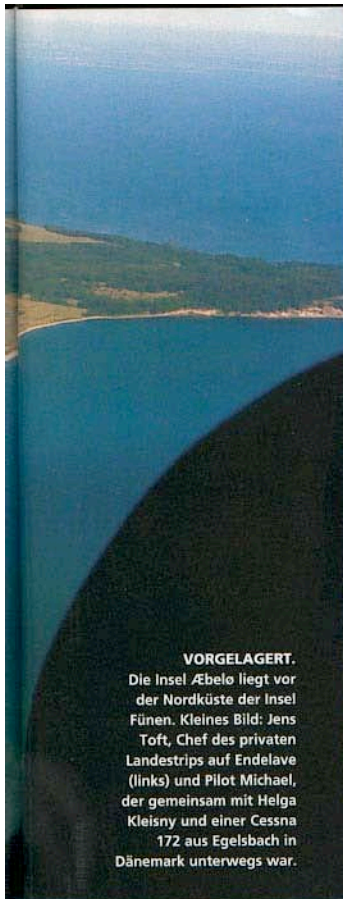




INSELHOPPING

Nachbarn sind willkommen

Fliegerische Ausflüge nach Dänemark führen meist nach Bornholm oder zu Legoland nach Billund. Für Abenteuerer und Entdecker hat Dänemark aber viel mehr zu bieten.



VORGELAGERT.
Die Insel Æbø liegt vor der Nordküste der Insel Fünen. Kleines Bild: Jens Toft, Chef des privaten Landstrips auf Endelave (links) und Pilot Michael, der gemeinsam mit Helga Kleisny und einer Cessna 172 aus Egelsbach in Dänemark unterwegs war.



PLATTES LAND wohin das Auge blickt, hier und da gespickt mit sehenswerten, gepflegten Anwesen.



AUSGANGSPUNKT für die Dänemark-Etappen: der Flugplatz Odense auf der Insel Fünen.



Unsere Gäste versorgen wir mit Fahrrädern; nur wenn wir selber ausgehen, dann nehmen wir das Auto", erzählt Jens Toft verschmitzt. Aber „das Auto“ ist nicht irgendein Gefährt – für den Oldtimer-Fan muss es schon das Ford Model T, Baujahr 1929, sein. Und der erste serienmäßige Kraftwagen glänzt in noblem Schwarz. Dass Tofts T-Modell noch fährt, ist klar, genauso wie seine Stampe, Tiger Moth und Bücker Bestmann fliegen. Während der Däne früher erfolgreich mit Bau- und Landmaschinen handelte, stellt er nun Piloten zur Verfügung, was sie wünschen. Auf der Insel Endelave bestimmt die Nachfrage das Angebot.

Und was braucht ein Pilot, wenn er auf einer kleinen dänischen Insel landet, die eine Mischung ist aus Baltrum und Long Island auf den Bahamas, fernab jeglicher Verkehrswege und praktisch frei von Autoverkehr? Fahrräder! Klar, um zum einzigen Hotel der

Insel zu gelangen, rund zwei Kilometer entfernt von Tofts privater Landwiese. Und da an schönen Tagen meist nicht nur ein Flieger kommt, hat der gewiefte Däne gleich 50 Räder in seinem ehemaligen Kuhstall geparkt, der für Piloten, die am Platz zelten möchten, auch eine (kalte) Dusche beherbergt.

Das Fliegen ist, zumindest in Endelave, unkompliziert. Flugleiter? Platzfrequenz? Negativ! Dafür eine ICAO-Kennung, die dem Platz garantiert nicht entspricht: EKEL. „Kein Tower, kein Funk, kein Flugleiter, kein Flugbenzin, kein Zoll und kein Krankenhaus. Lassen Sie deshalb entsprechende Vorsicht walten“, schreibt Jens Toft in seiner einseitigen Flugplatzbeschreibung, die an vielen kleineren dänischen Plätzen ausliegt.

