächste Flugtag führt uns die gesamte Westküste Irlands entlang zur nordirischen Grenzstadt Londonderry. Atemberaubende Landschaften und absolut freies Fliegen über Klippen und unterhalb davon, an Bergtälern entlang, über farbenprächtige Flussdeltas und Inselketten gehören zu den schönsten fliegerischen Erlebnissen meiner Pilotenlaufbahn.

Nach nur 24 Stunden, aber mit nachhaltigen Eindrücken von der grünen Insel, setzen wir nordöstlichen Kurs, drehen aber vorher noch einen Schlenker über die Naturattraktion Giant's Causeway (»Damm des Riesen«), ein Küstenabschnitt mit meist sechseckigen Basaltsäulen aus prähistorischer Zeit. Anschließend queren wir den North Channel, überfliegen die Inseln Gigha Island und Islay und eine beeindruckende Fjordlandschaft. Knapp drei Stunden nach dem Start erreichen unser erstes Tagesziel.

»The police is waiting at the GAT, hurry up!«, so empfängt man uns in Oban. Michael und mir fällt das Herz in die Kniekehlen. Haben wir es

mit unserem Tiefflug in Nordirland übertrieben? Der örtliche Dorfsheriff empfängt uns – einfach nur so: Er wollte die Flieger begrüßen, von denen er Tags zuvor das General Aviation Sheet aus Irland gefaxt bekam. Adrenalinspiegel Tendenz stark fallend.

Oban ist ein sehr schönes Hafenstädtchen, das sich um eine kleine Bucht schmiegt. Es herrscht reger Fährverkehr zu den benachbarten Inseln und damit auch allerlei Urlaubstrubel. Eine Führung durch die Whiskey-Destillerie ist sehr lehrreich, und die abschließende Kostprobe der Erzeugnisse trägt ihren Teil zur Heiterkeit des Teams bei. Ein kurzer Stadtbummel, die obligatorischen Fish and Chips und der Besuch des stilisierten Amphitheatrs oberhalb der Stadt runden unser Programm ab.

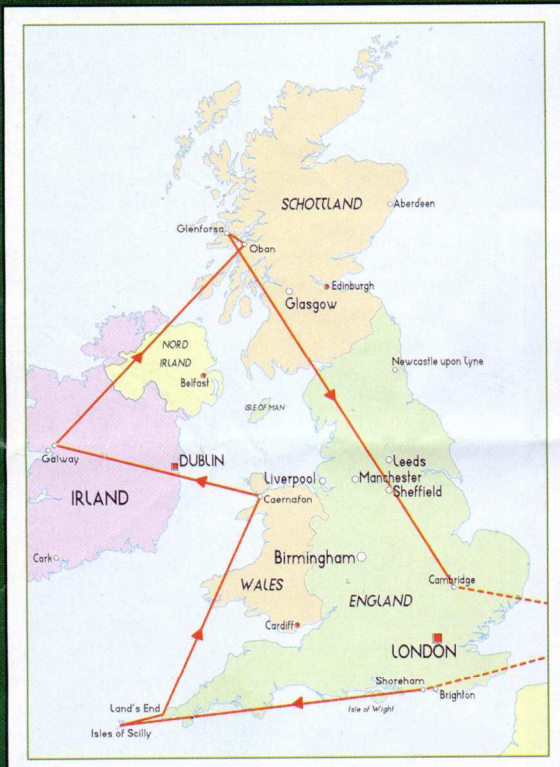
Fliegerisch ist der Tag aber noch nicht abgeschlossen. Endlich wollen wir eine Piste jenseits der ICAO-markierten Plätze anfliegen: die Isle of Mull, zehn Flugminuten von Oban entfernt. Sprit tanken und los – den Mutigen gehört die Welt! Bei diesem Traumwetter ist der Kurztrip navigatorisch ein Kinderspiel; Michael und ich erreichen das Ziel als erste. Unverkennbar liegt die Piste parallel zum Ufer des Sound of Mull. Sie sieht intakt aus. Ein erster Überflug bestätigt unsere Einschätzung. Fünf Minuten später sind alle Maschinen auf der 700-Meter-Bahn gelandet, deren Gras eine erstaunliche Qualität hat.

