Rund um den Ärmelkanal

MAXIMUM SIGHTSEEING MIT DER BLAUEN ARROW
VON FLUGKAPITÄN PETER KLANT

Arrow-Besitzer und A380-Kapitän Peter Klant flog im Frühjahr dieses Jahres eine ebenso schöne wie flugbetrieblich interessante Region Europas ab. Die beiden Küsten des Ärmelkanals, von den Engländern ‚English Channel' genannt, von den Franzosen ‚La Manche'. Seine Erfahrungen beiderseits des berühmten Gewässers schildert er hier.

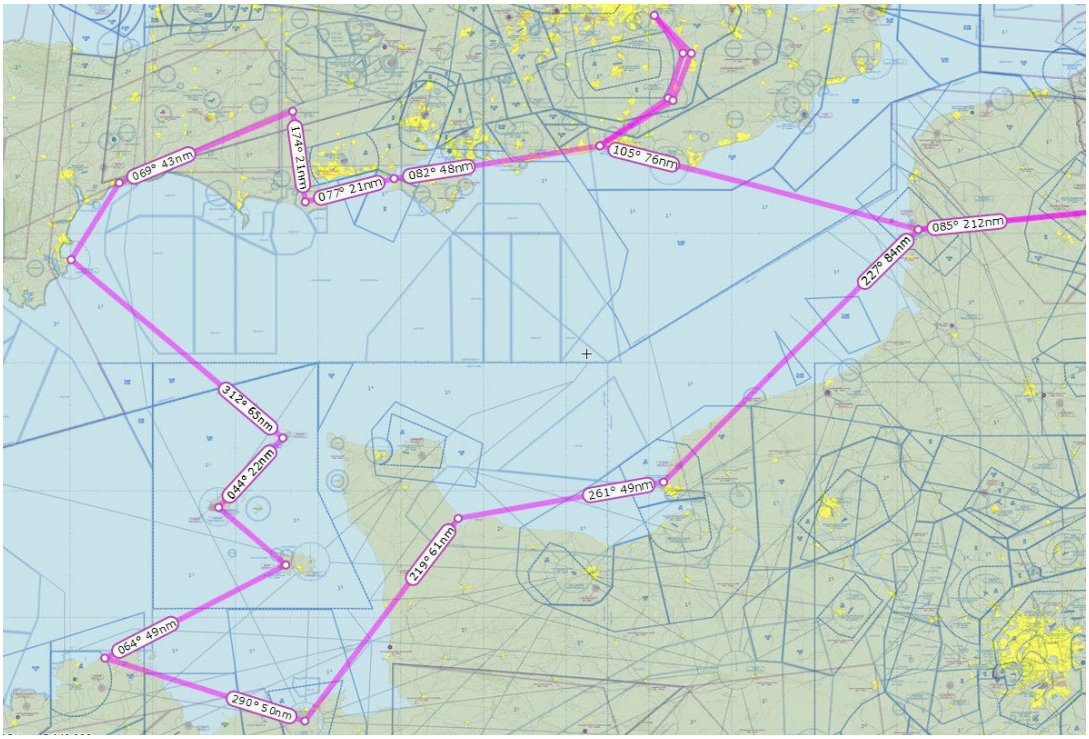
Wie in jedem Jahr plante ich auch für 2015 eine Flugreise mit meiner blauen Piper Arrow. Aus beruflichen Gründen blieben für meinen Bruder Christoph und mich lediglich fünf Tage im April übrig, die für eine gemeinsame Tour zur Verfügung standen. Start und Ziel sollte Bonn-Hangelar sein, wo ich in den 1970er-Jahren Segelfliegen gelernt hatte. Mein Bruder wohnt dort in der Nähe. Meine Arrow ist in Worms stationiert.

Als der Abreisetermin näher rückte, wurde es mit dem Wetter spannend: Schon zwei Wochen davor war strahlender Sonnenschein. Sollte das wirklich noch eine weitere Woche anhalten? Am Sonntagnachmittag, den 19. April, flog ich meine Arrow nach Hangelar. Am nächsten Morgen war das Flugzeug vollgetankt und beladen. Das Startgewicht in Hangelar würde 1.150 kg betragen, also knapp 50 kg unter dem Maximum.

Die blaue Arrow am Start und Ziel der Reise: Bonn-Hangelar/EDKB.

Der Flugplan

Montag: Flug von Bonn-Hangelar nach Le Touquet, Frankreich. Le Touquet ist ein kleines Seebad an der französischen Kanalküste, etwa 70 km südlich von Calais.
Dienstag: Flug von Le Touquet nach Dinard – St. Malo. Der Flug würde uns entlang der Strände der alliierten Landung in der Normandie von 1944 führen. Ich war gespannt, was man davon aus der Luft noch sehen konnte. Außerdem würden wir den Mont Saint Michel überfliegen, den berühmten Klosterberg mitten im Wattenmeer.
Mittwoch: Flug von Dinard – St. Malo nach Compton Abbas in England. Wir wollten alle drei großen Kanalinseln umfliegen und von oben anschauen. Compton Abbas ist ein spektakulär auf einen sanften Hügel gelegener Grasplatz, ein beliebtes Ausflugsziel



Die geplante Route rund um den Ärmelkanal

für die englische General Aviation. Weiterflug nach Shoreham – wie der Name schon sagt: ein Flugplatz am Meer. Übernachtung in Brighton.

Donnerstag: Aufgrund vorhergesagter Wetterverschlechterung über dem Ärmelkanal gegen Ende der Tour würden wir nur vier Tage fliegen und die Rückreise von Shoreham, England, nach Hangelar IFR fliegen.