Die Bitte nach Umsicht der Piloten hat ihren Grund. So ist erst Wochen zuvor eine Debonair aus Egelsbach auf des Nachbarn Feld gelandet. Und der Pilot wollte ihm noch

Foto: Kleisny

REISE Dänische Inseln

AUF ENDELAVE sehen viele Grünstreifen wie Landwiesen aus, aber nur eine (die grüne in der Mitte) ist die offizielle von Jens Toft. Der frühere Kuhstall dient heute als Fahrradverleih (rechts oben).



Jens Toft mit einem seiner unzähligen Oldies.



NAVIGATOR-JOB:
Beim Anflug auf Odense aus Südosten über Kerteminde (im Bild) empfiehlt es sich, Anflugkarte und Streckenkarte aufeinander abzustimmen, damit man den richtigen Einflugpunkt trifft.

weismachen, dass genau da auch die Landebahn liegt, Tofts Landebahn.

Der Großteil der Besucher aber kommt mit den Vorgaben gut zurecht. Beim Einfliegen in die Platzrunde hört man die dänische Luft-Luft-Frequenz auf 129,8 MHz ab. Üblicherweise meldet sich keiner, und dann fliegt man mit Mindesthöhe 1000 ft über dem Platz (Vogelschutzgebiet), um nach dem strammen Windsack Ausschau zu halten. Nach der Landung lockt die Insel mit sandigem Badestrand, Tante-Emma-Laden, Campingplatz, einer Kirche und einem Mini-Hotel mit Gaststätte – und jeder Menge Karnickel, die auf Endelave keine natürlichen Feinde zu haben scheinen und sich in Scharen auf den Feldern tummeln.

Statt der üblichen Rundreise, bei der wir jeden Morgen Koffer oder Tasche packen müssen, um später an einem anderen Ort eine neue Bleibe für eine Nacht zu suchen, ha-

ben wir für unseren Vier-Tages-Dänemark-Trip beschlossen, einen festen Standort zu wählen. Vom Basisort Odense auf der Insel Fünen wollen wir sternförmig Tagesreiserrouten zu kleineren Inseln fliegen.

Reizvoller Anflug über zahlreiche kleinere Inseln und Brücken

Schon den Hinflug nach Odense wählen wir nicht direkt von Lübeck nach Norden, sondern über die Inseln Fehmarn, Lolland, Mön, Sjælland und entlang der beeindruckenden Autobahnbrücke nach Fünen. Bei einem QNH von 1054 in Nordeuropa strahlt der Himmel blau von Insel zu Insel. Per GPS ist die Navigation einfach; rein nach Sicht erfordert sie die Aufmerksamkeit des Navigators, denn die durchweg ländlichen Gebiete unter uns unterscheiden sich kaum. Ab und zu ein Haus, viele Felder und noch

mehr Wasser – da muss man schon aufpassen, welches Inselchen man gerade überfliegt.

Sehenswert ist in jedem Fall die Brücke von Korsør (Sjælland) nach Nyborg (Fünen). Dabei verschwindet die parallel verlaufende Zugstrecke ganz plötzlich unter Wasser. Unser Anflug auf Odense erfolgt von Südosten über „Lindo“. Nach der VFR-Anflugkarte haben wir den Punkt zunächst an der Küste identifiziert, da das Wasser an der DFS-Anflugkarte bis zum Kartenrand eingezeichnet ist. Dieses Blau allerdings gehört zu einem Meereseinschnitt, und erst in Kombination mit der Streckenkarte erkennt man, dass die eigentliche Küste vier Meilen weiter östlich liegt.

