

STRANDTOUR IN SCHOTTLAND:

Die Hebrideninseln Coll und Colonsay

Die schottische Inselwelt zählt zu den großen Highlights des Fliegens in Europa, zumal viele der dortigen Inseln ihren eigenen Flugplatz haben. Besonders beliebt sind Ziele wie die Whiskey-Insel Islay, der Strandflugplatz von Barra oder natürlich ein Overnight in Glenforsa. Oftmals etwas links liegen gelassen werden

dabei zwei wunderbare kleine Inseln, deren Flugplätze auf den ersten Blick hinsichtlich der Landeerlaubnis etwas unzugänglich erscheinen, auf den zweiten aber nicht wirklich mehr Paperwork erfordern als viele andere britische Plätze auch: Coll (EGEL) und Colonsay (EGEC). Ein kleiner Explorationstrip.

Die Kiloran Bay auf der Insel Colonsay



Es war einer jener Trips, die sehr kurzfristig aufgrund einer ganz besonderen Wetterlage entstanden. Im Juli 2025 waren die Bedingungen in ganz Mitteleuropa bekanntlich ziemlich mies, was uns hierzulande einen eher unterdurchschnittlichen Sommer verschaffte. Aber die Erfahrung besagt: Wenn es in Mitteleuropa schlecht ist, dann ist es meist irgendwo ganz am Rande Europas außergewöhnlich schön. In diesem Fall war dies ganz in Nordwesteuropa, also den gesamten Britischen Inseln, wo nicht nur für ein Zeitfenster von vier Tagen purer Sonnenschein herrschte, sondern auch außergewöhnliche Temperaturen von 25 bis 30 Grad, und dies sogar hoch bis zu den Orkney-Inseln! Einer dieser vier Tage war schon herum, daher hieß es kurzfristig: Schon morgen nach der Arbeit geht es los!

Die Vorarbeiten

Die Flugplätze der Hebriden-Inseln Coll und Colonsay (die gar nicht, wie man denken könnte, direkt nebeneinander liegen) werden vom Argyll and Bute Council betrieben. Sie wurden in den 1990er-Jahren (mit EU-Geldern finanziert) gebaut, um diese Inseln mit einer Piste für Notfalleinsätze, aber auch für regulären Liniendienst mit kleinen Kolbenzweimotoren auszustatten. Nur während ganz kleiner Uhrzeitfenster sind diese Flugplätze besetzt, sprich durch einen Betriebsleiter und entsprechendem Feuerwehrdienst. Außerhalb dieser Uhrzeitfenster kann selbstverständlich privat auch geflogen werden, es ist dann aber ein sog. „out-of-hours-indemnity permit“ erforderlich, also im Prinzip ein Briefing und eine Haftungsfreistellung gegenüber dem Betreiber. Dieser Vorgang an sich ist sogar kostenlos. Man muss ledig-

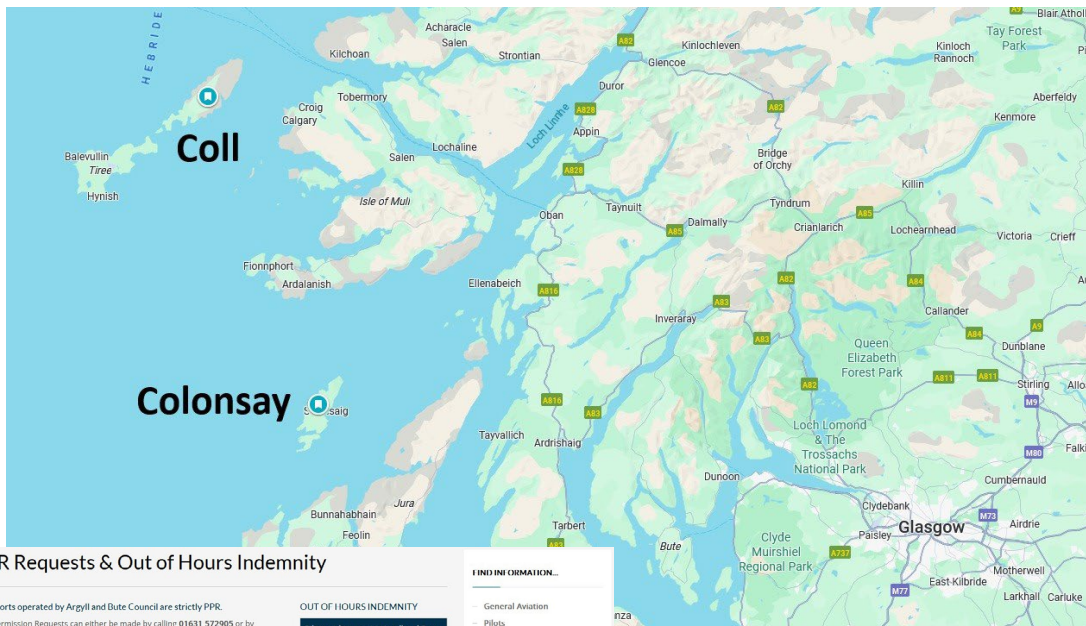
lich ein Formblatt ausfüllen und dieses zusammen mit dem Versicherungsnachweis des Luftfahrzeugs per E-Mail an das Betriebsbüro des Flugplatzes Oban (EGEO) schicken. Dies sollten man allerdings nicht auf den letzten Drücker machen, sondern am besten eine Woche vor dem Flug (ich hatte es in vager Voraussicht schon erledigt). Das war es dann aber auch schon. Wer also für z.B. dieses Jahr lose im Plan hat, einmal nach Schottland zu fliegen, sollte dies vorsorglich erledigen. Dies ist dann erstmal die Grundvoraussetzung zum Landen auf diesen beiden Plätzen und gilt für ein Jahr (bzw. bis Ablauf der vorgelegten Versicherung). Siehe