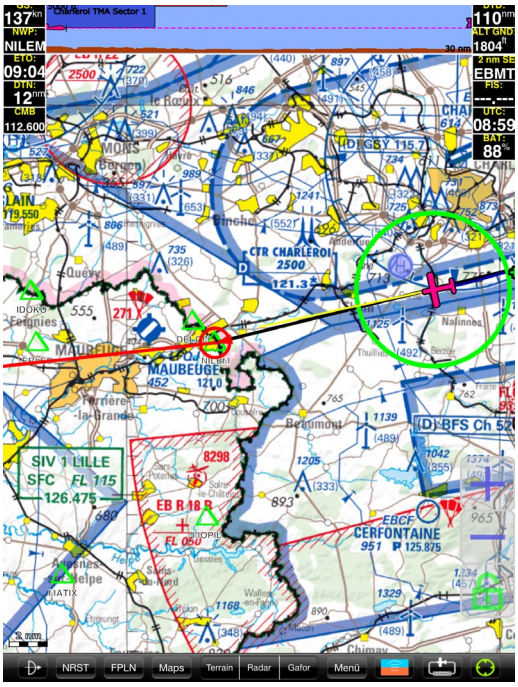
Flug nach Le Touquet über Belgien

Bei allerbestem Wetter flogen wir am Montagmorgen in Hangelar ab. Die Luft war wie Seide, nicht das geringste Gewackel. Die Sicht war ausgezeichnet und der Himmel blau. Wir würden nicht sehr hoch fliegen. Erst mal in 2.400 Fuß über Bonn, wegen des Luftraums von Köln-Bonn, dann in 3.500 Fuß, um sicher über den Hürtgenwald zu kommen. Der direkte Weg von Hangelar nach Le Touquet geht über Belgien, ein Land übersät mit Kontrollzonen und Beschränkungsgebieten. Oben ist ein nahezu vollständiger Deckel aus Class C Luftraum drüber, der meist bereits in 2.500 Fuß Höhe beginnt. Ich hatte einen Flugweg gewählt, der frei von allen diesen Lufträumen blieb, sodass wir ohne weitere Freigabe durchfliegen konnten. Die Reiseflughöhe war daher 2.400 Fuß. Der – nahezu direkte – Flugweg ging sehr dicht an vielen Lufträumen vorbei, an einer Stelle durch eine Lücke auf der Karte von gefühlten 3 Millimetern. So war es denn kein Wunder, dass uns Brussels Information gleich an Liège Approach und später an Charleroi weiterreichte. Anders als in Deutschland hat ATC in Belgien Flieger in der Nähe ih-

rer Lufträume gerne direkt auf der Radar-Frequenz, um sicherzustellen, dass es zu keinen kritischen Situationen kommt. Wir wurden von allen belgischen Radarlotsen auch außerhalb deren Class C Lufträume mit Verkehrsinformationen versorgt. Ich bin mir sicher, dass es auch kein Problem gegeben hätte, Freigaben durch diese Lufträume zu bekommen. Wir konnten beim Vorbeiflug an den Flugplätzen sehr schön die An- und Abflüge der Verkehrsflieger sowohl visuell als auch auf dem iPad (Sky-Map verbunden mit PowerFlarm) beobachten.

Le Touquet – Paris-Plage

Le Touquet ist ein – auch von Engländern gerne angeflogenes – Seebad an der französischen Kanalküste. Ich war schon 2012 zweimal mit meiner Arrow dort, daher kannte ich den Platz gut. Aber auch für Erstanflieger gibt es in Le Touquet keine Probleme. Unser Flugweg führte mit westlichem Kurs über den stillgelegten Militärflugplatz Cambrai und die Stadt Arras nach Le Touquet. Le Touquet hat eine Kontrollzone (Class D airspace) vom Boden bis 1.500 Fuß. Über Funk blieben wir bis etwa 15 Meilen vor dem Platz auf der Frequenz von Lille Approach.
Lille Approach gibt VFR-Fliegern Verkehrshinweise und managt auch die IFR-Flüge nach Le Touquet. Auf meinem ersten Flug dorthin (2012) war es übrigens kein Problem, enroute spontan von meinem VFR-Flugplan auf IFR zu wechseln. Lille gibt einem dazu bei Bedarf die nötige IFR-Freigabe. Le Touquet hat ein ILS und einen NDB-Anflug auf die Bahn 13; für die Runway 31 gibt es einen circling approach aus den o.g. Anflügen. Die verfügbare Bahnlänge ist 1.700 Meter.



Sky-Map auf dem iPad ermöglicht „Millimeterarbeit“ bei der Navigation und erfordert nur einen gelegentlichen Blick auf die Anzeige. Die grünen Dreiecke auf der Karte sind IFR-Wegpunkte, die ich benutzt habe, um eine Backup-Route auf dem Garmin 430 IFR GPS einzugeben. Der grüne Kreis ist ein Mode-C Traffic, die Daten dazu kommen über WLAN vom PowerFlarm.

Diesmal jedoch wollten wir mehr vom Meer sehen und requesteten von Le Touquet Tower den Einflug in die Kontrollzone vom Süden her, am Strand entlang. Obwohl es auf der Sichtanflugkarte feste An- und Abflugstrecken gibt, werden Sonderwünsche gerne erfüllt. Auch das Englisch der Fluglotsen ist ausgezeichnet. So konnten wir in 1.000 Fuß Höhe wunderbar am Strand entlang nach Norden fliegen – vorbei an der Stadt Berck.

Erst kurz vor Le Touquet übernahm der Towerlotse energisch das Kommando, um uns von einem Flieger in der Platzrunde frei-

zuhalten. Wir wurden aufgefordert, direkt zum Platz zu fliegen, auf 1.500 Fuß zu steigen und die Maschine im Gegenanflug in Sicht zu melden. Nachdem wir die Maschine ausgemacht hatten, erhielten wir die Freigabe zum Anflug nach diesem Flugzeug.
Der Flugplatz Le Touquet liegt an der Mündung der Cance, nur etwa zweieinhalb Kilometer vom Stadtzentrum von Le Touquet entfernt. (Im 2. Weltkrieg wurde der Platz von den Deutschen ausgebaut und von Jagdfliegern genutzt.)

Wenn man in Le Touquet von der Landebahn abrollt und nach einem Stellplatz fragt, wird man gebeten, „irgendwo“ auf dem Vorfeld zu parken. Man stellt sich am besten einfach neben eine der bereits abgestellten Maschinen. Bei manchen Positionen steht man dann mit dem Hauptfahrwerk über einer Kette, an der man den Flieger festbinden kann. Den Tankwagen bestellt man am Tresen im Terminal. Neuerdings soll es auch eine Self-Service-Tankstelle geben, ich selbst bevorzuge aber den Tankwagen, weil ich dann den Motor nicht zum Umparken noch mal anlassen muss. Für die Anfahrt mit dem Tankwagen wird übrigens eine Service Charge von 8 Euro berechnet. Das fällt aber nicht so ins Gewicht, der Sprit (100LL) ist relativ günstig: 2,26 Euro je Liter. Für die Landung haben wir 30 Euro Landegebühr bezahlt, für eine Nacht Parken 10 Euro. Nach dem Tanken haben wir alles zusammen im Terminal bezahlt – auch die Fahrräder, die 15 Euro je Stück und Tag kosten. Man kriegt ein Schloss in die Hand gedrückt und nimmt sich einfach eines der vielleicht 20 Räder (mit großem Korb), die im Terminal bereitstehen.