Generell empfiehlt es sich, bei den immer wiederkehrenden Strecken über Wasser mit FIS zu sprechen. Der Service ist professionell, gut zu verstehen und unkompliziert. Auf

Foto: Klejny

Tipps ■ für Dänemark-Flieger

Kartenmaterial: DFS Airfield Guide Denmark (19,90 Euro), Jeppesen VFR-Karte (11,50 Euro)

Land-/Abstellgebühren: Odense: 8 + 5 Euro (für 24 Stunden), Stauning: 8 Euro, Endelave: 8 Euro, Ausnahme: Anholt mit knapp 30 Euro

Avgas: 1,15 bis 1,20 Euro (inkl. Steuern)

Hotels: Domir: 85 Euro, Comfort Hotel Windsor in Odense: 135 Euro

Wissenswertes: DFS Airfield Guide plus VFR-Streckenkarte sind ein praktischer Kompromiss. Die beste Lösung ist es nicht. So enthält das DFS-Kit nur 15 Anflugkarten von insgesamt rund 100 anfliegbaren Plätzen. Viele interessante Ziele wie Anholt, aber auch große wie etwa Aalborg sind nicht dabei. Dafür enthält die DFS-Publikation in geordneter Form alles, was man vor dem Einflug nach Dänemark wissen sollte: von den Einreisebestimmungen über die Transition Altitude (3000 ft und 5000 ft um Kopenhagen) bis zum Hinweis auf die höheren Mindestdeckungssummen der Luftfahrzeugversicherung. So gut Jeppesen bei den IFR-Karten ist, so viele Wünsche bleiben bei VFR übrig: So muss man etwa an allen Plätzen mit „Faldskaerm-shoppning“ rechnen – die großen Sprungzentren, bei denen auch wirklich was los ist, sind nicht als solche gekennzeichnet. Auch markante Navigationspunkte, wie die Wind-

mühle Lumby, sind nicht vermerkt. Schlimmer noch: Die Ober- und Untergrenzen einiger Sperrgebiete sind falsch gedruckt. Etwa bei der EK (R)-50 südlich von Stauning. Auf Endelave ist ein zweiter, tatsächlich nicht vorhandener Flugplatz in der Mitte der Insel eingezeichnet.



■ Anflug ■ 1. Route ■ 2. Route
■ 3. Route ■ 4. Route

der Frequenz sprechen entweder Lotsen von Kopenhagen Info oder in der Nähe von größeren Plätzen von deren Approach (beispielsweise Aarhus, Karup oder Aalborg). Wer zuständig ist, steht in der Streckenkarte. Nach dem Einleitungsanruf nennt man Flugzeugtyp, Start- und Zielflugplatz, Position und Flughöhe. Den Durchflug durch die entsprechende Kontrollzone, meist Luftraum „D“, erhielten wir jedes mal sofort und ohne Probleme.

Odense hat 200 000 Einwohner. „Die kleine Meerjungfrau“, „Das Mädchen mit den Schwefelhölzern“ und „Die Prinzessin auf der Erbse“ stammen aus der viertgrößten Stadt Dänemarks. Denn hier lebte, unüberschaubar durch die vielen Märchen-Steinskulpturen und ein großes Gedenkhaus im Stadtkern, der Dichter Hans Christian Andersen.

Der Weg vom Flugplatz in die Stadt ist wenig einladend. Für die rund zehn Kilometer kostet das Taxi rund 28 Euro. Der nächste Bus (Nr. 91) nach Odense fährt ab Allese, und das ist drei Kilometer vom Flugplatz entfernt.

„Deutsche Piloten erkennt man sofort, weil sie immer gleich mit einem Lärmzeugnis herumfuchteln“, meint Flugleiter Andreas grinzend. „Dabei brauchen sie das hier nicht. Wir freuen uns doch, wenn Flugzeuge kommen.“ Rund acht Euro kostet die Landung, der Sprit etwa 1,20 Euro pro Liter. Damit lassen sich locker viele Trips auf die umliegenden Inselchen planen.