obanandtheislesairports.com/ppr-requests/

Dazu muss man dann vor jedem tatsächlichen Flug nach Coll und Colonsay noch konkret PPR anmelden, aber das gilt ja Prinzip für jeden Flugplatz in UK. Hierfür gibt es ein kurzes Online-Formular auf der o.g. Website. Die Landegebühr (inklusive Parken solange man will) beträgt für beide Plätze jeweils unfassbare 10 Pfund, unabhängig vom MTOW. Es wird nach dem Flug telefonisch mittels Kreditkarte bezahlt.

Beide Inseln haben nur ein paar hundert permanente Bewohner, aber sowohl Coll als auch Colonsay verfügen unter anderem über jeweils ein sehr charmantes kleines Hotel mit jeweils exzellentem Restaurant, wie ich vor Ort erleben durfte. Für meine erste geplante Nacht in Schottland habe ich mir ein Zimmer im Colonsay Hotel gebucht.

Was man allerdings bei Coll und Colonsay noch berücksichtigen muss: Die Pisten beider Plätze sind nur 500 Meter lang (Coll ist,



PPR Requests & Out of Hours Indemnity

All airports operated by Argyll and Bute Council are strictly PPR. Prior Permission Requests can either be made by calling 01631 572905 or by completing and submitting the request form below. PPR requests for Oban Airport will only be accepted for arrivals during normal opening hours as published in the AIP. Also all departures will not be permitted within 15 minutes of notified airport closing time. (**)

You and your passengers can now enjoy complementary cycle hire at Oban Airport during normal operating hours. Please contact Airport reception for details.

- PPR requests for Coll and Colonsay airports will only be permitted outside times of the scheduled air services.
- An ETA must be submitted with a definite time and date.
- PPR must be requested and confirmed prior to any planned arrival.
- Simply PPR before departure to get here.

All airport users are kindly reminded that High Visibility clothing is mandatory outside.

(**) Unless the pilot is in possession of a valid Argyll Air Services 'Out of Hours Indemnity Permit' or 'Holiday Voucher'.

OUT OF HOURS INDEMNITY

Pilots wishing to visit Argyll and Bute Council Licensed Airports outside notified operational hours, must be in possession of a valid Argyll Air Services 'Out of Hours Indemnity Permit' or 'Holiday Voucher'.

Download an Out of Hours Indemnity Permit / Holiday Voucher Form - Application >

FIND INFORMATION...

- General Aviation
- Pilots
- PPR Requests & Out of Hours Indemnity
- Aeronautical Information
- Flight Routes
- Landing / Airfield Charges & Fuel
- Airport Webcam
- Airport Weather Forecasts

PPR Request

Pilots wishing to visit Oban should be aware that J11A1 will not be available until further notice.

Lagekarte der Inseln Coll und Colonsay (Innere Hebriden). Links: Alles ist ordentlich aufbereitet auf der Website des Argyll and Bute Council.

also die online einzuholende und jeweils zwei Jahre gültige digitale Einreisegenehmigung für das Vereinigte Königreich.

Die Anreise über England

wenn man großzügig den Taxiway dazu zählt, ca. 540 Meter lang). Mit den meisten gängigen Ein- und Zweimotors muss man also stark gewichtsreduziert operieren, sprich am besten nicht mit vollbesetzter Kabine und vor allem mit wenig Treibstoff in den Tanks. Glücklicherweise gibt es mit Oban (EGEO) einen sehr zuverlässigen (und ebenfalls sehr hübschen) Tankplatz für Avgas 100LL nur wenige Flugminuten von beiden Inseln entfernt.