Es empfängt uns nicht nur atemberaubend schöne Natur, sondern auch David. David ist der gute Geist von Glenforsa – so heißt dieser Punkt auf der Landkarte. Für 20 Pfund leiht er uns seinen Renault, zu sechst zwängen wir uns hinein. Die Fahrt bringt die Stoßdämpfer an den Rand ihrer Belastbarkeit und uns

auf der einzigen Asphaltstraße der Insel ins 15 Kilometer entfernte Craignure; nur dort ist noch ein Zimmer zu bekommen. Zum Abendessen spazieren wir von unserer Unterkunft an der Küste entlang zum Ort und lassen uns in typisch regionalem Gemäuer ein leckeres Essen servieren. Die hohe nördliche Breite dieses Etappenziels wird uns auf dem Heimweg bewusst: Um 23 Uhr ist es immer noch ziemlich hell. Glenforsa – das ist wohlthuende Stille fernab von allem Trubel. Für mich wird sich dieser Platz als schönster der ganzen Reise erweisen.

Morgens bei unserem Freund David. Selbstverständlich hat er Internetanschluss, und die METARs und TAFs liegen schnell vor. Wie zu erwarten: Sonne pur – wenn Engel reisen ...

Dreieinhalb Flugstunden liegen an diesem sechsten Tag vor uns, Kurs 160 Grad in den Großraum London hinein. Wie gerne wäre ich noch weiter geflogen zu den inneren und äußeren Hebriden oder gar zu den Orkneys – bei so



Kartenstudium: ... dreieinhalb Stunden bis Cambridge. PA-28-Pilot Michael Kirsch in Glenforsa

Sprit tanken und los – den

Touristisch attraktiv: Hafenstädtchen Oban. Die nahe gelegenen Inseln sind per Fähre erreichbar. Auf dem Berg das nachgebaute Amphitheater





**Für Autor Eckart Jahn (rechts) der schönste Platz der Reise:
Bei David (links) in Glenforsa am Sound of Mull**



Fotos: E. Jahn

**Hier lässt sich's leben: Schottisches Herrenhaus in Oban.
Die Insel Mull liegt nur zehn Flugminuten entfernt**

einem Wetter scheint einfach alles möglich. Ein anderes Mal, bestimmt!

Einmal rund um die Isle of Mull, dann an Glasgow CTR vorbei, über den Solvay Firth in

die Cumbrian Mountains und den Lake District. Die Industrieregion um Liverpool und Manchester ist das krasse Gegenteil zur gerade erlebten Natur, und auch Nottingham ent-

täuscht, weil es weit und breit längst keinen Wald mehr gibt. Dafür eine Vielzahl von Funkanweisungen, Kurs oder Höhe zu verändern. Und plötzlich bleibt der Motor stehen! Schrecksekunde für jeden Piloten. Doch Augenblicke später ist das Problem wieder behoben. Nun sind wir schon so oft zusammen geflogen, haben Umschaltzeiten immer mit der Uhr gestoppt, und dann ist es doch passiert. Längst wissen wir, dass wir uns auf die tanzenden Tankanzeigen der Piper keinesfalls verlassen können, aber der Anzeigenabfall von fast voll auf leer kam dennoch zu abrupt. Wir melden Cambridge Approach Platz ins Sicht; wenig später sind wir als Nummer drei in der Platzrunde und setzen auf.

Nach kurzer Erfrischung geht es in die sehr quirliche altehrwürdige Universitätsstadt mit ihren 31 Colleges. Die liegen vorwiegend am Fluss Cam, auf dem wir uns mit kleinen Flößen von Studenten an den renommierten Lehrhallen vorbei und durch Gärten staken lassen. Ein Riesenspaß, den man sich keinesfalls entgehen lassen sollte! Abends werden die Straßen nicht leerer, das überwiegend junge Publikum ist multikulturell und sympathisch ausgelassen. Nur am nächsten Morgen beim Frühstück sehen einige der Nachtschwärmer sehr mitgenommen aus.

Uns berührt das nicht. Eher das Abschiednehmen, denn die beiden anderen Maschinen fliegen direkt nach Bielefeld, während wir mit der PA-28 einen Umweg über Bonn-Hangelar vorhaben, wo Michael aussteigen wird.

Ausflug nördlich von Dover VOR mit einem letzten Report – inklusive meines neuen Lieblingsworts »Coasting-out« – und dieses Mal sehr angenehmen belgischen Controllern. In 4000 Fuß geht es über Brügge und Gent, nördlich um Brüssel herum bis östlich von Maastricht, wo wir unser altbekanntes Langen Information rasten, das uns durch die Braunkohle-Tagebaue bei Düren bis an den Rhein begleitet.