Spektakuläre Aussicht aus 1.000 Fuß Flughöhe: Drachenfestival am Strand von Berck (unten) Rechts: Im Anflug über Le Touquet

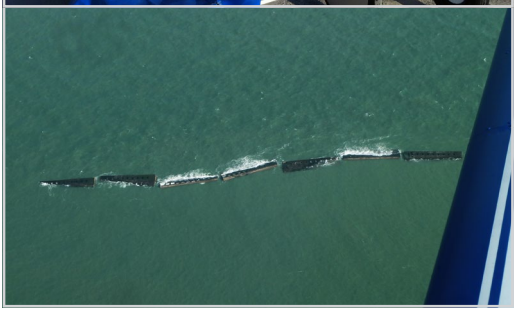
Die Fahrt mit dem Rad nach Le Touquet ist sehr schön, es geht durch grüne Villenviertel mit vielen schattigen Bäumen. In der Stadt selbst haben wir die Räder dann gar nicht mehr gebraucht und auf einem Parkplatz abgestellt. Der Ort ist übersichtlich, man kann ihn bequem zu Fuß erkunden. Da unser kleines Hotel erst um 15 Uhr wieder zum Einchecken geöffnet war, gönnten wir uns erst mal einen Strandspaziergang und ein kleines Mittagessen im Sonnenschein. Viele der Lokale in der Stadt haben Tische draußen auf der Straße ...

Flug nach Saint Malo entlang der Strände der Normandie

Am Dienstagmorgen, dem 21. April, fuhren wir nach dem Frühstück mit den Fahrrädern zum Flugplatz Le Touquet. Für diesen Tag hatte ich eine Route ausgewählt, die uns entlang aller Strände führen würde, an denen im Juni 1944 die Landung der Alliierten in der Normandie erfolgte. Ich wollte nicht nur die schöne französische Landschaft bewundern, sondern auch die Spuren dieser Kämpfe sehen, die man an den etwa 80 Kilometer langen Strandabschnitten noch heute aus der Luft erkennen kann – nach mehr als 70 Jahren. Sogar auf der aktuellen französischen VFR-Karte sind die beiden amerikanischen Strandabschnitte mit ihren damaligen Code-Namen eingezeichnet: Utah Beach und Omaha Beach. Die Ereignisse von damals beschäftigen die Menschen an der Küste also auch heute noch. Daher ein kleiner geschichtlicher Exkurs:

Am 6. Juni 1944 begann die alliierte Invasion in der Normandie an fünf

Oben: Im ruhigen Licht des Nachmittags: Die markante Markthalle von Le Touquet mit ihrem Torbogen. Mitte: Bei Ebbe werden die Strandsegler losgelassen. Jeden Februar gibt es in Le Touquet eines der größten Motorsport-Events der Welt, wenn sich vor Tausenden Zuschauern (2005 ungefähr 450.000) etwa 1.000 Motorräder mit bis zu 200 Stundenkilometern auf dem Strand Rennen liefern. Ansehen: YouTube: „Clip Touquet 2014“.
Unten: Überreste des künstlichen Hafens „Mulberry B“, der schon einen Tag nach der Landung der Alliierten durch Versenken dafür vorbereiteter Stahlbeton-Pontons in einem Halbkreis von vier Meilen vor dem britischen „Gold Beach“ entstand. Bereits drei Tage später wurden hier die ersten Schiffe entladen.



Oben: Wunderbare Ausblicke auf die französische Kanalküste. Mitte: Ende des Strandausflugs, die Bodensicht war weg. Für kurze Zeit lange Gesichter trotz Sonnenschein über den tiefen Wolken.
Unten: Der Mont Saint Michel aus 3.000 Fuß.

Strandabschnitten zwischen Cherbourg und Le Havre. Ab Mitternacht erfolgten massive Bombenangriffe auf deutsche Stellungen mit über 2.000 Bombern. Noch in der Nacht wurden 24.000 britische und amerikanische Soldaten mit Fallschirmen und Lastenseglern hinter der Küste abgesetzt. Die eigentliche Landung an den Stränden begann im Morgengrauen, ein Begriff der höchst zutreffend war: Allein am ersten Tag der Operation, an dem die ersten 160.000 Soldaten in über 5.000 Landungsbooten und Schiffen ans Ufer kamen, starben mehr als 4.000 alliierte und etwa 1.000 deutsche Soldaten. Bis heute weiß man nicht genau, wie viele Soldaten bei der Landung insgesamt ums Leben kamen. Man geht von über 85.000 Toten bei den alliierten Streitkräften und etwa 50.000 toten deutschen Soldaten aus, dazu tausende zivile Opfer. Das erklärt auch die riesigen Soldatenfriedhöfe in der Normandie und den bis heute nicht nachlassende Besucherstrom von Nachfahren der Gefallenen.

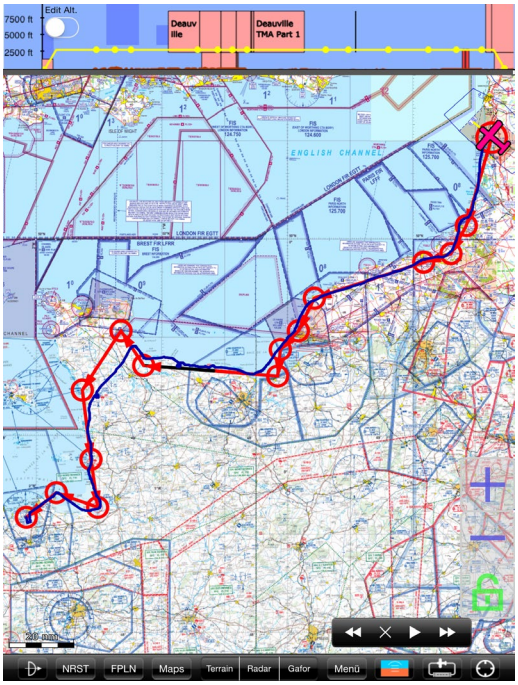
Unser Flug mit der blauen Arrow begann kurz vor Mittag – wieder bei strahlendem Sonnenschein. Wie bei allen Flügen auf dieser Tour hatte ich am Vorabend einen VFR-Flugplan über RocketRoute aufgegeben. Wie immer bei Flügen über Wasser trugen wir Schwimmwesten, mit den daran befestigten PLBs. Unser Rettungsfloß hatten wir auf dem hinteren Sitz. Den Flug entlang der Küste machte ich in 2.000 Fuß Höhe. Tief genug, um gut sehen zu können, aber hoch genug, um bei einer Motorstörung noch etwas Zeit zu haben. Tiefer über der Küste zu fliegen würde auch das Vogelschlag-Risiko

deutlich erhöhen, denn dort haben die vielen Möwen als Segler das Vorflugrecht.