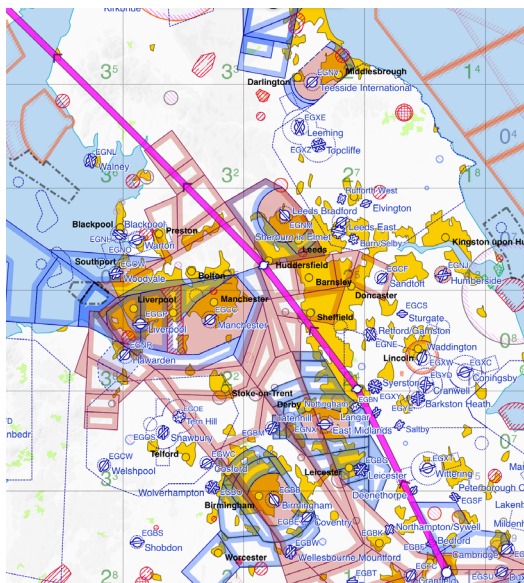
Erinnerung: jeder EU-Bürger braucht seit 2025 außerdem für Reisen auf die Insel die UK-ETA (Electronic Travel Authorisation),

Der erste Flugabschnitt von Egelsbach aus führt IFR am frühen Abend (wie gesagt, nach der Arbeit) nur noch von Egelsbach (EDFE) bis nach Calais (LFAC), um dort zu übernachten und die Schengenausreise zu erledigen. Es wäre auch möglich gewesen, von Egelsbach aus direkt in den Süden Großbritanniens zu fliegen, aber Calais schien von der Streckenlänge her ideal. Auch Le Touquet (LFAT) wäre in der Gegend der Straße von Dover diesseits des Kanals eine Möglichkeit gewesen, doch da ich diesen Platz schon so häufig genutzt hatte, wird es eben hier wieder einmal Calais.

Am folgenden Morgen – bei Kaiserwetter über den gesamten Britischen Inseln – mache ich zunächst nur einen kurzen Sprung (der Einfachheit halber VFR) über den Kanal nach Old Warden (EGTH). Kenner wissen: Dieser Grasplatz etwas westlich von Cambridge ist Heimat eines Flugzeugmuseums (der „Shuttleworth Collection“); es ist sozusagen der etwas kleinere Bruder von Duxford, dem ich somit eine kurze Stippvisite abstatte und wo ich 100 LL tanke (dort günstiger als in Frankreich). Ich gehe bis auf einen Füllstand von

Oben: Dieses Mal Sprungbrett Richtung England: das französische Calais. Mitte: Der Luftraum rund um London ist sehr komplex; näher kommt man in der Regel nicht heran. Unten: Das Gelände der Shuttleworth Collection und der dazugehörigen Swiss Gardens.





Der eng besiedelte Nordwesten Englands ist für die GA unterhalb von FL100 eine Herausforderung (oben). Mitte: Bowness-on-Windermere in Cumbria. Der Lake Windermere ist der größte See Englands. Unten: Der nordenglische Lake District schaut teilweise schon sehr nach Schottland aus.



70 Gallonen. Der Flug nach Schottland wird knappe 30 Gallonen verbrauchen, sodass ich mit 40 Gallonen, also halbvollen Tanks, auf den Hebriden ankomme und so mit diesem Sprit problemlos noch etwas in Schottland umherfliegen kann; allein an Bord kann ich mir das zusätzliche Gewicht trotz der kurzen Pisten von Coll und Colonsay gut leisten.

Nun ist es kurz vor Mittag und es soll endlich nach Schottland, genau gesagt nach Colonsay, gehen. Auch hier stellt sich wieder die Frage nach den Flugregeln: VFR oder IFR? IFR ist hier durchaus eine Option, denn es gibt diagonal durch Großbritannien verlaufend ein paar Airways, die grob gesagt von London bis nach Glasgow führen. Allerdings erfordern sie überwiegend knapp über FL100. Etwas darunter und unkontrolliert nach IFR zu fliegen haut hier leider nicht wirklich hin, denn es liegen zahlreiche große kontrollierte Lufträume mit Untergrenzen zwischen 3.500 und 8.000 Fuß im Weg, für die man in der Praxis einfach keine Ad-hoc-Freigaben (weder VFR noch IFR) bekommt. Also ist die Alternative, streckenweise relativ niedrig zu fliegen und diesen kontrollierten Lufträumen auszuweichen. Um mehr von der (sehr schönen) Landschaft zu sehen, wähle ich diese Option. Für diesen Inlandsflug ist auch kein Flugplan notwendig. Wer mit dem Luftraum in UK nicht ganz so vertraut ist, sollte allerdings doch eher die Variante „kontrolliertes IFR“ vorziehen.

