

„ALPS TO SEA 2008“

Der diesjährige Wanderflug „[Alps to Sea 2008](#)“ war für Juni geplant gewesen. Da sich jedoch keine stabile Wetterlage einstellen wollte, hatte sich der Organisator Peter Schwarzbach zu einer Verschiebung auf Anfang September entschlossen, um damit auch dem Quartiernotstand in der Hauptreisezeit auszuweichen. Viele der ursprünglich gemeldeten Teilnehmer konnten jedoch den neuen Termin nicht wahrnehmen, sodass sich die Teilnehmerzahl schließlich auf sieben reduzierte, die zumindest auf Teilstrecken dieses Wanderfluges teilnahmen.

Die ursprüngliche Route von Samedan beginnend ließ sich trotzdem nicht ganz realisieren, da sich vom 6. auf 7. September in der Ostschweiz und Westösterreich ein Tiefdruckgebiet ausgebreitet hat. Somit ergab sich als erstes gemeinsames Flugziel Wiener Neustadt Ost, mit der Besichtigung des [DIAMOND-Flugzeugwerkes](#).

8. September

Peter Schwarzbach mit seiner TECNAM P92 und Hans-Peter Hipp mit seiner REMOS G3 trafen schon am Mo. abends am Spitzerberg (LOAS) ein, um am nächsten Vormittag gemeinsam mit mir und der FK 9 des [IKARUS Flugclubs](#), nach Wiener Neustadt zu fliegen.

9. September, Wiener Neustadt

Von Spitzerberg (LOAS) kommend hielten wir uns zwischen Neusiedlersee und Leithagebirge knapp an Eisenstadt mit seinem schönen Barockschloss Esterhazy, um dann direkt nach West auf den nördlichen Meldepunkt Pulverturm des Flugplatzes Wr. Neustadt Ost (LOAN) zuzuhalten. Im Queranflug auf die Piste 09 flogen die beiden wohl ziemlich weit in die Militärische Kontrollzone Wr. Neustadt West. Dies brachte uns später beim Begleichen der Landegebühr einen Rüffel des diensthabenden Betriebsleiters ein. Eckhard Bayer war mit seiner PIONEER P 300 schon vorher gelandet.

Wir besuchten zuerst das im Hauptgebäude des Flugplatzes untergebrachte Flugzeugmuseum „[Aviaticum](#)“, mit seinen insbes. den österr. Flugpionieren gewidmeten Schaustücken aus der Zeit vor dem 1. WK bis in die 70-er Jahre. Als eindrucksvolle Beispiele sind die ersten in Serie gebauten Motorflugzeuge, Etrich II aus dem Jahr 1910 und der Lohner Pfeilflieger aus dem Jahre 1912, aber auch die Segelflugzeuge, wie z.B. L-Spatz, Standard Austria und Musger MG19 aus den 50er- Jahren anzusehen.

Der Vertreter von Fa. DIAMOND-Aircraft von der Vertriebsabteilung kam unserem Interesse entgegen und führte uns gleich in die große, langgestreckte Halle der Flugzeugproduktion. Es wurden in chronologischer Folge alle wesentlichen Produktionsschritte der Zweimotor-Type DA 42, vom Vorprodukt bis zum fertigen Flugzeug gezeigt. Wesentliche Teile wie Rumpf und Tragflächen der Type DA 20 Katana und des Motorseglers AK 36 Dimona werden hier gleichfalls gefertigt. Nach gut zwei Std. standen wir in der Endmontage und konnten, nachdem alle Teile zusammengefügt waren, auch den Einbau des Thielert- Dieselmotors genau verfolgen. Ein Gruppenfoto vor einer fertiggestellten DA 42 beendete diese sehenswerte Besichtigungstour durch die DIAMOND- Flugzeugfertigung. Danach ging es ins „Katana-Cafe“ im gleichen Haus, um uns bei Kaffee und Kuchen zu stärken.