Da das schöne Wetter schon fast drei Wochen anhielt, zeigte sich nun – wie so oft nach einer langen Hochdruckperiode – eine allmähliche Verschlechterung der Sicht. So kam es, dass wir von Le Havre – wo wir mit Freigabe des Towers die Kontrollzone durchflogen – im Dunst gegen die Sonne leider wenig gesehen haben. Über dem Hafen selbst ist ein Sperrgebiet, daher sind wir an der Küste geblieben. Immerhin konnten wir den Flugplatz sehen, es war weniger los dort, als ich angenommen hatte. Le Havre hat eine 2.300 Meter lange Runway, Instrumentenanflüge in beide Richtungen und liegt idyllisch oben auf der Klippe direkt an der Küste, nicht weit von der Innenstadt weg. Sicher auch einen Besuch wert. Als wir vorbeiflogen, sahen wir lediglich eine einzelne Maschine in der Platzrunde.

Auf dem nächsten Streckenabschnitt sahen wir dann überall an der Küste die Hinterlassenschaften der Invasion von 1944. Hauptsächlich Bunker und Strandbefestigungen, sogar Bombenkrater. Für uns überraschend war der Blick auf die versunkenen Reste eines künstlichen Hafens, der heute noch mit seinem weiten Halbrund aus der Luft zu sehen ist.

Besonders beeindruckt hat uns der große Soldatenfriedhof der alliierten Streitkräfte bei Colleville-sur-Mer, gleich oberhalb des Omaha Beach. Alleine auf diesem Friedhof sind mehr als 9.000 amerikanische Soldaten bestattet worden. Kinogänger kennen dieses „World War II Normandy American Cemetery and Memorial“ aus dem Film „Der Soldat



Geflogener Track (blau) entlang der Küste der Normandie (SkyMap)

James Ryan“ von Steven Spielberg. Eine Szene zu Beginn des Films wurde hier gedreht. Wir haben über diesem Memorial eine Schleife gedreht. Eine tiefe durchbrochene Wolkendecke in 1.000 Fuß versperrte etwas den Blick und ließ das Ganze sehr bedrückend aussehen.

Über dem Utah Beach haben wir die Bodensicht verloren und unsere Küstenvisite abgebrochen. VFR on Top in strahlendem Sonnenschein nahmen wir Kurs auf den Klosterberg Mont Saint Michel im Wattenmeer. Wir konnten schon die ATIS von Dinard – Saint Malo empfangen, die uns versprach, dass die Wolken weiter westlich aufhören würden. Wenn nicht, wäre das auch kein Problem gewesen, wir wären dann eben IFR nach Dinard geflogen. Das Wetter war gnädig mit uns und der Flug über den Wolken dauer-

te nicht allzu lange: Voraus im Wattenmeer konnten wir den Mont Saint Michel sehen!

Zum Schutz dieses Weltkulturerbes gibt es heute ein Beschränkungsgebiet mit einer Obergrenze von 3.000 Fuß über dem Mont Saint Michel. So überflogen wir den Berg mit der Arrow in dieser Höhe. Trotz großer Höhe ein schöner Ausblick. Am Nachmittag würden wir mit dem Auto dorthin fahren …

Flugplatz Dinard – Saint Malo

Wie Le Touquet hat Dinard – Saint Malo eine Kontrollzone und die Möglichkeit, den Flugplatz IFR anzufliegen. Auch das Englisch der Fluglotsen ist perfekt. Sonderwünsche wurden hier wie in Le Touquet gerne erfüllt. Mein Wunsch war es, direkt über Saint Malo anzufliegen, um meinem Bruder, der die Stadt noch nicht kannte, einen ersten Blick darauf werfen zu lassen. Als wir anflogen, war außer uns kein Flieger in der Luft und wir konnten daher direkt an den mächtigen Stadtmauern der Altstadt von San Malo vorbeifliegen. Eine normale, entspannte Platzrunde führte uns danach runter auf die Bahn 35, eine von zwei sich kreuzenden Landebahnen. Ich hatte mir den Platz deutlich geschäftiger vorgestellt. Das Vorfeld war leergefegt, lediglich auf der anderen Seite der Bahn standen ein paar Jets vor einer Wartungshalle.

Was ist eigentlich das Schwierigste am Fliegen? Für mich ist es oft das Tanken an fremden Flugplätzen. So auch in Dinard – San Malo. Zum einen Vorsicht: Das Vorfeld an der Tankstelle hat deutliches Gefälle, also erst mal die Bremse setzten, damit der Flieger nicht wegrollt. Dann: Wie kriegt man die Pumpe an? Es gibt keine Anleitung und auch keinen Kreditkartenautomaten. Also noch mal den Tower über Funk gefragt: Man bat uns, zur Feuerwache zu laufen, dort würde uns weitergeholfen. Also ein kleiner Spaziergang etwa 300 Meter am leeren Terminal vorbei zur Feuerwache. Dort stand ein Bürocontainer für die Zahlung der Landegebühren. Ein Feuerwehrmann kam, um uns in Empfang zu nehmen. Tanken geht nun so: Gegen Hinterlegung meines Personalausweises erhielt ich eine Chipkarte für die Tankstelle. 300 Meter zurück zur Tankstelle laufen. Dann die nächste Hürde: Die Menüführung am Bildschirm des Chiplesegeräts ist nur auf Französisch. Für einen Menschen wie mich, der lediglich Baguette und Camembert ver-

Unbedingt besuchen: oben auf dem Mont Saint Michel

steht, etwas problematisch. Offenbar wurde was abgefragt. Nach mehreren Versuchen tippte ich die richtigen Antworten ein. Es ging wohl darum, zu bestätigen, dass niemand mehr im Flugzeug saß und dass das Erdungskabel angeschlossen war. Die Pumpe sprang aber immer noch nicht an. Also wieder 300 Meter zurück zur Feuerwache. Von dort sehr freundlich mit dem Feuerwehrwagen wieder zur Tankstelle. Der Feuerwehrmann stellte für mich die Pumpe an.

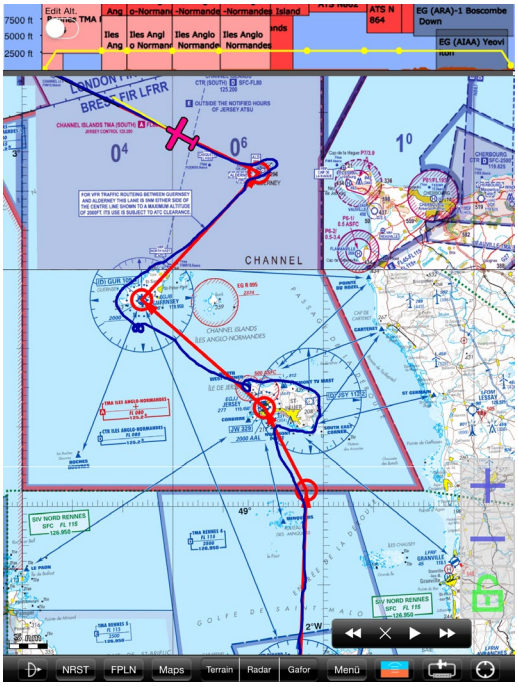
Nach dem Tanken rollte ich die Arrow nach Anweisung durch den Tower auf den Gras-Abstellplatz bei der Feuerwehr, wo wir unser Gepäck ausluden. Wir gaben die Chipkarte zurück und bezahlten Tanken, Landen und Parken im Container: Avgas zu 2,20 Euro der Liter, Tanken und Parken bis zum nächsten Morgen 20 Euro.