Vor allem im nördlichen Teil Englands ist diese Route landschaftlich sehr reizvoll, wenn man u.a. die Grafschaften Yorkshire und Cumbria durchfliegt und dabei die Pennines kreuzt, die auch als „Rückgrat Eng-

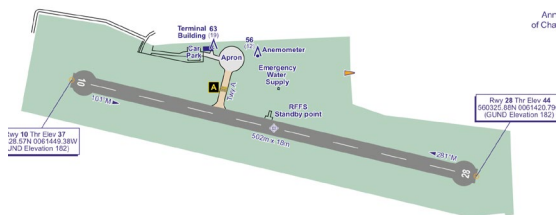
lands“ bezeichnet werden. Deren Hochebenen sind teils menschenleer. Los geht's also aus Old Warden. Wie gesagt, als unkontrollierter Flug ist auf dieser Strecke ständig auf die verschiedenen Lufträume von East Midlands, Manchester und Leeds zu achten. Ich schwitze, auch wegen der ca. 25 Grad, die es in nur etwas über 3.000 Fuß Höhe hier hat. Dennoch: Diese Flüge auf Nordwestkurs hoch nach Schottland hoch liebe ich. Tipp: Wer nicht direkt aus dem Raum London kommt, sondern von etwas weiter östlich (Raum Norwich), der lässt auf der Route Richtung Glasgow praktisch alle kontrollierten Lufträume Mittelenglands im wahrsten Sinne des Wortes links liegen. Nördlich von Manchester habe ich dann die meisten tief liegenden kontrollierten Lufträume hinter mir, kann wieder etwas steigen und den Rest des Flugs genießen. Vorbei an Blackpool und der Morecambe Bay geht es über den Lake District und die Cumbrian Mountains. Hier fühlt es sich schon sehr nach den Highlands an, aber man ist immer noch in England. Wirklich in Schottland ist man erst nach Überflug des Meeressarms Solway Firth. Bei TRN VOR (bietet einen guten Wegpunkt, um der Prestwick CTA auszuweichen) verlasse ich das schottische Festland und tauche in die Inselwelt der Hebriden ein. Erstes Highlight ist die kleine und sehr hübsche Insel Gigha, der ich einen Kringel widme. Weiter geht es im Sinkflug quer über die Insel Jura (ebenso wie Islay für ihren Whiskey bekannt). Dahinter kommt schon Colonsay in Sicht, sodass ich mich bei Scottish Information abmelde.

Der Flugplatz liegt traumhaft ganz im Süden der Insel, zwischen zerklüfteten Buchten. Die Positionsmeldung auf der Platzfrequenz 123.805 führt natürlich zu keiner Antwort.



Die traumhafte kleine Insel Gigha (gesprochen Gija, mit weichem „j“)

Der overhead join ergibt, dass die Piste frei von Hindernissen und der Wind – dafür, dass die Insel im Atlantik liegt – an diesem Tag erstaunlich schwach ist. Daher entscheide ich mich für die leicht bergauf gehende Piste 10. Der kurze Endanflug erfolgt mit exakt 70 Knoten. 50 Meter vor der Schwelle nehme ich das Restgas raus und überquere die Schwelle in ca. drei Metern Höhe. Die Kurzlandung gelingt sehr gut und es ist kaum ein Bremsen von Nöten. Das Vorfeld ist klein und kreisrund; es ist primär für die hier verkehrende Islander gedacht; Gästeflugzeuge parken ganz am Rand davon. Die dort ebenfalls parkende C206 gehört dem mehrheitlichen Besitzer der Insel, lasse ich mir später sagen.



Colonsay

Motor aus, Tür auf und dann dieser Moment: sonnige Wärme, atlantischer Duft. Ruhe pur. Einige Schafe schauen interessiert durch den Flugplatzzaun. Ein absoluter Highlight-Moment, den ich voll auskostete. Ich lasse es mir auch nicht nehmen, einmal (mit Warnweste) die komplette Piste zu Fuß abzulaufen; zum einen, um mir diese noch einmal ganz genau und in Ruhe anzuschauen, und außerdem, um die herrliche Szenerie zu genießen.

Wenn kein Linienverkehr stattfindet, ist das winzige Terminal verschlossen, aber ich habe sowieso keinen Grund, mich darin aufzuhalten. Stattdessen geht es zunächst zu

Zweckmäßig und für typische GA-Flugzeuge so gerade eben ausreichend: die Piste von Colonsay (EGEC). Der Weg zum Strand ist kurz! Links: Vorfeld in Colonsay und Pisteninspektion in Colonsay





Der schöne Garten des Hotels Colonsay und ein Landebier with a view. Unten: Auch während des Dinners bleibt der Blick erhalten.

Fuß (500 Meter) zu der direkt nebenan liegenden Strandbucht „Port Lobh“. Es ist Ebbe und ich muss noch etwas weitergehen, um bis zur Wasserlinie zu gelangen. Das Wasser ist ein Schauspiel; kristallklar und an der seicht auslaufenden Bucht bilden sich nur ganz kleine Wellen, die sich gleichförmig und mit wunderbarer, sanfter Geräuschkulisse brechen. Der Sand ist ganz fein; es gibt keinerlei Steine, die meinen Einstieg ins Wasser stören. Geschätzte Wassertemperatur: ca. 16 bis 17 Grad. Aber die Lufttemperatur ist mit ca. 28 Grad wirklich hochsommerlich, sodass die Kälte des Wassers nicht stört. Wunderbar!