Der Rückflug nach Spitzerberg mit nun vier Flugzeugen erfolgte zuerst nach Osten entlang der Grenze zu Ungarn. Südlich ist die Stadt Sopron (Ödenburg) zu erkennen. Den Neusiedlersee querten wir bei Mörbisch, wo sich am Seeufer die größte Freilichtbühne Österreichs befindet. Danach flogen wir über den See nach Norden in Richtung Neusiedl am See und weiter nach Spitzerberg. Gerade noch rechtzeitig, konnten wir auf dem Braunsberg bei Hainburg die letzten Sonnenstrahlen und die Aussicht nach Bratislava (Pressburg) genießen. Den späten Abend verbrachten wir in einer „örtlichen Weinschenke“ = beim Heurigen. Wie man da jedoch zu Brot und Gebäck kommt ist gar nicht so einfach. Peter meinte dazu: „Als Bäcker müsste man bei Euch ganz schön verdienen“. An Flüssigem hat es jedenfalls nicht gemangelt.



Spitzerberg



Wiener Neustadt

10. September: Spitzerberg – Schärding - Kulmbach

Da Inge und Ich diesen Wanderflug gemeinsam mit Hans Sarang durchführen wollten, kam dafür nur ein viersitziges Flugzeug in Frage, nämlich die SOCATA TB 10 des [FSK Sturmvogel](#). Als Peter und Inge am Spitzerberg um 9 Uhr mit dem PKW ankamen, war Hans schon gelandet und bereits wieder startklar. Als Tagesziel war jetzt Kulmbach (EDQK) vorgesehen, da das geplante Tagesziel, die Wasserkuppe (EDER) zu unserem Bedauern in Wolken lag.

Bei sommerlicher Temperatur startete Peter als PIC zur ersten Etappe nach Schärding. Inge war ziemlich aufgeregt, denn es war ihr erster Flug mit einem viersitzigen Flugzeug. Aber schon nach ein paar Minuten genoss sie die Aussicht und fotografierte alles, was ihr wichtig erschien. Nach ca. 30 Min. überflogen wir Krems und sahen schon die Wachau vor uns, als Hans plötzlich unruhig wurde und nach seiner Fliegerjacke mit allen Utensilien wie Geldbörse und PPL-Lizenz suchte. Da diese nirgends zu sehen war, entschlossen wir uns zu einem Zwischenstopp in Krems (LOAG), um im Gepäckraum nachsehen zu können. Leider war die Jacke nicht da und so ging die Reise wieder zu ihrem Ausgangspunkt nach Spitzerberg zurück. Mit fast zweistündiger Verspätung ging es nochmals von vorne los und nach 90 Min. landeten wir in Schärding (LOLS) zum Tanken. Wir hatten schon ziemlichen Hunger und freuten uns auf ein gutes Mittagessen. Leider hatte gerade an diesem Tag der Wirt zugesperrt. Doch die netten Leute vom Fliegerclub Schärding stellten uns ihren ganzen Kühlschrank zur Verfügung. So konnten wir uns mit Kabanossi, Semmeln und Saft stärken. In der Zwischenzeit hatte sich der Himmel in Richtung Westen verfinstert und es sah nach Regen und schlechter Sicht aus. Da jedoch die Landschaft in Flugrichtungen einigermaßen eben ist, konnten wir in 1000 ft. über Grund sowie kleineren Umwegen weiterfliegen. Hans übernahm als PIC und Peter navigierte den Piloten zwischen den Regenwolken durch. Vor Bayreuth wurde die Sicht dann wieder besser und nach ca. 80 Min. landete Hans auf der 700 m langen Asphaltpiste in Kulmbach (EDQK). Klaus, vom örtlichen Fliegerclub brachte uns mit seinem BMW-Geländewagen zum Hotel Kronprinz in der Altstadt, gleich unterhalb der Plassenburg. In einem urigen Bierlokal mit eigener Brauerei nahmen wir das Abendessen ein und ließen unsere Erlebnisse dieser Tagestour Revue passieren.



