Solo nach Land's End – VFR und IFR durch Südengland

VON FLUGKAPITÄN PETER KLANT

Einmal im Jahr mache ich eine Flugreise mit meiner Piper Arrow. Diesen Mai sollte es solo durch Irland und Schottland gehen. Aber daraus wurde nichts: Ein Schlechtwettergebiet verhinderte den Sprung nach Irland, und die Arrow-Reise wurde stattdessen zu einer Tour durch den Süden Englands. Ich flog Low Level VFR über den herrlichen Küstenlandschaften Englands, blieb im Nebel stecken, erlebte wunderschöne Reiseziele und die unkomplizierten IFR-Flugverfahren in England.

1. Tag Flug nach Sandown, Isle of Wight

Eigentlich wollte ich direkt von Worms auf die Isle of Wight. Für die Engländer kein Problem, man schickt einfach ein GAR an die Behörden. Aber in Deutschland will die Bundespolizei persönlich den Ausweis sehen. Geht leider in Worms nicht. Also musste ich über Mannheim fliegen. Das ging unkomplizierter als erwartet. Die Flugzeit rüber nach Mannheim betrug nur zehn Minuten. Als ich vor dem Terminal ausstieg, stand schon ein freundlicher Bundespolizist an meinem Flugzeug zur Passkontrolle bereit. 30 Minuten nach dem Abflug aus Worms hob ich in Mannheim ab zum Flug nach England.

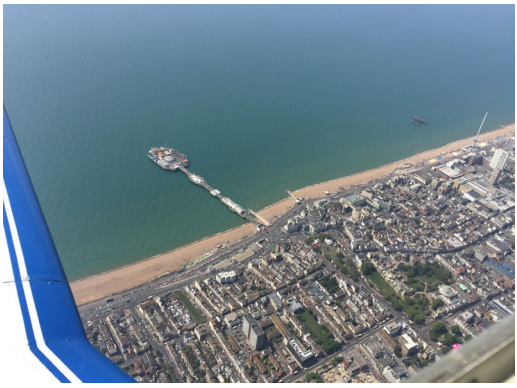
Einladen im Sonnenschein …

Der Motor lief rund und zuverlässig und ich stieg Richtung Ramstein auf 4.500 Fuß. Für mich heute eine gute Reiseflughöhe, beste Sicht und knapp über einer Inversionsschicht und damit absolut turbulenzfrei. Im Steigflug kreuzte ich den Weg eines großen Hubschraubers, ich musste einen kleinen Schlenker hinter ihm durch machen, um nicht vor seiner Nase durch seine Höhe zu steigen. Danach war ich alleine. Nur im Funk hörte ich die anderen und sah ab und an Verkehr auf dem Kollisionswarngerät. 20 Meilen vor Luxemburg wurde ich von einer schweren viermotorigen Herkules überholt, die mit 210 Knoten 1000 Fuß tiefer unter mir vorbeirauschte und dem Gelände folgend am Horizont verschwand.

Für den Luftraum D um Luxemburg brauchte ich eine Freigabe, die ich problemlos bekam. Bald darauf war ich in Frankreich mit Kurs auf Le Touquet an der Kanalküste. Endlich konnte ich den Flugplatz sehen, die schöne Stadt … und das Meer! Mit Lille Radar sprach ich ein paar Manöver und Kurven in 4.000 Fuß ab, um alles zu fotografieren: Ich machte nur zwei, drei Kurven für die Aufnahmen, dann war ich schon über dem Meer und die Küste verschwand hinter mir. Ich hatte die kürzeste Strecke Richtung Seaford gewählt, nicht die kürzeste Strecke über den

Kanal. So flog ich 60 Meilen nur über Wasser, eine halbe Stunde lang. Lange außerhalb der Gleitflug-Reichweite zum nächsten Land. Bei „Mid-Channel" erfolgte der Wechsel zu einem Londoner Fluglotsen. Und dann konnte ich endlich die englische Küste sehen und die leuchtenden Kreidefelsen! Ich ging runter auf 2.000 Fuß für ein paar Fotos:

Welcome to Great Britain! Beachy Head bei Seaford (oben), Brighton Pier (Mitte) und Shoreham Airport (unten).



Ich folgte nun der Küste Richtung Westen und überflog Brighton und den schönen Flugplatz Shoreham. Hier muss man immer rausschauen, nicht nur wegen der grandiosen Landschaft. Alles, was Flügel hat, ist bei diesem Wetter in der Luft. Und so passierte ich auch bald eine Cessna auf Gegenkurs, die 500 Fuß unter mir durchflog. Aus meiner Vogelperspektive in dann 2.500 Fuß konnte ich auch den Platzverkehr von Shoreham unter mir sehen. In Absprache mit dem Tower flog ich direkt über den Platz.