Nach noch einer weiteren halben Stunde an diesem einsamen, tollen Strand will ich nun aber etwas mehr die Insel erkunden und mich auf den Weg zum Colonsay Hotel machen. Also schnappe ich mir mein Faltrad und mache mich auf zur Hauptstraße der Insel. Colonsay ist maximal 16 Kilometer lang und ca. drei Kilometer breit. Auch auf der Hauptstraße ist es durchaus leicht hügelig, aber der Weg zum Hotel

(ca. vier Kilometer in Richtung Nordosten) ist gerade noch faltradgeeignet. Das Hotel liegt etwas erhöht, ca. 500 Meter von der Hauptsiedlung der Insel, Scalasaig, wo auch der Schiffsanleger ist. Es ist wunderschön hier.

Unter bespokehotels.com/colonsayhotel/ können sich die Leser einen ersten Eindruck vom kleinen Colonsay Hotel verschaffen. Es ist neben zwar einfachen, aber gemütlichen Zimmern alles da, was man sich wünschen kann: eine kleine Bar, ein Kaminzimmer und ein Restaurant mit großen Fenstern, die einen Traumblick über das Wasser, den gelegentlichen Schiffsverkehr und die gegenüber liegende Insel Jura freigeben. Auch aus dem Garten des Hotels kann man diesen Blick genießen – ein perfekter Ort für das wohlverdiente Landebier.

Wer auf der Insel noch etwas Programm machen möchte, der kann z.B. eine lokale Gin-Destille besichtigen und sich dort ein-



Morgendlicher Abflug von der Piste in Colonsay; dahinter der nahe Strand

decken: colonsaygin.com/. Fahrräder (Mountain Bikes) kann man z.B. bei www.colonsay-bikesandboards.co.uk/ leihen. Wer noch einen weiteren tollen Strand erleben möchte, fährt auf die andere Seite der Insel (teils allerdings kräftig bergauf und bergab) zur Kiloran Bay. Auch Taxidienste werden angeboten: +447976151750.

Kurz nach mir trifft im Hotel eine Gruppe deutscher Segler ein, die mit ihrer gecharterten Yacht die Inselwelt der Hebriden auf Höhe des Meeresspiegels erkunden. Eigentlich waren sie nur für ein Bier da, entscheiden sich aber kurzfristig, zum Abendessen zu bleiben, sodass wir gemeinsam speisen. Das Restaurant des Hotel Colonsay bietet nicht nur schöne Blicke, sondern auch guten Service und bestes Essen aus lokalen Zutaten. Ob Fleisch (Lammhaxe, Haggis, Steak Pie) oder Fisch (Austern, Miesmuscheln, Wolfsbarsch) – alles erhält beste Noten von uns.



Die neben Coll gelegene Insel Tiree trumpft ebenso mit ihren Stränden auf.

Coll

Am nächsten Morgen, nach einem tollen „Scottish Breakfast“ im erneut sonnen- durchfluteten Restaurant mit Blick auf den Sund verabschiedete ich mich vom Colonsay Hotel. Schließlich steht ja heute noch der Teil 2 an, sprich der Besuch der Insel Coll. Die morgendliche Fahrradfahrt zum Flugplatz stimmt mich ein. Die Schafe, die den Flugplatz ringsherum bewachen, sind auch noch da.

Die Startvorbereitungen gehe ich ruhig und besonnen an. Klar ist: Auf so einer einsamen Insel will man keinen Defekt haben und noch viel weniger einen solchen durch irgendeine

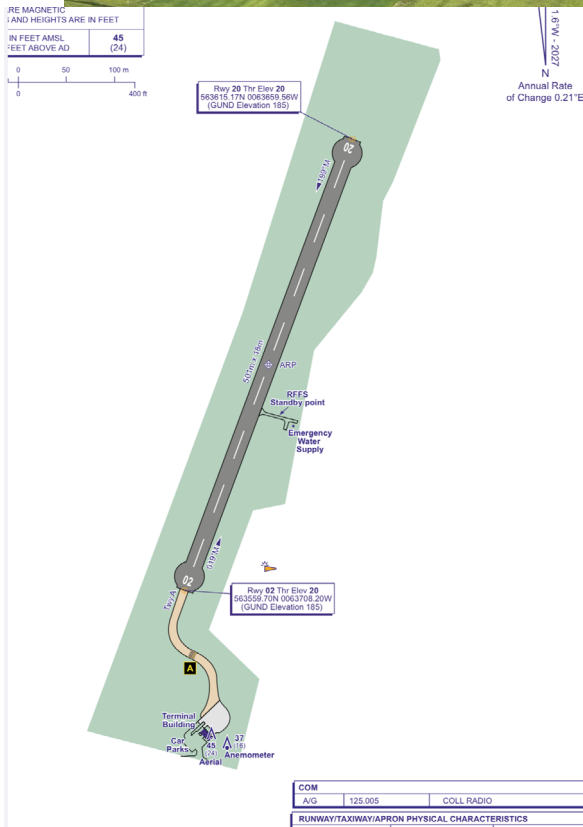


Die Strände ganz im Süden von Coll

dämliche Fehlbedienung unnötig verursachen. Doch alles geht glatt und die SR22 bleibt auch heute sehr zuverlässig, sodass es nach einer kleinen Runde um die Insel schließlich Richtung Nordwesten auf das Meer hinaus geht. Die direkte Route nach Coll ist nur 35 Meilen lang. Nach Überflug der Pilgerinsel Iona mache ich daher noch einen Schlenker über die Insel Tiree (ebenfalls mit eigenem Flugplatz) und dann