Flugplatz Krems



Donauschlinge bei Schlögen



Flugplatz Schärding



Flugplatz Kulmbach

11. September, Kulmbach - Leer - Borkum

Um 8 Uhr morgens lag Kulmbach unter einer Nebelschicht. Von der Burg war nichts zu sehen und deshalb für uns ein Zeichen, gemütlich das Frühstück zu genießen. Erst um die Mittagszeit kam die Sonne durch und Hans startete als PIC in Richtung Leer/Papenburg (EDWF) für den Tankstopp. Beim Start wurde uns der Begriff „Dichtehöhe“ verdeutlicht. 1600 ft. Platzhöhe, warm und feucht, 700m Pistenlänge, vollgetankt. Die TB 10 schaffte es gerade über die Baumwipfelhöhe der westlich stehenden Bäume. Südlich des Thüringer Waldes entlang flogen wir an Paderborn und Bielefeld vorbei, und direkt über Damme nach Leer. Ab Damme beginnt die Landschaft endlos flach zu werden. Nach 2 Std. 15 Min. sahen wir endlich die Nordsee vor uns. Die Asphaltpiste in Leer ist 1300 m lang und somit kein Problem mit vollem Tank wieder zu starten. Spannend der Blick auf den Höhenmesser – 0 ft. Die Platzhöhe von Leer 2 ft! Wir hielten uns nicht lange auf, denn wir wollten endlich die südlichste der ostfriesischen Inseln, Borkum sehen. Bei herrlichem Sonnenschein flogen wir über die Emsmündung entlang der niederländischen Grenze erstmals übers Meer. Nach 25 Min. landeten wir auf Borkum (EDWR). Nach einer Jause im Flugplatzgebäude trafen etwas später Peter, Hans-Peter und Eckhard hintereinander ein. Die Flieger wurden im Hangar untergestellt und danach begaben wir uns ins Quartier, ca. fünf Gehminuten vom Flugplatz. Dort wurden wir schon von Fritz Michelfelder erwartet, der mit seiner ZODIAC CH 602 von Süddeutschland gekommen war. Am Abend strampelten wir mit Fahrrädern zu einem Fischrestaurant in der Nähe unseres Quartiers, wo wir und mit Fischspezialitäten und Bier stärkten. Zum Glück hatte Hans seine Stirnlampe eingepackt, sodass er uns in der Nacht „heimleuchten“ konnte.



Schiffswerft Papenburg



Emsmündung



Anflug Borkum



12. September, Borkum

Am ersten flugfreien Tag ging es gleich nach dem Frühstück sportlich los, und zwar mit dem Fahrrädern die Insel zu erkunden. Der Wind hatte zugelegt aber die Sonne schien und es wurde langsam wieder wärmer. Peter Schwarzbach führte uns zu den schönsten und interessantesten Plätzen von Borkum und erklärte alles sehr genau. Von der Strandpromenade ging es dann zu Fuß am Leuchtturm vorbei in die Stadtmitte zum Bahnhof. Nach einem Imbiss hetzten dann alle zum Inselzug, um zum Hafen auf der Ostseite der Insel zu gelangen. Dort steht ein sog. Feuerschiff, das nun als Museum besichtigt werden kann. Eine junge Dame führte uns durch das Schiff und erklärte uns die frühere Aufgabe des Schiffes. Es ankerte als schwimmender Leuchtturm im Meer für die sichere Schifffahrt vor der Emsmündung. Am Rückweg machten wir auch noch den beschwerlichen Aufstieg auf den Leuchtturm mit seinen 312 Stufen. Wir wurden dafür mit einem herrlichen Rundblick über Borkum belohnt. Am Abend verwöhnte uns Eckhard mit gegrilltem Fleisch und Würsten, Salaten und natürlich Bier. Der Besitzer unseres Quartiers zeigte uns einen Videofilm über die Sehenswürdigkeiten der Insel und danach fielen wir hundemüde ins Bett.