Einen Besuch wert sind auch die zwei Miniinseln Fejø und Femø, nördlich von Lolland. Die 600-Meter-Bahn auf Fejø ist an beiden Enden von Wasser umgeben. Nach Berappen von 15 Euro Landegebühr kann man in den urigen Zimmern der Gaststätte oder am Campingplatz entspannen. In Femø landet man landeinwärts den Berg hinauf und star-

REISE

Dänische Inseln

tet mit Schwung bergabwärts aufs Meer hinaus. Die Kochkünste von Wirtin Pia sollte man dazwischen in jedem Fall ausprobieren haben.

Jedes erste Wochenende im August findet das Femø-Jazzfestival statt. Auf 1200 Quadratkilometern bietet die Insel 35 Kilometer Fahrrad- und Wanderwege. Das hügelige Moorgebiet liegt an einigen Stellen unter der Meeresoberfläche, der tiefste Bereich war früher ein Fjord. In den zwei Dörfern Norreby und Sonderby leben die rund 150 Einwohner der Insel. Es gibt einen Gasthof, ein Lebensmittelgeschäft und eine alte Kirche mit Pfarrerin.

Ein weiteres lohnendes Flugziel ist der Platz Ekst auf Anholt. Vier Fünftel des zehn Kilometer langen Flugsandgebietes bilden die größte Sandwüste Nordeuropas, 90 Prozent der Insel sind Naturschutzgebiet. Wer Trubel braucht, sollte hier nicht landen. Für Naturliebhaber allerdings ist Anholt ein Paradies: Der weiße, feine Sandstrand und die Robbenbank im Süden sind sehenswert.

Um nach Anholt zu fliegen, muss man übers Wasser. Da hilft kein Entlangschleichen in Küstennähe. Die Insel liegt weitab mitten im Kattegat, auf halber Strecke nach Schweden. Anholt gehört trotz der Nähe zu Schweden zu Dänemark. Viele schwedische Piloten nutzen jedoch Anholt als schnellen Tankstopp auf dem Weg nach Dänemark. Um diese Überflieger vom Naturschutzgebiet fernzuhalten, wurde der Landeobulus auf fast 30 Euro hinaufgesetzt.

Während im Sommer bis zu 6000 Gäste die Insel bevölkern, leben hier im Winter nur 150 Menschen. Da muss jeder Bewohner anpacken. Der Briefträger betreibt auch den Eisstand, der Handwerker hilft im Zweitjob am Hafen.

Zum Übernachten laden Gasthof, Pension,

Sommerhaus oder der Campingplatz ein. Neben der Fähre von Grenaa ist das Flugzeug die einzige Möglichkeit, um nach Anholt zu gelangen.

Mit den üblichen acht Euro Landegebühr ist Stauning (EKVJ) am Ringkøbing Fjord ein sehenswertes Ziel. Auch hier hat Jens Toft seine Spuren hinterlassen. Nicht nur, dass der geschäftstüchtige Pilot hier an jedem zweiten Juniwochenende das große Oldtimer-Fly-in organisiert. So ist das Museum direkt am Platz kein Museum im eigentlichen Sinn, sondern eher ein Hangar mit öffentlicher Besichtigung. Zwar stehen die Chipmunk, Stampe S.V. 4B, de Havilland D.H. 82A Tiger Moth, de Havilland D.H. 87B Hornet Moth, die viersitzige Piper Cub, der PA-16-Clipper und die Bucker Bestmann mit den anderen schön säuberlich aufgereiht und alle 40 Oldies bestens in drei Sprachen beschrieben in der Halle, aber mindestens alle 14 Tage im Juli und August und wenn ihr Eigentümer Toft sonst noch Lust hat, rollen sie aus dem Hangar und heben ihrer Bestimmung gemäß ab.

Für die Insel Laesø sollte man ein wenig mehr Zeit mitbringen.