erst zur benachbarten Insel Coll. Das reduziert auch die Flugzeit direkt über dem kalten Atlantik.

Coll ist mit 19 x 5 Kilometern unwesentlich größer als Colonsay. Sie ist (neben Tiree)



Die Flugplatzkarte von Coll (EGEL) und die Ansicht aus der Luft

„die“ Strandinsel der Hebriden, denn die wunderbar von der Natur geformten Sandstrandbuchten sind zahlreich und riesig, vor allem im Süden der Insel. Wow!

Der Flugplatz von Coll ist fast wie eine Kopie von dem von Colonsay. Das Layout ist zwar etwas anders, aber Piste und Vorfeld sind identisch. Kein Wunder, denn sie sind ziemlich genau gleichzeitig und mit den gleichen EU-Geldern entstanden. Einen kleinen Unterschied bei der Piste gibt es doch: diese hier ist nahezu komplett „level“, sodass man die Landerichtung stets nach dem Wind auswählen kann. Meine Landung gelingt dieses Mal nicht ganz so perfekt wie zuvor in Colonsay, ist aber noch im akzeptablen Bereich.



Ein halber Badetag am Strand der Crossapol Bay auf Coll; ein seltener Genuss (oben). Rechts: Das Restaurant sowie Hotel und dessen Garten und der Blick vom Garten über die Bucht von Arinagour. Unten: Hervorragende Langusten gehören hier zum Standardprogramm.



Am Boden steht eine im Gras geparkte Carbon Cub, sonst ist wieder nichts los. Auf geht es zunächst wieder mit dem Faltrad, denn nicht weit entfernt liegt die riesige Crossapol Bay, mit dem wohl schönsten Strand der Insel und dieser Reise. Es sind zunächst zehn Minuten per Fahrrad und dann noch mal gute fünf Minuten zu Fuß, weil auf dem letzten Stück der Sand zu weich ist. Dann liegt vor mir diese riesige halbrunde Bucht, gefühlt ganz für mich allein. Best place to be an diesem Tag. Es werden erneut ca. 28 Grad und keine Wolke trübt den Himmel.



Nach zwei Stündchen am Strand meldet sich der kleine Hunger und ich fahre zunächst zurück zum Flugplatz. Der Weg von dort bis zur Hauptsiedlung der Insel, Arinagour, ist doch 7,5 Kilometer lang und es geht teilweise kräftig bergauf und bergab. Glücklicherweise gibt es auch auf der Insel eine Art „Taxiservice“, und zwar unter der Rufnummer +447713582051. Ich habe Glück und gute zehn Minuten später ist der Fahrer mit dem Namen „Kap“ am Platz. Wie ich erfahre,



ist er nicht nur der lokale Taxifahrer, sondern auch der (Teilzeit-) Air/Ground Radio Operator am Flugplatz, sprich der Betriebsleiter. Im gesamten Sommer 2025 gab es allerdings, erzählt er mir, keinerlei gewerbliche Flüge wegen eines Bird-strikes an der vorgesehenen Britten-Norman BN-2 Islander.



Beim Abflug von Coll noch mal ein Blick von oben auf den Strand der Crossapol Bay und der gegenüber liegenden Feall Bay

In Arinagour befindet sich nicht nur der Schiffsanleger, sondern auch das Coll Hotel, direkt am Wasser. Siehe collhotel.com. Es ist einen Tick moderner und schicker als das in Colonsay, sonst aber recht ähnlich. Selbiges gilt für das Restaurant. Dieses hat eine noch größere Fensterfront Richtung Garten und Wasser. Es gibt an diesem Tag frische Langusten, die umwerfend lecker sind. Nach dem Mittagessen mache ich noch einen kleinen Spaziergang durch den Ort und die Hafenanlage. Es liegt allerdings etwas der Geruch von trockengefallener Seealge in der Luft.

Zuverlässig bringt mich Kap wieder zum Flugplatz zurück, denn für die heutige Übernachtung habe ich noch einen anderen Plan. Mein Fazit zu Coll: Die Strände der Insel sind in der Tat noch einen Tick hübscher als in Colonsay. Dennoch fand ich insgesamt die Insel Colonsay einen Tick liebenswerter. Auf jeden Fall sind beide Inseln einen Besuch absolut wert.