13. September, Borkum – Heide/Büsum - Westerland

Trotz Sonnenschein war die Luft recht kühl und der Wind blies mit ca. 20 Knoten von NO. Kurz vor dem Abflug waren wir uns immer noch nicht einig, wo die Reise eigentlich hingehen sollte. Auf Sylt gab es nämlich keine Einzelzimmer mehr und in der Jugendherberge auf Westerland waren nur mehr 2 Zimmer

frei. Als Ehepaar hatten wir den Vorzug für ein 2-Bett Zimmer, während sich die anderen 5 mit einem Zimmer begnügen mussten. Nach dem Start flog Peter als PIC einen großen Bogen Richtung Westen und wir sahen diese herrliche Insel ein letztes Mal von oben. Bei wunderbarem Wetter (CAVOK) flogen wir in 2000 ft. an allen weiteren ostfriesischen Inseln (Juist, Norderney, Baltrum, Langeoog, Spiekeroog, Wangerooge) entlang und konnten in der Ferne auch die Insel Helgoland erkennen. Wir querten die Jade- und Wesermündung, zur rechten Wilhelmshaven, dann Bremerhaven sowie die Elbemündung bei Cuxhaven. Wir flogen gemeinsam mit den anderen UL's, weswegen Peter die TB 10 mit gedrosselter Leistung flog. Eine Vorgang, der später Konsequenzen haben sollte! Mittels GPS war östlich des Beschränkungsgebietes Meldorfer Bucht unser nächstes Flugziel, Heide/Büsum-EDXB, nicht schwierig auszumachen, wo wir nach ca. 1 Stunde landeten. Nach dem obligaten Kaffee und Kuchen wollten wir in Richtung Südspitze von Sylt starten. Beim Magnet-Check war auf einem Zündkreis ein unrunder Motorlauf zu vernehmen. Hans teilte deshalb dem Betriebsleiter den Abbruch unseres Abfluges mit und wir rollten zurück. Offensichtlich war durch den vorherigen Flug mit gedrosseltem Motor eine Zündkerze verrußt. Nach mehreren Standläufen mit Volllast war die Kerze wieder sauber und einem Start stand nichts im Wege. Der LYCOMING- Motor will eben anders als ein ROTAX- Motor behandelt werden!

Westerland(EDXW) Tower gestattete uns einen beeindruckenden Rundflug um die Insel in 2000 ft. über die entsprechenden Meldepunkte Hotel, Whiskey, November und Lima. Nach einem Holding über Lima erhielten wir von Norden kommend die Freigabe auf die Piste 06, sodass wir bei Westerland direkt über den Strand zum Endanflug ansetzten.

Nach dem Festzurren der Flugzeuge fuhren wir mit dem Taxi zur Jugendherberge „Dikjen Deel“, in Westerland- Süd, inmitten der typischen Dünenlandschaft. Die erste Strandwanderung machten wir gleich nach dem Abendessen zur Promenade von Westerland, wo wir die untergehende Sonne genossen. Im Dünenrestaurant „Seenot“ verbrachten wir den Abend an der gemütlichen Sitzbar. Der Barkeeper war froh, wieder mal schwäbisch mit unseren süddeutschen Kameraden zu spreche



Abflug Borkum





Elbemündung



St. Peter-Ording



Sylt



14. September, Westerland auf Sylt

Bei strahlendem Sonnenschein genossen wir das Frühstück und beschlossen eine nördliche Inselbesichtigung unter Peter Schwarzbachs sachkundiger Leitung. Wir nahmen das Taxi nach List und besuchten zuerst den Hafen. Dort befindet sich mit dem Restaurant Gosch die „nördlichste Fischbude Deutschlands“, wo wir uns mit leckeren Heringsbrötchen stärkten. Im Einkaufszentrum waren auch