In der Annahme, es handele sich um einen belebten Flugplatz (immerhin gibt es mindestens drei Autovermietungen), hatten wir kein Auto vorbestellt. Im Terminal stellten wir dann fest, dass nur ein Autovermietungsschalter besetzt war. So mussten wir für einen Tag 130 Euro hinblättern. Egal, dafür hatten wir ein Auto, mit dem wir sofort zum Mont Saint Michel gefahren sind. Das Kloster ist nur etwa 60 Kilometer von Saint Malo entfernt.

Saint Malo

Nach dem Besuch auf dem Mont Saint Michel fuhren wir nach Saint Malo. Die Stadt ist – wie der Klosterberg – in jedem Fall eine Reise wert. Die grandiose Altstadt ist umgeben von einer mächtigen hellen Stadtmauer, auf der man einmal um die ganze Altstadt spazieren kann. Es gibt herrliche Ausblicke auf die Stadt, auf das Meer und die Hafenanlagen. Innerhalb der Stadtmauern stehen hohe mehrgeschossige Häuser aus demselben hellen Stein wie die Mauer. Angeblich ist es die Stadt mit der höchsten „Restaurant-Dichte“ auf diesem Planeten. Und tatsächlich gibt es einen ganzen Straßenzug mit einem Restaurant neben dem anderen. Wir hatten vom Flughafen aus über das Internet ein Hotelzimmer innerhalb der Stadtmauern gebucht. Es gibt viele schöne Hotels zur Auswahl. Jetzt in der Vorsaison waren noch genügend Zimmer frei. Parken kann man auf großen Parkplätzen gleich vor den Stadtmauern.

Man kann der Stadt heute nicht mehr ansehen, dass die letzte Belagerung ihrer wehrhaften Mauern erst 70 Jahre zurückliegt.



Rund um die Kanalinseln (rot Flugplan, blau geflogener Track)

Gleich nach Beginn der Invasion 1944 war es für die Alliierten besonders wichtig, die Seehäfen an der Küste der Normandie und Bretagne unter ihre Kontrolle zu bekommen. Leider waren die deutschen Besatzer von Saint Malo nicht bereit, sich den anrückenden amerikanischen Truppen zu ergeben, die die Stadt wegen ihres Hafens belagerten. Bombenangriffe, Artilleriefeuer und vor allem die Beschießung mit Brandgranaten setzten die Stadt in Flammen. Als endlich Mitte August 1944 amerikanische Panzer in die Stadt eindrangen, waren 80 Prozent aller Häuser ausgebrannt und zerstört. Erst 1948 begann der Wiederaufbau der Stadt, exakt nach historischen Vorlagen, er war erst Ende der 1960er-Jahre abgeschlossen.

Über der Pferderennbahn von Jersey. Hier werden im Sommer nicht nur die schnellsten und schönsten Pferde prämiert, sondern – typisch britisch – auch die bestgekleideten Damen. Die einen kriegen Heu, die anderen Champagner ...

Maximum Sightseeing über den Kanalinseln

Am nächsten Morgen, Mittwoch den 22. April 2015, machten wir uns für ein besonders schönes Vorhaben fertig: Wir wollten die drei großen Kanalinseln Jersey, Guernsey und Alderney der Reihe nach umrunden und anschließend nach England weiterfliegen. Flugplan und den für England erforderlichen GAR (General Aviation Report) hatte ich wie immer am Vorabend vom Hotel aus aufgegeben bzw. per E-Mail verschickt. Ich war gespannt, wie die Fluglotsen diesmal mit unseren Sonderwünschen umgehen würden. Die Kanalinseln – vor allem im Sommer viel beflogen – liegen innerhalb eines gemeinsamen Luftraums, der Channel Island TMA. Die TMA ist Luftraum D von Sealevel bis FL 80, darüber ist Luftraum A (VFR not allowed). Eingebettet in die TMA liegen die Kontrollzonen der Flugplätze Jersey, Guernsey und Alderney (ebenfall Class D), deren Grenzen nicht separat in den Karten angegeben sind. Für alle Flugbewegungen in der TMA ist eine Freigabe erforderlich.

Nach dem Start auf der Bahn 35 in Dinard – Saint Malo ging es in 3.000 Fuß mit direktem Kurs Richtung Jersey. Dinard Tower übergab uns an Rennes Approach, in deren Luftraum D wir nach Norden flogen. Rennes übergab uns rechtzeitig an Jersey Approach, von denen wir die Freigabe in die Kanalzone erhielten. Wir fragten nach der gewünschten Umrundung der Inseln in 2.000 Fuß und erhielten die noch flexiblere Freigabe für die Strecke „below 2.000 Feet“. Während unseres Flugs wurden wir nach und nach an die

Towerlotsen von Jersey und Guernsey weitergeleitet, die sich ab und zu nach unseren weiteren Absichten erkundigten, um uns von an- und abfliegendem Verkehr freizuhalten. Vor Guernsey mussten wir zwei Kreise drehen, um den Anflug eines Airliners abzuwarten, bevor wir durch den Endanflug fliegen durften. Ansonsten konnten wir fliegen, wie wir es requestet hatten. Ob so eine Route aber im dichten Sommerflugverkehr ebenfalls möglich ist, kann ich nicht sagen.

Nördlich der Kanalinseln liegen einige große Danger-Areas, die bis auf das Wasser runterreichen. Man kann also nach England nur durch zwei Korridore weiterfliegen – entweder Richtung Nordosten nach Southampton oder Richtung Nordwesten nach Torbay. Ich hatte den Flug über Torbay (VOR Berry Head) geplant, damit wir an der englischen Küste gleich mit dem Sightseeing weitermachen konnten. So kamen wir zu der längsten Überwasserstrecke auf dieser Reise von ca. 70 NM, also etwa 35 Minuten, die wir in 3.000 Fuß Höhe flogen. Diese Höhe haben wir dann bis zu unserem Zielflugplatz beibehalten. Nächster Stopp: Compton Abbas.