Zum Abschluss ein Overnight in Glenforsa

Ich hatte schon vor dem Abflug aus Egelsbach eine Zimmerreservierung für diese nun kommende Nacht im Hotel Glenforsa auf der Insel Mull vorgenommen. Das (relativ kleine) Hotel ist nach wie vor derart beliebt, dass im Sommer spontan einfach keine Zimmer zu bekommen sind. Man muss also fast immer etwas vorausplanen und entsprechend (fest) buchen, was natürlich bei dem auf den Britischen Inseln sehr wechselhaften Wetter ein gewisses Problem ist.

Zunächst etwas Background zu Glenforsa, sowohl für diejenigen, die noch nie da waren, als auch für jene, bei denen der letzte Besuch schon ein paar Jahre her ist: Es ist wohl einer der schönsten Grasplätze Europas, denn er ist landschaftlich traumhaft, direkt am Wasser, in spektakulärer Natur. Das berühmte „Glenforsa Hotel“ liegt direkt neben der Piste; wer in diese Gegend kommt, sollte

unbedingt mal eine Nacht hierbleiben, um den Sonnenuntergang über dem Sound of Mull zu erleben, die Küche des sehr gepriesenen Restaurants zu genießen und den Abend gesellig an der Bar ausklingen zu lassen.

Die Namen des Betreiber-Ehepaars sind Brendan und Allison Walsh. Sie betreiben das Hotel nun schon seit über 25 Jahren. Brendan ist selbst Pilot und hatte einige Jahre eine Stearman am Platz; heute ist es eine Super Cub mit bush wheels. Die schönen Zimmer des Hotels sind im Blockhüttenstil gehalten und vermitteln Kanada-Feeling.

Unten: Der Anflug auf die Piste von Glenforsa. Rechts: Fliegende Besucher des Hotels Glenforsa. Chef Brandon versucht, alle persönlich zu begrüßen.



Bis vor einigen Jahren stand das Hotel noch quasi alleine neben der Piste. Die Hotelbar war urgemütlich und bot gerade mal Platz für ein Dutzend Personen. Seit 2020 wurde diese wegen der großen Nachfrage ausgebaut; wie so oft ist dabei die Gemütlichkeit etwas verlorengegangen. Am Rande der Piste sind gleichzeitig weitere Häuser entstanden, sodass auch das Gefühl der Abgeschlossenheit weniger geworden ist. Den-





Das Glenforsa Hotel mit ausgebauter Bar und Terrasse (oben). Das Zimmer im Glenforsa Hotel bietet ebenfalls den Blick über den Sund. Unten: Die unmittelbare Umgebung des Hotels ist landschaftlich wunderschön; ein Spaziergang lohnt sich.



noch sei gesagt, dass Glenforsa immer noch etwas Besonderes ist.

Allerdings: Seit 2022 haben Alison und Brendan, die beide nun auf die 80 zugehen, das Hotel zum Verkauf (für viel Geld) ausgeschrieben. Während das Hotel sicher auch in Zukunft weiterbestehen wird, ist dieser mittelfristig anstehende Wechsel sicher eine Gefahr für den Fortbestand des Flugplatzes, denn nur ein sehr kleiner Teil der bisherigen Hotelgäste besteht aus GA-Piloten und deren Passagieren. Ob der Council (dem der Platz gehört) eine Notwendigkeit sieht, den Platz weiter zur Verfügung zu haben, ist fraglich. Man wird es abwarten müssen. Wer ganz sicher sein möchte, diesen einmaligen Platz und seine schöne Umgebung noch zu erleben, sollte daher möglichst bald los! 2026 werden Alison und Brendan auf jeden Fall noch mal alles geben. Die Webseite des Glenforsa Hotels findet man hier: www.glenforsa.com. Alle Infos zum Flugplatz gibt es hier:

www.glenforsa.com/airfield.

Mein nachmittäglicher Flug von Coll aus ist erneut nur sehr kurz. Gut so, denn es ist brutal warm im Cockpit und es gibt auch schon etwas konvektive Entwicklung in der Luft. Der Flug führt über die hübsche Inselhauptstadt von Mull – Tobermory – hinweg und ein kleines Stück den Sound of Mull entlang. Ich drehe die 120.805 ein und höre den Chef, Brendan, persönlich, der ebenfalls gerade mit seiner N-registrierten Super Cub unterwegs ist. Aufgrund des Winds empfiehlt er die Piste 07. Der unmittelbare Endanflug ist völlig hindernisfrei, man muss aber einen relativ engen Queranflug fliegen, weil dahinter das bergige Terrain der Insel Mull ansteigt.