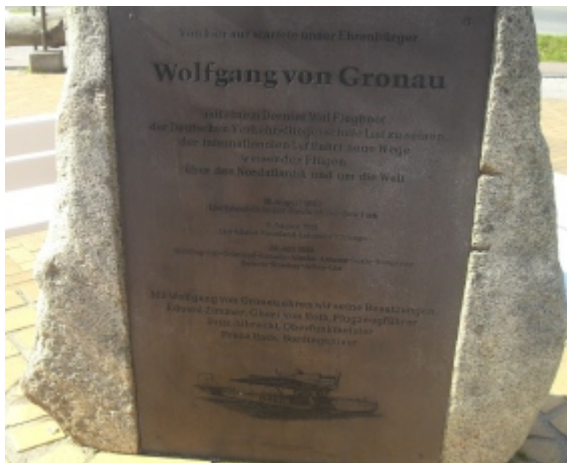
Erzeugnisse des örtlichen Kunsthandwerks, wie Landschaftsbilder und Kunststickerei von Sylt zu bewundern.

Eine Gedenktafel von der ersten erfolgreichen Atlantikquerung von Europa nach Amerika die vom ehem. Lister Marinehafen ihren Ausgang nahm, zeigt den Pioniergeist von Sylter Marinefliegern.

Mit dem öffentlichen Bus fuhren wir anschließend zum mondänsten Ferienort auf Sylt, nach Kampen, wo der „Geldadel“ zu Hause ist. Gepflegte, mit Reetdach gedeckte Häuser und darin exquisite Läden und Boutiquen führender Marken zeigen im Zentrum ihre Angebote für jene, die sich beim Geld ausgeben keine Gedanken machen müssen.

Die Dünenwanderung führte entlang des Weststrandes über das „rote Kliff“ in Richtung Westerland. Die strandseitigen hohen Dünen sind durch die Sturmfluten bereits vom z.T. weggespült.

Bei Wenningstedt erhebt sich die größte Düne der Insel mit Blick auf den 40 km langen Sandstrand. dann wanderten wir am Strand weiter und kehrten schließlich wieder im Restaurant „Seenot“ zur Stärkung ein. Bei Sonnenuntergang schmeckte uns das Abendessen besonders gut.



15. September, Westerland - Schwerin – Anklam

Fritz verabschiedete sich von uns und machte sich auf den Weg zurück nach Süddeutschland. Wir starteten nach dem Tanken um 10.30 Uhr bei leichter Bewölkung über den Hindenburgdamm (Meldepunkte Echo 2 und Echo 1) in Richtung Osten an Flensburg vorbei. Wegen der tiefen Wolken flogen wir über die Kieler Bucht und Lübecker Bucht nur noch in 1000 ft. Da die Sicht immer schlechter wurde, konnten wir dann die geplante Route die Ostsee weiter entlang bis Rügen zu fliegen nicht einhalten. Wir machten deshalb nach Lübeck einen Bogen in südöstlicher Richtung zu einem kurzen Zwischenstopp in Schwerin (EDOP), nachdem die persönliche Tankkapazität erreicht war. Mit insgesamt 2,5 Flugstunden war schließlich unsere Tagesetappe Anklam (EDCA) nahe der Ostseeinsel Usedom geschafft. Eckhard war mit seiner Pioneer 300 von Westerland ohne Zwischenstopp geflogen und erwartete uns bereits. Zum Mogas - Tanken musste mit der TB10 eine öffentliche Zufahrtsstraße gequert werden. Im großen Hangar fanden schließlich auch die Flugzeuge von Peter, und Hans-Peter ihren Platz. Nach dem Zimmerbezug im Fliegerquartier neben dem Flugplatz, erreichten wir mit dem Taxi nach kurzer Fahrt das [Lilienthal-Museum](#) in Anklam. Die Ausstellungsstücke beinhalten Nachbauten fast aller durch Otto Lilienthal konstruierten und geflogenen Gleiter sowie eine aufschlussreiche Chronologie seines beruflichen und vor allem seines fliegerischen Werdeganges. Seine im Laufe der jahrelangen Gleitflugversuche in Berlin gewonnenen Erkenntnisse sammelte er in einer Druckschrift über die „Grundlagen des Vogelfluges“. Diese veröffentlichten flugphysikalischen Auswertungen verwerteten u.a. wahrscheinlich auch die Brüder Wright für ihre Flugversuche. Deshalb kann Otto Lilienthal als erster