Mein Sprung von Bonn zurück nach Bielefeld lässt mich über dem Sauerland noch einmal Revue passieren, was wir erleben durften. Fernweh übermannt mich, als ich die – klar – auch schöne, aber doch so bekannte Landschaft um Arnberg, Möhne und Soest betrachte. Ich träume vom Sound of Mull. *Eckart Jahn*

Mutigen gehört die Welt!

INFOS FÜR TRIPS NACH GROSSBRITANNIEN

Mindestens 24 Stunden vor Antritt des Einreiseflugs müssen unbedingt die Zollpapiere »Aviation Terminal Sheets« ausgefüllt und zum Einreiseflugplatz gefaxt werden. Im Fall der beschriebenen Reise war dies Shoreham. Dieses Procedere gilt auch bei der Aus- und Einreise nach Irland. Nur beim Rückflug von Großbritannien auf den Kontinent ist dieses Papier nicht erforderlich.

Im Vereinigten Königreich erwarten Piloten vergleichsweise hohe Lande- und Abstellgebühren. Hier die Preise inklusive Steuer an den angeflogenen Plätzen sowie die Avgas-Preise (Stand 2006):

	Avgas	Lande-/Abstellgebühren
Shoreham	2,10 €	24,75 €
Scilly Islands/St. Marys	nicht erhältlich	39,00 €
Land's End	2,08 €	18,00 €
Caernafon	2,38 €	29,25 €
Galway	1,69 €	22,00 €
Oban	2,15 €	18,30 €
Glenforsa/Isle of Mull	nicht erhältlich	18,00 €
Cambridge Marshall	1,96 €	42,00 €

Ausgangspunkt für die beschriebene Tour war Bielefeld. Die Flugzeit samt Umweg auf dem Rückflug über Bonn-Hangelar betrug zirka 20 Stunden.

Verwendete Karten:

- VFR + GPS Charts für Benelux, England und Irland
- Bottlang VFR-Anflugkarten für Benelux, Frankreich, UK und Irland
- Lockyears (Herausgeber) Farm Strips and Private Airfields Flight Guide (Bezug unter <http://shop.pilotwarehouse.co.uk>). Hier sind 400 private Flugplätze verzeichnet; Starts und Landungen auf Privatgrund sind im Königreich erlaubt. Was es da alles an haarsträubenden Landeflächen gibt, beflügelt die Phantasie – oder lässt die Hände feucht werden.

General Aviation Report zum Download unter <http://www.shorehamairport.co.uk/General%20Aviation%20Report.pdf>

Telefonnummer von David (dessen Nachname so unwichtig ist wie jener von Elvis) in Glenforsa, Isle of Mull: +44-16 80 30 04 02 (Festnetz) oder +44-78 50 80 17 41 (mobil)

FLIEGEN IN GROSSBRITANNIEN

Zoll

Natürlich kann man einen Zollplatz anfliegen – man muss aber nicht. Dank des genialen General Aviation Report (GAR)-Formblattes darf jeder beliebige Platz angefliegen werden, sofern der Zoll mindestens vier Stunden vor Ankunft (aus einem EG-Land) verständigt wird. Beim Ausflug (in ein EG-Land) entfällt diese Informationspflicht sogar. Das Formblatt lässt man sich entweder vom Zielflugplatz zufaxen oder ruft es direkt unter GACOPE@hmce.gsi.gov.uk via E-Mail ab. (Für Flüge von/nach Irland, Nordirland, die Isle of Man und die Channel Islands gelten zusätzlich die Regelungen des »Terrorism Act«, soweit das Staatsgebiet Großbritanniens berührt wird, siehe auch Touch and Go »Guernsey«, fliegermagazin 02/2006.)

Lower Airspace Radar Service

Eine feine – aber nicht obligatorische – Sache, die das Fliegen in Großbritannien entspannter machen kann: Über weiten Teilen der britischen Inseln (siehe auch Karte im Bottlang) wird nach Wunsch Lower Airspace Radar Service (LARS) angeboten – entweder Radar Advisory Service (RAS) für IFR-Flüge oder Radar Information Service (RIS) für VFR-Flüge. Der RIS meldet nicht nur anderen (bekannten) Verkehr, sondern gibt auch Infos über den Status von Danger Areas und ähnlichem.