Pilot und Flugzeug

Engagierter Journalismus aus der Sicht des eigenen Cockpits

45. Jahrgang

HERAUSGEBER

Airwork Press GmbH
Kaiserstraße 118
61169 Friedberg
HRB 10302 Amtsgericht Friedberg
Geschäftsführer Jan Brill
Telefon: +49 6031 9648 425

CHEFREDAKTEUR

Jan Brill
jan.brill@pilotundflugzeug.de
+49 6031 9648 369

REDAKTION

Klaus Schulte
klaus.schulte@pilotundflugzeug.de
Prof. Dr. Martin Maslaton
martin.maslaton@pilotundflugzeug.de
Philipp Tiemann
philipp.tiemann@pilotundflugzeug.de
Prof. Dr.-Ing. Bernd Hamacher
bernd.hamacher@pilotundflugzeug.de
Peter Klant
peter.klant@pilotundflugzeug.de

ABOSERVICE

abo@pilotundflugzeug.de
+49 6031 9648 425

ANZEIGENSERVICE

anzeigen@pilotundflugzeug.de
+49 6031 9648 425

BUCHHALTUNG

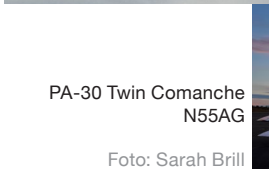
fibu@pilotundflugzeug.de

UNSERE REDAKTIONSFLUGZEUGE



PA-31T2 Cheyenne II XL
D-INFO

Foto: Crew D-FSBG



PA-30 Twin Comanche
N55AG

Foto: Sarah Brill



**Das Verlagsbüro ist Montag bis Freitag von
9.00 bis 13.00 Uhr für Sie da!**

Pilot und Flugzeug ist ein Fachmagazin für engagierte Flugzeughalter und Piloten von Singles, Twins, Turboprops und Businessjets. Es erscheint monatlich. Nicht gekündigte Abonnements verlängern sich um ein Jahr. Das Abonnement ist kündbar sechs Wochen vor Ablauf. Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen. Anzeigenverträge kommen vorbehaltlich unserer Allgemeinen Geschäftsbedingungen zustande. Einsehbar im Internet unter www.pilotundflugzeug.de/agb oder auf Wunsch per Fax. Der Verlag behält sich das Recht vor, Leserbriefe gekürzt oder korrigiert zu veröffentlichen.

Wir nutzen in der *Pilot und Flugzeug* aus Gründen der besseren Lesbarkeit bei Personenbezeichnungen vorwiegend die männliche Form. Die entsprechenden Bezeichnungen gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

Nachdruck, Weiterverbreitung oder Veröffentlichung nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags.

Copyrights by Jeppesen Airway Manual Services & Flight Information, Frankfurter Straße 233, 63263 Neu-Isenburg.

Copyrights non-navigational maps by Central Intelligence Agency, Office of Public Affairs, Washington, DC 20505.

Bankverbindung: Wiesbadener Volksbank • IBAN: DE48 5109 0000 0021 2696 03 • BIC: WIBADE5W • Ust.-Id. Nr.: DE 260807541

Abonnement und Archiv: www.pilotundflugzeug.de/shop

Das „normale“ Fliegen in Schottland; tief unter den grauen Wolken entlang beim Abflug Richtung Nordirland



Die sehr gepflegte Bahn ist großzügige 780 Meter lang (wenn auch der gemähte Teil etwas schmal ist) und fällt nach Süden (also quer zur Pistenachse) leicht ab.

Es ist recht gut was los bei diesem (nun allerdings langsam zu Ende gehenden) sommerlichen Kaiserwetter. Außer mir sind noch eine Robin und eine PA28 da und außerdem immerhin eine Mooney Ovation aus Frankreich. Später am Abend kommt auch noch eine Sling zur Übernachtung.

Der Abend klingt aus mit einem Essen auf der Terrasse (hier muss ich sagen, dass das Niveau der Restaurants der Hotels in Coll und Colonsay das Glenforsa Hotel mittlerweile übertreffen) und Lagerbier. Dabei kündigt sich verdichtende Cirrus- und Cirrostratusbewölkung endgültig die kommende Wetterverschlechterung an.

Am nächsten Morgen ist es grau und es regnet etwas. Die viertägige Rekordwetterphase

ist vorbei, was keine Überraschung ist; schon deutlich vor meiner Abreise in Egelsbach war dies genau für diesen Morgen so angekündigt. Was sind die Wettervorhersagen gegenüber früher gut geworden!

Nach dem Start geht es zunächst südostwärts in geringer Höhe erneut den Sound of Mull entlang, an Oban vorbei und ab dort mit Kurs Süd Richtung Nordirland. Dort verbringe ich einen Tag, setze danach die Reise noch einen weiteren Tag über die Republik Irland fort und fliege von dort non-stop zurück nach Deutschland. Fazit: Coll und Colonsay haben begeistert. Natürlich hat das Wetter seine ganz besondere Rolle gespielt, aber auch bei durchschnittlicherem Wetter werde ich gerne mal wiederkommen. Für weitere Tipps zu Schottland darf ich auf www.fliegen-in-uk.de/schottland.html verweisen.