Flugpionier bezeichnet werden, der nicht nur dem Segelflug sondern auch dem Motorflug den Weg bereitet hat.

Anschließend besuchten wir in der Stadtmitte die gotische Nikolaikirche, die als Wahrzeichen der Stadt auch ein Symbol der wohlhabenden hanseatischen Bürger im Mittelalter war. Der Wiederaufbau nach den Zerstörungen im 2. WK. ist im Gange. Die Kirche soll künftig für Dauerausstellungen genützt werden.



Ostsee



Flugplatz Anklam



Lilienthal Museum



Nikolaikirche

16. September, Anklam – Pasewalk – Stölln - Berlin

Bei bewölktem Himmel und 12 Grad Außentemperatur starteten wir um 10 Uhr in Südrichtung zum 15-minütigen Flug nach Pasewalk (EDCA), dem Sitz der [Fa. REMOS](#). Der Produktionsleiter stellte uns kurz die Firmengeschichte dar und erläuterte die Produktionsumstellung von der Type G3-600 zur aktuellen Type GX. Diese wird sowohl für den europäischen UL- Markt als auch für den außereuropäischen LSA-Markt in gleicher Ausführung hergestellt. Augenmerk wurde u.a. auch auf rationellere Fertigung gelegt, was eine Produktionserhöhung auf bis zu 200 Einheiten im nächsten Jahr bewirken dürfte. Auffallend war die Reinheit sowie Geruchsfreiheit der Produktionsräume. Außer dem Motorantrieb und der Elektrik wurden für die Type GX fast alle Flugzeugteile im Werk selbst entwickelt und gefertigt. Somit gehen Konstruktion, Formen- und Vorrichtungsbau, Teileproduktion und Qualitätskontrolle Hand in Hand. Es war (wie auch bereits bei der Fa, Diamond) erstaunlich, wie nach unzähligen Fertigungsschritten schließlich

im Endmontage- Bereich alle Teile zu einem Ganzen „verschmelzen“ und schließlich das Flugzeug aus der Halle zum ersten Testflug rollt.



Fa. Remos

Die Ankunft in Stölln (EDOR) am frühen Nachmittag verlief dann etwas anders als vorausgeplant, denn am Funk meldete sich niemand. Über die Platzfrequenz vereinbarten wir mehrere tiefe Überflüge, um uns auf diese Weise bemerkbar zu machen. Im Platzbereich war jedoch keine Menschenseele zu erkennen. Da wir zeitmäßig ja angekündigt waren beschlossen wir, mit genügend Sicherheitsabstand auf der Graspiste zu landen. Mit jeweiliger Positionsangabe des Gegen- Quer- und Endanfluges sank die P92 als erste, danach die G3 und schließlich die TB10 auf die Piste des verwaisten Platzes. Eckhard hatte sich bereits in Pasewalk zu seinem Heimflug verabschiedet.