Ich verabschiedete mich von Shoreham Tower und schaltete um zu Sandown Radio. Nur 18 Minuten bis zur Landung. Auch in Sandown bestes Wetter, Landebahn 05. Ich kannte den Platz schon vom letzten Jahr und so war es einfach, sich mit einem „Standard Overhead Join" in den Platzverkehr einzufädeln. Nur im Endanflug musste ich noch mal kurz die Nase runterdrücken, weil mir jemand das Vorflugrecht streitig machen wollte: Eine große Seemöwe, zwar flugbegeistert, aber von den Verkehrsregeln völlig unbeleckt, war im Anflug auf meinen Propeller. Ich tauchte kurz unter ihr durch.

Weiche Landung im Gras! Schöner geht's nicht! Ich habe gleich vollgetankt (man benötigt Kreditkarte mit PIN) und dann erst mal Lunch im Restaurant – draußen in der Sonne ... Fliegerparadies! Nachher habe ich in Ruhe den Flieger gewaschen – die ersten Mücken der Saison – und angebunden. Hier bleibe ich zwei Nächte. Zu Fuß ging es in 40 Minuten nach Shanklin in ein Bed & Breakfast. Dort hatte ich mir vom Flugplatz aus ein Zimmer gebucht.

Morgen ist flugfreier Tag. Das ist auch gut so, schlechtes Wetter soll durchziehen.

Sandown Airport. Flugleitung, Restaurant und Tankstelle sind oben im Bild, wo die Flugzeuge parken.

Trotzdem fliege ich – in Flugfläche Null – mit der Hovercraft rüber nach Portsmouth. Dort werde ich den Tag verbringen und alte Schiffe besichtigen ...

2. Tag Flugfrei und ein Ausflug nach Portsmouth

Für heute – Donnerstag – war ursprünglich schlechtes Wetter vorhergesagt. Aber am Morgen schien schön brav die Sonne von einem sehr dunstigen Himmel. Kurz vor Mittag machte ich mich mit Bahn und Hoovercraft auf nach Portsmouth. Ich wollte den Portsmouth Historic Dockyard besuchen, wo viele alte englische Kriegsschiffe ausgestellt sind. Es ist ein riesiges Areal mit vielen zu Museumsgebäuden umgebauten Hallen. Ein sehr beeindruckendes Ensemble. Ich habe nur zwei Schiffe besichtigt: Das erste ganz aus Eisen gebaute Kriegsschiff, die HMS Warrior, sowie das noch komplett erhaltene Flaggschiff von Lord Nelson, die HMS Victory.

Die Warrior fand ich sehr bedrückend. Bei jedem Schritt auf und unter Deck war klar, dass das hier eine Tötungsmaschine ohnegleichen war. 1860 zu einem Preis gebaut, der heute wahrscheinlich dem eines Flugzeugträgers entspräche. Damals das teuerste Kriegsgerät aller Zeiten mit Segeln UND einer Dampfmaschine.
Auf der Victory habe ich später an der Stelle gestanden, an der Lord Nelson in der Schlacht von Trafalgar 1805 von einem französischen Schützen vom Mast eines feindlichen Schiffes aus tödlich getroffen wurde. Nelson konnte den Sieg also nicht mehr so richtig feiern, seine Leiche wurde zur Überführung nach London in einem Fass mit Branntwein konserviert. Man hätte hier noch Stoff für Tage gehabt, aber nach vier Stunden hatte ich erst mal genug.

Von Skanklin aus fährt man mit der Eisenbahn dorthin und „fliegt" in zehn Minuten rüber

Gepanzertes Kanonendeck der Warrior

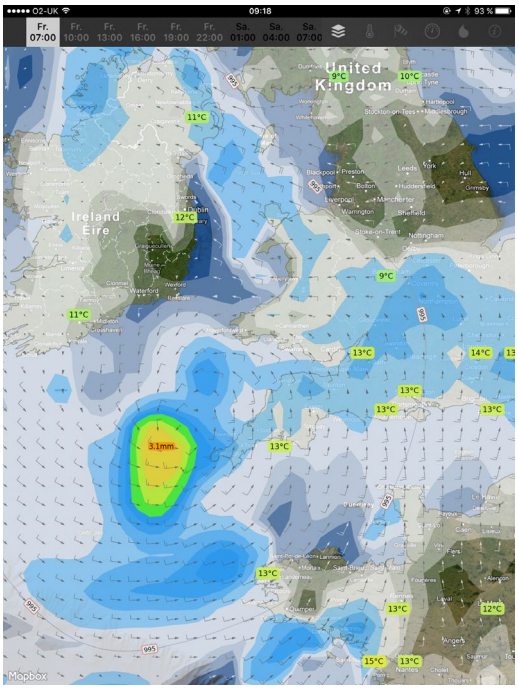
nach Portsmouth. Bei der Rückfahrt am Nachmittag war Ebbe und die Hoovercraft fuhr mit 45 Knoten über das Watt.

Am Abend saß ich im Pub in Shanklin, unten am Meer, bei Burger und Cola, und habe das Wetter studiert. Das Wetter ist so verfahren, wie es nur sein kann. Auf dem Weg ins Pub fing es auch gut an zu regnen. Morgen werde ich neu planen müssen.