Der Grasplatz Compton Abbas

Compton Abbas war ein weiterer Höhepunkt unserer Reise, ein Platz, den ich jedem Flieger nur empfehlen kann. Auf die Idee, dort Rast zu machen, kam ich durch die hervorragende Webseite Fliegen-in-UK.de von Phillip Tiemann und durch einige Pilotenberichte auf eddh.de.
Compton Abbas liegt auf einem sanften Hügel und hat eine 800 Meter lange, gut gepflegte und markierte Grasbahn ohne wesentliches Gefälle. Der Platz ist vor allem an Wochenenden beliebtes Ziel englischer Piloten – und berühmt für seine Fliegerkneipe. Wie für fast alle englischen Flugplätze ist auch hier PPR erforderlich. Die Landerlaubnis gibt's formlos am Telefon. Am Vortag habe ich dafür mit Emma von Operations telefoniert, die lediglich nach unserem Flugzeugtyp, dem Kennzeichen und der voraussichtlichen Ankunftszeit gefragt hat. Ansonsten wünschte sie uns einen schönen Flug.
Auf unserem Weg nach Compton Abbas vom Südwesten her kommend durchflogen wir einen unkontrollierten Luftraum, der auf der Karte mit Yeovilton AIAA gekennzeichnet ist. AIAA steht für „Area of Intense Aerial Activity". Durch solche Lufträume, hier ein militärisches Übungsgebiet, sollte man nur mit Funkkontakt zu der zuständigen LARS-Stelle fliegen. LARS steht für Low Altitude Radar Service. Die Frequenzen stehen auf der Karte. So können unangenehme Begegnungen vermieden werden. Den LARS Service zu nutzen empfiehlt sich meiner Meinung nach immer in England. Denn die sehen einen auf dem Radar, was bei FIS, z.B. London Information, nicht unbedingt der Fall ist. Viele hilfreiche Informationen zum Sprechfunk und den Radardiensten in England finden sich ebenfalls auf der bereits erwähnten Webseite Fliegen-in-UK.de von Phillip Tiemann.

Ungewohnt für deutsche Piloten ist der Einflug in englische Platzrunden über den sogenannten Standard Overhead Join. Bevor man dieses Pattern zum ersten Mal fliegt, sollte man sich mental gut darauf vorbereiten. Ziel ist es, den Platz 1.000 Fuß über der Platzrundenhöhe in Platzrundenrichtung (je nach Links- oder Rechtsplatzrunde) zu umfliegen und dann auf der der Platzrunde

Fliegeridylle Compton Abbas mit Grasbahn und Restaurant

abgewandten Seite (dead side) auf Platzrundenhöhe zu sinken. Unter genauer Beachtung des Platzverkehrs überfliegt man dann das Bahnende der aktiven Bahn in Platzrundenhöhe und ordnet sich auf dem Gegenanflug ein. Man muss sich das mal visualisieren, zum Beispiel auf dem Safety Poster der CAA: Standard Overhead Join.

Der Overhead Join ist vor allem dann sehr praktisch, wenn man unbekannte Plätze anfliegt. Man kann sich von oben das Layout des Platzes ansehen und sich schon mal mit dem Verkehr in der Platzrunde unter einem vertraut machen. Den Flugweg auf der „dead side“ kann man dann enger oder weiter gestalten, damit man optimal zum Verkehr in der Platzrunde auf dem Gegenanflug rauskommt. So konnten wir beim ersten Überflug schon den Verkehr sehen, hinter den wir uns einfädeln würden.

Wegen eines steilen Abhangs vor der Runway 08 sollte man nicht zu tief anfliegen. Es ist bei Ostwind mit Turbulenzen und Abwinden zu rechnen. Und bei uns war starker Ostwind.

Eine schöne Überraschung gab es für uns nach dem Abstellen im Gras. Gemächlichen Schrittes kamen drei Herren von der „Border Force“ über den Rasen zu uns geschlendert, die sich unseren Flieger einmal „anschauen“ wollten. Die Leute begrüßten uns freundlich per Handschlag und erkundigten sich, wo wir herkämen. Bei aller Höflichkeit, das hier sah irgendwie nach Kontrolle aus. Und tatsächlich: Die Männer waren extra wegen uns hier angereist, weil irgendjemand unser GAR-Formblatt nicht an die örtliche Polizei weitergeleitet hatte. Also Personalausweise raus und das Flugzeug durchsucht. Sie haben in jede Tasche geguckt.
Trotz allem war das bei weitem die freundlichste Kontrolle, die ich je erlebt habe. Die Herren haben sich sogar dafür entschuldigt, dass sie uns „belästigt“ haben. Das fehlende GAR sei verdächtig gewesen. Sie haben wohl von der Flugsicherung oder über unseren Flugplan erfahren, dass wir kommen. Immerhin konnte ich ihnen das abgeschickte GAR auf dem iPad zeigen. Sie bestätigten, dass ich es an die richtige Adresse geschickt hatte.
Gelbe Westen braucht man in Compton Abbas übrigens nicht. Wir haben unsere schnell „versteckt“, als wir die anderen Piloten „ohne“ rumlaufen sahen. Wir wären aufgefallen wie bunte Hunde. Landegebühr (10 Pfund) zahlt man am Tresen der Flugplatzbaracke, in der auch das Restaurant untergebracht ist. Zitat aus der Anflugkarte von Pooleys:

„Highly acclaimed restaurant and bar open all year.“ Die Kneipe war voll! Und nicht nur mit Piloten, sondern auch mit Leuten, die nur mal zum Essen und für den Flugplatzflair hergekommen waren.
Nach einer Essenspause mit Flugeinlagen einer Kunstflugmaschine und dem Abflug einer historischen Chipmunk flogen wir weiter: Es ging am Corfe Castle vorbei und dann an der Küste entlang nach Shoreham.

Ein Wendepunkt auf unserer Route: Corfe Castle

Flug über dem Solent

Der Start auf der Graspiste von Compton Abbas bereitete keine Probleme. Der Wind kam stark aus dem Osten, mit Klappen 25 und geringer Spritbeladung kam die Arrow schnell in die Luft. In Abflugrichtung 08 gibt es keine wesentlichen Hindernisse. Wir nahmen direkten Kurs nach Süden zur Küste und zum Corfe Castle, einer beeindruckenden Burgruine südwestlich von Bournemouth. Um dorthin zu kommen, fliegt man durch einen schmalen Korridor zwischen einer Danger-Area und der Kontrollzone von Bournemouth. Gleich nach dem Start hatte ich Funkkontakt mit Bournemouth LARS aufgenommen, die auch gerne unseren Flugplan geöffnet haben. Compton Abbas konnte wegen Computerproblemen diesen Service nicht anbieten. Ich habe für alle unsere Flüge Flugpläne aufgegeben.
Von Corfe Castle aus flogen wir nun fast auf einem direktem Kurs nach Osten, entlang der Küste bei Bournemouth, über den Solent an Portsmouth vorbei nach Shoreham. Auf dieser Strecke sind wir auf 1.900 Fuß runtergegangen. Einmal wegen der schönen Aussicht und zum anderen, um den Class D Airspace von Southhampton zu unterfliegen, der in 2.000 Fuß Höhe beginnt. Obwohl uns die Engländer sicher auf dem Radar hatten, sahen sie sich – anders als die Lotsen in Belgien, Frankreich und über den Kanalinseln – nicht mehr in der Lage, uns in dieser Höhe Radar-Service zu bieten.