Nach dem Abstellen der Flugzeuge machten wir uns auf den kurzen Weg zur [Lilienthal-Gedenkstätte](#). Am Fuße des Gollenberges war dann dieses Museum, nämlich die „Lady Agnes“ – IL 62 zu bewundern, die am 23.10.1989 bei ihrem letzten Flug von Berlin kommend, hier gelandet ist. Zur Veranschaulichung die Daten der „Lady Agnes“:

- Länge: 53,12 m
- [Spannweite](#): 43,20 m
- Höhe: 12,30 m
- [Flügelfläche](#): 280 m²
- Leergewicht: 69,4 t
- Max. [Startgewicht \(MTOW\)](#): 165 t
- Vier [Solowjow D-30](#)KU-Triebwerke am Heck mit je 112,8 kN
- Max. Geschwindigkeit: 950 km/h
- Reisegeschwindigkeit: 860 km/h
- max. [Flughöhe](#): 13000 m
- Reise-Reichweite: 9000 km
- max. Reichweite: 10200 km
- Passagiere: 144–198
- Besatzung: 4

Dieses „Leichtflugzeug“ ist auf der Graspiste mit knapp 900 m Pistenlänge gelandet. Im Museum wird auch ein ca. 15-minütiges Video von dieser Landung gezeigt.

Bevor wir ihr Innenleben besichtigten, machten wir uns noch auf den Weg zum Gipfel des Gollenberges, um dort die Gedenkstätte für den Flugpionier Otto Lilienthal zu besichtigen. Er führte ab 1893 von der Spitze dieses Hügels seine bis zu 250m langen Gleitflüge durch. Bei einem dieser Flüge stürzte er am 9.8.1896 aus ca. 15m Höhe ab und verstarb am nächsten Tag an den Folgen dieses Sturzes. Der Großteil im Inneren der IL-62 bewahrt auf Schaubildern und Schriftstücken das Gedenken an Otto Lilienthal und sein Wirken als Flugpionier. Der hintere Teil beherbergt ein stimmungsvolles Standesamt, in dem sich schon 600 Paare ihr Ja-Wort gegeben haben. Das Cockpit der IL-62 ist mit allen Fluginstrumenten im Originalzustand ausgerüstet und sogar die Bordküche ist komplett eingerichtet und voll funktionsfähig.





Um 17 Uhr starteten wir zum 30-minütigen Flug nach Berlin Tempelhof (EDDI). Eine sehenswerte Seenlandschaft sowie die Havel prägten unseren Flugweg. Der Anflug erfolgte über Potsdam entlang des Teltow-Kanals in 2000 ft. Wir bekamen vom Tower die Freigabe vom Meldepunkt W2 zum direkten Anflug auf die 2100m lange Piste 09L. War das ein aufregendes Kribbeln, als wir in den Endanflug drehten und die Piste immer näher kam. Wir hatten es also doch noch geschafft, in Tempelhof vor seiner endgültigen Sperre zu landen! Das langgestreckte bogenförmige Gebäude bietet schon von weitem einen imposanten Eindruck. Beim Rollen zum Vorfeld wird dieser Bau immer länger bis man kaum mehr die riesige Dimension erfassen kann. Nach dem Festzurren der Flugzeuge brachte uns der bereitgestellte Kleinbus zur GA-Abfertigungshalle. Im Nu war das bestellte Taxi vor dem Eingang, das uns zum Hotel „Alt Tempelhof“ fuhr.

Die U-Bahn brachte uns am Abend in die Innenstadt, wo wir an der Friedrichstrasse vom ehem. Ost-West Grenzübergang „Check Point Charlie“ zur Flaniermeile „Unter den Linden“ gingen. Von dort war es nicht mehr weit, zum hell beleuchteten Brandenburger Tor. Leider war dort weit und breit kein Restaurant zu entdecken. Inge erspähte jedoch eine „Dunkin Donuts“ Filiale. Dort gibt es die herrlichen Donuts, die man unbedingt einmal gekostet haben muss (angeblich wird 2009 auch eine Filiale in Wien eröffnet). Die Österreicher stürmten diese Lokalität, kauften eine Schachtel Donuts und in kurze Zeit später war sie leer. Nun mussten wir endlich ein Lokal finden, denn Hans-Peter war am Verhungern. Also fuhren wir mit der S-Bahn zum Hauptbahnhof, ein gewaltiges Gebäude mit vier Etagen und hofften, dort etwas Essbares zu finden. Schließlich um halb zehn kehrten wir in ein Bierlokal ein und wurden mit guter Hausmannskost verwöhnt. Leider spernte das Lokal um 23 Uhr die Pforten und so blieb uns nichts anderes übrig, als mit der U-Bahn wieder Richtung Hotel zu fahren. Das war gut so, denn wir waren von den Erlebnissen des Tages sehr müde geworden.