Die zweite Halle des Museums ist der dänischen Luftfahrt gewidmet. Verglichen mit anderen Ländern ist die eher unbedeutend. Sie begann mit Jakob Ellehammer, der 1906 zum ersten Mal abhob. Dem folgte erst von 1937 bis 1954 eine nennenswerte dänische Flugzeugproduktion. Die Flugzeugnamen begannen alle mit KZ, nach Kramme & Zeuthen, den beiden Gründern.

Die Insel Laesø im Nordosten des Festlandes ist ein Flugziel, bei dem man ein wenig Zeit mitbringen sollte. Hier gibt es sogar einen Bus, der das westliche Hafendorf Vester-

brohavn über die Hauptstadt Byrum mit dem östlichen Østerbyhavn verbindet. Die Busfarbe, gelb oder grau, zeigt die Fahrtrichtung der Route an.

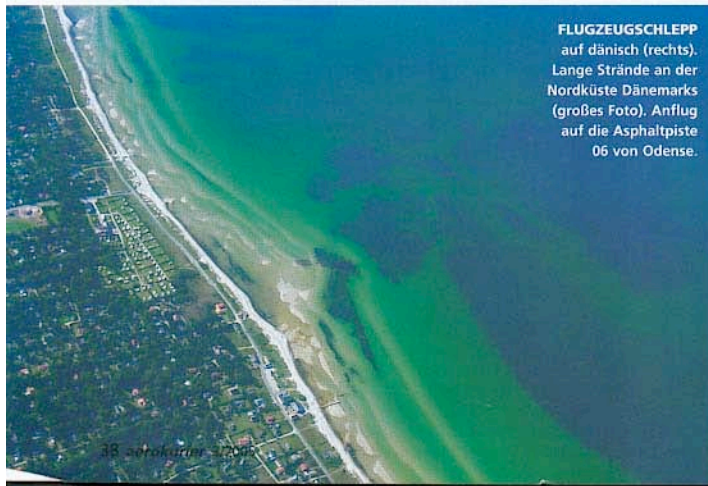
Die 900-Meter Asphaltbahn liegt nördlich von Byrum. Beim Anflug sollte man die Stadt weiträumig umfliegen. Sie ist von Vogelschutzgebieten umgeben. Wie auf den meisten dänischen Plätzen sind hier Fallschirmspringer zu Hause.

Auf Laesø kann man in einem Hotel aus dem 19. Jahrhundert übernachten („Carlson's“). Die Zimmer sind einfach und mit maritimen Motiven ausgestattet. Fischfang und Salzgewinnung haben die Insel bekannt gemacht. Damit wird sogar der dänische Hof beliefert. Zu Bestaunen gibt es neben dem Seefahrtsmuseum auch eine funktionstüchtige Windmühle, deren Holzwände von einem Schoner stammen, der 1741 vor der Insel auf eine Sandbank lief. Und wer den Schläger schwingen möchte, kann dies auf dem Golfplatz tun.

Einige der genannten und viele andere Inselflugziele sind auch in einem Sammelordner in der Flugleitung Flensburg enthalten. Für Piloten, die von weiter her anreisen, empfiehlt sich im Sommer eine Reservierung des Ordners (Tel.: 0461/91700). Für 100 Euro Einsatz kann man sich eines der sechs Exemplare für die Insel-Reise ausleihen und dahin fliegen, wo bereits andere Piloten schöne Urlaube erlebt haben. Die Antwort der Dame in der Tourist-Info in Odense können wir allerdings nicht nachvollziehen: „Lieblingsinsel? Oh, nein, nicht in Dänemark. Im Urlaub geht es möglichst weit in den Süden, so ab Südfrankreich wäre okay.“ Wir haben das zweite Juniwochenende 2005 schon fürs nächste Oldtimer-Fly-in in Stauning als Termin vermerkt.

Helga Kleinsny

Foto: Kleinsny, Toft (1)



FLUGZEUGSCHLEPP
auf dänisch (rechts).
Lange Strände an der
Nordküste Dänemarks
(großes Foto), Anflug
auf die Asphaltpiste
06 von Odense.