ATZ und MATZ

Aerodrome Traffic Zone (ATZ) und Military Aerodrome Traffic Zone (MATZ) sind kreisförmige Mini-Kontrollzonen auch und gerade an kleineren Plätzen. Sie reichen bis 2000 be-

zugsweise 3000 Fuß über Grund hinauf und werden auf der Karte leicht übersehen. Gleiches gilt für entsprechend markierte Parachuting Drop Zones.

Der Standard Overhead Join, das klassische Anflugverfahren auf Plätzen ohne Kontrollzone, wird auch heute noch oft (aber nicht immer, also Anflugblatt beachten!) als üblich angesehen. So geht's: Anflug 1000 Fuß über der Platzrundenhöhe 90 Grad zur Bahn auf deren Mitte zu. Sinken auf Platzrundenhöhe auf der der Platzrunde abgewandten Seite. Gleichzeitiges Eindrehen in Richtung der »nicht aktiven« Schwelle, über die man dann in den gewohnten Gegenanflug einfliegt. Klingt kompliziert, ist es bei genauer Betrachtung aber gar nicht und hat den Vorteil, sich die Lage erst einmal aus größerer Höhe in aller Ruhe ansehen zu können. Ein wie hierzulande üblicher unmittelbarer Einflug in den Gegenanflug wird inzwischen auf zahlreichen Plätzen ebenso praktiziert. Falls jedoch beim Einleitungsfunkspruch ein Report Overhead gefragt wird, sollte man wissen, was gemeint ist!

Apropos Funk: Wer mit französischen, italienischen oder US-Controllern zu tun hatte, wird mit Vergnügen realisieren, wie leicht Englisch in Großbritannien zu verstehen ist. Was aber nicht zur Nachlässigkeit verführen sollte: Gerade der Luftraum Sünglands ist ziemlich eng gestrikt, und man erzählt gerne die Geschichte einer Gruppe kontinentaler Besucher, die durch Luftraumverletzungen mit ihren Motorsiegeln vor nicht allzulanger Zeit für einiges Chaos sorgten.

Präzises Fliegen wird dafür mit ausgesprochener Hilfsbereitschaft und Freundlichkeit belohnt.

Heinz Schreiber/fs

einer Harvard T-6 als Basistrainer für angehende Spitfire- und Mustangpiloten geplant. Glückliches England!

Wer einige Tage in Goodwood verbringen möchte, sollte einen Besuch im nahegelegenen Chichester mit seiner berühmten, mittelalterlichen Kathedrale einplanen. Wenige Meilen entfernt liegt die fast 1000 Jahre alte Burganlage von Arundel Castle und das Tangmere

Hangar-Schatzkammer:
Diese originale Jungmann eröffnete 1936 die Berliner Olympiade

Aviation Museum mit Schwerpunkt auf den frühen Jets der fünfziger Jahre und dem »High Speed Flight« der Royal Air Force.

Der Goodwood Aero Club ist bei der Vermittlung einer Unterkunft gerne behilflich; im Eingangsbereich des Schlossparks bietet sich das »Marriot Goodwood Park Hotel« an. In der näheren Umgebung finden sich auch zahlreiche »Bed & Breakfast« Pensionen, etwa das »Old Store Guest House«. Britischer und gemütlicher geht's nicht mehr. Das »Anglesey Arms« ein ebenso typischer Pub, liegt schräg gegenüber.

Ein Fleckchen Erde mit einer ganz besonderen Faszination also, ganz gleich, ob für Flieger, Rennsportfans oder Reiter. Glorious Goodwood eben! ■



**AIR
MAGDEBURG**

Internationale Messe für
Luftsport, Privat- und Geschäftsflugfahrt

**1.- 3. September 2006
Airport Magdeburg**

Ausstellungsbereiche

- Segelflugzeuge
- VLA- und Ultraleichtflugzeuge
- Gleit- und Fallschirme
- Ein- und zweimotorige Flugzeuge
- Hubschrauber
- Business Aircrafts
- Antriebssysteme
- Maintenance und
- Dienstleistungen
- Avionik, Ausrüstung und Zubehör
- Bord-, Piloten- und Flughafen-Ausrüstung
- Gebrauchtflugzeugbörse
- Oldtimer

Veranstalter

MESSE MAGDEBURG GmbH

Stefanie Hesse

Tel. +49 391 886-29 21

Fax +49 391 886-29 30

stefanie.hesse@messe-magdeburg.de

Veranstaltungsort

Flughafen Magdeburg GmbH
Otterslebener Chaussee 91
39120 Magdeburg

www.air-magdeburg.de

Flughafen
Magdeburg GmbH



MESSE
MAGDEBURG