Ich flog diese Strecke nun schon zum zweiten Mal und ich konnte mich ebenso wie mein Bruder an der Schönheit der Landschaft und der Küste einfach nicht sattsehen. Auch der Ausblick auf die großen Städte am Meer war einfach fabelhaft.
Gleich hinter Bournemouth und Christchurch flogen wir über die Festung Hurst Castle in den Solent ein. Der Solent (englisch: The Solent) ist eine breite Wasserstraße, die im Norden von England und im Süden von der Isle of Wight begrenzt ist. Der Solent ist voller Schiffe und weißer Segel.

Die Isle of Wight bietet einen natürlichen Schutz für die Einfahrt in den Hafen von Southampton, der daher schon in früheren Jahrhunderten Sammelplatz der englischen Flotte war. Die „Titanic“ begann hier 1912 ihre verhängnisvolle Jungfernfahrt. 1944 war der Solent mit seinen Häfen die größte „Staging Area“ für die alliierte Invasion in der Normandie. Tausende Kriegsschiffe lagen hier vor Anker. Auf unserem Flug entlang der Küste konnten wir die Landebahnen von „Lee on Solent“ sehen, über denen heute friedlich Segelflug durchgeführt wird. 1944 war Lee on Solent der wichtigste Flugplatz der RAF für die Invasion. Allein am ersten Tag wurden von hier aus 435 Einsätze von Jagd- und Erdkampfflugzeugen über der Normandie begonnen.
Von Lee on Solent waren es nur noch 15 Minuten Flugzeit nach Shoreham, Zeit, den Tower zur rufen …

Über der Einfahrt zum Hafen von Porthmouth mit dem markanten Spinnaker Tower, der als Visual Reporting Point auf der Karte steht.

Der Flugplatz Shoreham

Shoreham liegt zwischen Worthing und Brighton an der englischen Südküste. Shoreham ist ein besonders General Aviation freundlicher Flugplatz mit drei im Dreieck angeordneten Landebahnen. Die Hardsurface Runway 02/20 ist 1.000 Meter lang, außerdem gibt es noch zwei Grasbahnen mit etwa 400 und 800 Metern Länge. Der Flugplatz wurde 1910 angelegt und ist der älteste in den UK. Das 1936 im Art Deco Stil errichtete Terminal ist heute noch in Betrieb und sehenswert.
Auf die Bahn 02/20 gibt es NDB- und GPS-Anflüge. Vorsicht: Eine Hügelkette im Norden erfordert einen Minimum Climb Gradienten im Missed Approach und muss entsprechend auch bei IFR-Abflügen (es gibt keine SID) beachtet werden.
Shoreham hat eine ATZ, also eine Aerodrome Traffic Zone. Das ist eine britische Besonderheit, die ich bis jetzt noch nicht in allen Facetten verstanden habe. Nach der AIP UK nimmt eine ATZ die Luftraumstruktur des umgebenden Luftraums an. Das ist in Shoreham Luftraum G, der per Definition auch in UK unkontrolliert ist. Dennoch hat Shoreham – wie andere ATZ in UK – einen Tower, der Start- und Ladefreigaben erteilt und den Verkehr mit den in einer Kontrollzone üblichen Anweisungen regelt. Wie ist das in unkontrolliertem Luftraum G möglich? Egal, man muss nur wissen, dass man nicht fliegen darf, wie man will, sobald man in der ATZ ist.

Auf der ATIS wurde ein frischer Wind aus 60 Grad mit 12 Knoten und Böen bis 28 Knoten gemeldet. Die Bahn 02 war in Betrieb, 07 verfügbar. Bei mehr als 20 Knoten Seitenwind auf der 02 habe ich die Bahn 07 requested

und auch sofort die Anweisung erhalten, straight-in einer Cessna auf die 07 zu folgen. Trotz kräftigem Wind war die Landung einfach und auf der gut gepflegten Landebahn weich und ohne Geruckel.
Getankt wird in Shoreham an einer festen Tankstelle, angenehmerweise mit Bedienung. Bezahlen sollten wir zusammen mit den Lande- und Abstellgebühren am Tag der Abreise im Briefing Office neben einer alten Wartungshalle. Geparkt haben wir auf dem befestigten Vorfeld zwischen vielen anderen GA-Flugzeugen. Es waren Ringe zum Verzurren vorhanden, bei dem starken Wind von Vorteil. Im Briefing Office, das bis auf einen alten Computer aussah, als würden hier noch Spitfires abgefertigt, wurde uns der Fußweg zum nahen Bahnhof erklärt. Am Ende jedoch haben wir die praktischere Buslinie 700 (fährt alle zehn Minuten) benutzt und sind mit dem Doppeldeckerbus ins nahe Brighton gefahren. Nach einem Spaziergang über das Brighton Pier und einem Bummel durch die Stadt haben wir die Reise in einem Pub bei Fish and Chips und englischem Bier ausklingen lassen.

Im Zimmer unseres Strandhotels gab es noch die letzten Hausaufgaben für den Rückflug zu machen: Wetterprognosen begutachten, Notams studieren, IFR-Flugplan zurück nach Hangelar über RocketRoute aufgeben. Die Route hatte ich schon vor der Tour zu Hause vorbereitet und manuell angepasst. Köln stand wegen Bauarbeiten nicht als Alternate

Links: Nummer Zwei hinter einer Cessna im Anflug auf die 50 Meter breite und 800 Meter lange Grasbahn 07 (gestreifte Fläche)
Unten: Blick vom Brighton Pier auf die Stadt

IFR über den Wolken, kurz nach Überquerung des Ärmelkanals

zur Verfügung, also habe ich mit Düsseldorf geplant. Der Ausweichflugplatz war wahrscheinlich eh nur für das Papier, denn die Vorhersage für die Köln-Bonner Gegend sah für den Nachmittag gut aus. Ganz anders die Vorhersage für unser bisheriges Fluggebiet: Über den Kanalinseln und der englischen Südküste waren für den nächsten Morgen tiefe Wolken und eingeschränkte Sichten vorhergesagt. Ein so schöner Flug wie heute über die Inseln wäre am nächsten Tag nicht drin gewesen. Erst gegen Nachmittag, als wir längst zu Hause sein wollten, sollte es aufklaren.