Potsdam



Berlin





17. September, Berlin – Dresden - Spitzerberg

Nach dem reichhaltigen Frühstück ging es mit dem Taxi wieder zum Flughafen. Von Peter Schwarzbach hatten wir uns schon im Hotel verabschiedet, denn er wollte noch einen Tag in Berlin verweilen. Statt in die GA-Halle zu kommen, standen wir plötzlich in der Abflughalle. Wie konnte der Taxifahrer auch wissen, dass wir mit dem eigenen Flieger gekommen waren. So sahen wir wenigstens die riesige Halle, wo die Passagiere auf ihren Flug warteten. Nach der Sicherheitskontrolle wartete leider kein Bus auf uns und so marschierten wir fast 1 km zu den Fliegern.

In einem Hangar konnten wir einen „Rosinenbomber“ bewundern, der gerade durchgecheckt wurde.

Dann hieß es auch von Hans-Peter Abschied nehmen, der vor uns auf der Piste 09L abhob. Nach dem Start sahen wir unter uns noch einmal das gesamte Areal von Tempelhof. Kurz danach war schon Potsdam in Sicht, von wo wir Richtung Süden nach Dresden weiter flogen.

Der Flughafen Dresden (EDDC) liegt nordöstlich der Stadt und ist eine gute Stunde von Berlin entfernt. Über den Meldepunkt November gab uns die Anflugkontrolle den Einflug über die 2500m lange Piste 22 frei. Vom Vorfeld brachte uns der Kleinbus zum GA-Center, wo wir uns gleich über das weitere Flugwetter informierten. Unser Vorhaben, die Elbe entlang zu fliegen, verhinderte leider eine Front. Die Ausweichroute westlich von Prag war zwar gut fliegbar, aber von der Landschaft her nicht so interessant. Der Einflug nach Österreich erfolgte über Dobersberg. Wir beschlossen dort keine Pause einzulegen, sondern über das Weinviertel und das Marchfeld direkt nach Spitzerberg zu düsen. Der Rückenwind bewirkte, dass wir bereits nach 2h 06 Min. landeten. Wir hatten es geschafft, nach 17h. 44min. Flugzeit und insgesamt 1874 NM wieder daheim zu sein, aber Hans musste die TB10 noch nach Wr. Neustadt bringen (und auch allein den Flieger reinigen).





Abflug Berlin



Flughafen Dresden



Dresden



Peter Schwarzbachs Routenplanung

Bei diesem Wanderflug haben wir vielfältige Eindrücke gewonnen, die wir mit dem Bericht auch anderen Piloten vermitteln möchten. Peter Schwarzbach hat es organisatorisch geschafft, uns die Reise so angenehm wie möglich zu machen. Ein herzliches Danke an dieser Stelle dafür! Sein vielseitiges, sachkundiges Wissen hat uns oftmals beeindruckt. Leider war unsere Aufnahmefähigkeit öfter mal zu später Stunde überfordert, vielleicht auch deshalb, weil wir nicht mehr die Jüngsten sind. Inge hat von der hinteren Sitzreihe aus die beiden Piloten mit Kartenmaterial versorgt – der Begriff „Backoffice“ hat also für uns eine neue Bedeutung erlangt.

Peter und Inge Geibel
Hans Sarang