Am nächsten Morgen sah es – wie schon sechs Tage vorher von TopMeteo vorhergesagt – draußen vor dem Fenster trübe aus. Keine Sonne, kaum Wind, am Flugplatz Shoreham 600 Fuß Wolkenuntergrenze. 6 km Sicht. Nach dem Frühstück fuhren wir wieder mit dem Doppeldeckerbus zum Flugplatz. Ich freute mich auf den Flug. Interessant für mich: IFR im unkontrollierten Luftraum …

Die Abfertigung im Briefing Office ging schnell. Die Kosten: 2,39 Euro je Liter Avgas, Landegebühr 43 Euro, Parken über Nacht 21 Euro. Bald nach den üblichen Checks konnten wir anlassen. Ich meinte die ganze Zeit, wir wären spät dran, als wir zur Bahn 02 rollten. Auf dem Weg zum Flugzeug hatte ich noch überlegt, über das Handy eine Delay Message abzuschicken. Als ich jedoch nach dem Runup nach der IFR-Freigabe fragte, gingen mir die Augen auf: Beim Erstellen des Flugplans hatte ich in dem Gewusel aus Ortszeit in Deutschland, in England und UTC

eine falsche Departure Time angegeben. Wir waren nicht 25 Minuten zu spät, wie ich gedacht hatte, sondern 35 Minuten zu früh. Daher hatte London Control – von Shoreham Tower angerufen – unseren Flugplan noch nicht.

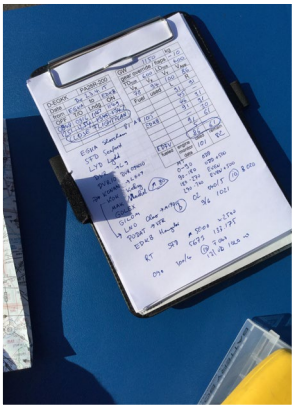
Shoreham Tower bot uns nun an, entweder auf die IFR-Freigabe durch London zu warten oder unkontrolliert nach IFR abzufliegen, und später in der Luft mit London die IFR Clearance für den kontrollierten Luftraum zu verhandeln. Wäre ich nur zur einem Ziel in UK losgeflogen, wäre ich im unkontrollierten Luftraum ohne Freigabe losgeflogen. Für unseren Flug jedoch, der über drei Länder ging – England, Belgien und Deutschland – wollte ich sichergehen, dass unser Flugplan auch überall verfügbar ist. Also verarmte ich erst mal reichlich das Gemisch – der Motor tendiert zu verölten Zündkerzen, wenn man ihn am Boden zu lange so fett laufen lässt – und dann machten wir es uns im Cockpit an der Startbahn gemütlich. Wir schauten den anderen Piloten beim Start zu, und ab und zu erwischte uns auch ein erster Sonnenstrahl, der durch die Wolkendecke kam. Die Wolkenuntergrenze hatte sich inzwischen seit dem Aufstehen auf fast 2.000 Fuß angehoben.

20 Minuten später kam die IFR-Freigabe von London Control: „DEGKK, right turn to Seaford VOR, climb to 5.000 feet, squak 5673, passing 2.500 contact London on 133.175.“
Die „Freigabe“ war insofern interessant, als ich für diesen ersten Steigflug überhaupt keine Freigabe benötigt hätte, denn der kontrollierte Luftraum (Class A airspace) fängt erst in 5.500 Fuß an.

Aber egal, es ging mir nur darum, dass bei London Control auch mein Flugplan vorlag. Das war nun der Fall. Wir erhielten die Startfreigabe und flogen wenige Minuten später bereits in strahlendem Sonnenschein über einer geschlossenen Wolkendecke. London Control kam schnell mit einer „joining clearance“, die uns den Einflug in den kontrollierten Luftraum ermöglichte, und wir stiegen auf FL 080. Eine „echte“, vollständige IFR route clearance bis zum Zielflugplatz hatten wir übrigens niemals erhalten. Jeder Fluglotse kannte jedoch unsere Route und es bestand niemals Zweifel, wie wir hätten fliegen sollen.
Über der deutschen Grenze hatten wir wieder gute Bodensicht, cancelten IFR und beendeten den Flug VFR in Bonn-Hangelar.

Bonn-Hangelar ist übrigens viel besser als sein Ruf und auf jeden Fall einen Besuch wert. Die Leute von der Luftaufsicht helfen fremden Fliegern gerne und weisen Besuchern Abstellplätze im Gras direkt vor dem Turm zu. Vorsicht: Immer gut die Ruder verzurren oder verriegeln. Die Besucher-Abstellplätze sind direkt an der Tankstelle, und tankende Hubschrauber machen hier gelegentlich ordentlich Wind. Sprit, Lande- und Abstellgebühren zahlt man im Container beim Tankwart, der einen weiteren besonderen Service anbietet: Er kontrolliert die Personalausweise der aus dem Nicht-Schengen-Land England einfliegenden Crews, trägt die Daten in ein Formblatt ein und übermittelt abends alles an die Behörden. So einfach kann die Einreise nach Deutschland auch sein!

Die angeblich „immer“ geschlossene Fliegerkneipe in Hangelar hatte auf – es war



Geschafft: Die Crew der blauen Arrow nach der Tour. Links: Mein Kniebrett nach dem letzten Flugtag ...

Donnerstag – und es gab leckeren Kartoffelsalat mit Würstchen. So konnten wir zum Abschluss unserer gemeinsamen Reise zusammen mit der Frau meines Bruders noch einen Imbiss nehmen, bevor ich die Arrow wieder in den Stall nach Worms flog.

Hat es sich gelohnt? Auf jeden Fall! Meine Empfehlung: Alle Daumen hoch für eine Tour rund um den Ärmelkanal!

PeterKlant@Lindbergh-aviation.de
Fotos: Christoph Klant

Nützliche Links

Streckenplanung: **skyvector.com**
Flugplanung, Navigation, Sichtanflugkarten Deutschland und Frankreich, Ladeplan: SkyMap auf dem iPad: **www.Sky-Map.de**
Flugpläne, Notams, IFR-Anflugkarten, VFR Anflugkarten UK (aus AIP): RocketRoute auf dem iPad: **RocketRoute.com**
Wetter: App AeroWeather für METAR und TAF TopMeteo (früher: Wetter-jetzt): TopMeteo.com App WeatherPro für Radar und Satellitenbilder
GAR – General Aviation Report: **https://www.gov.uk/government/publications/general-aviation-operators-and-pilots-notification-of-flights**
(Das GAR kann neuerdings auch zusammen mit dem Flugplan über RocketRoute abgeschickt werden.)
Infos zum Fliegen in UK:
Fliegen-in-UK.de
Airfield Compton Abbas:
ComptonAbbasAirfield.co.uk