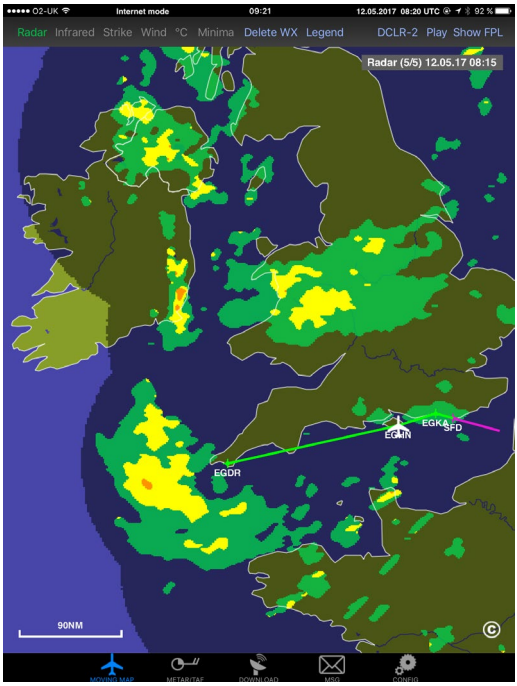
3. Tag Sit back and relax … in Shanklin, Isle of Wight

Ich sitze hier gemütlich im Frühstücksraum meines Bed & Breakfast in Shanklin, während draußen am Flugplatz Sandown meine blaue Arrow nass wird. Heute bleibt der Flieger mit seinen gelben Seilen fest an den Erdankern verzurrt. Ich habe eben meinen Aufenthalt hier um einen Tag verlängert.
Zeit zum Ausruhen, Lesen und für eine neue Wetteranalyse. Es sieht ganz danach aus, als würde auch 2017 – so wie 2015 – mein Flug nach Irland den Tiefdruckgebieten zum Opfer fallen. Wie kommt das?
Letztlich habe ich mich dagegen entschieden, nach Irland zu fliegen. Alle verfügbaren Wetterdaten deuten darauf hin, dass sich zwischen Sandown und Irland ein Schlechtwettergebiet nach Norden schiebt. Das bringt tiefe bis aufliegende Wolken im Westen Englands mit sich, verbunden mit heftigen Regenschauern und damit verbundener Turbulenz. Vereisung wäre kein Problem gewesen, ich könnte hier in England in 4.000 Fuß bei Plus-Temperaturen nach Instrumenten über Land fliegen.
Ein Umfliegen des Schlechtwetters zum Beispiel im Süden über die Kanalinseln oder über Dinard in Frankreich hat sich wegen Gewitterwarnungen erledigt. Außerdem zieht ab Sonntag Irland wieder komplett zu und ich wäre dort gefangen. Dumm gelaufen, denn in Irland war seit zwei Wochen bestes Wetter!
Damit ist nun erst mal Schluss …

Die Altstadt von Shanklin, Isle of Wight



Eines meiner Planungstools. „WeatherMap" zeigt Wind und Niederschlagsprognosen für mehrere Tage im Voraus. Hier ein Regengebiet, das sich zwischen England und Irland nach Norden schiebt.



ADL 140: Das aktuelle Wetterradarbild von heute Morgen zeigt Schauer und Gewitter, die den Zugang zur Ostküste Irlands versperren. Angezeigt ist eine geplante Alternativroute, die bei Land's End in die Wettersackgasse führen würde. Dass zwischen den Regengebieten eine Lücke ist, sollte nicht täuschen, die soll heute zugehen.
Unten: Das aktuelle Wetter und die Vorhersage von heute Morgen für die Royal Naval Air Station Culdrose, in der Nähe von Lands End. Der Bericht zeigt Sprühregen, zeitweise 500 Meter Sicht bei aufliegender Bewölkung mit dem Farbcode „Red", der militärisch Code für „nicht anfliegbar". Für den Nachmittag ist dazu stürmischer Wind mit heftigem Regen vorhergesagt …

METAR at: 08:50 LT (12.) LIFR
26 minutes old
EGDR 120750Z 20011KT 2000 -DZ FEW001 BKN002 OVC008 11/11 Q0992 AMB TEMPO 0500 FG FEW000 SCT001 RED

EGDR 120650Z 21010KT 2000 -DZ FEW001 BKN002 OVC008 11/11 Q0992 AMB TEMPO 0500 FG FEW000 SCT001 RED

EGDR 120550Z 19010KT 1800 -DZ FEW001 OVC002 11/11 Q0991 AMB TEMPO 0500 FG FEW000 SCT001 RED

Station elevation	265 ft
Pressure altitude	850 ft
Density altitude	764 ft
Freezing level (ISA)	5817 ft

TAF issued at: 05:49 LT (12.)
EGDR 120449Z 1206/1215 20012G25KT 4000 -RADZ BR SCT002 BKN004
PROB40
TEMPO 1206/1214 0500 FG FEW000 SCT001
TEMPO 1209/1214 24018G30KT RA BKN003 OVC008
BECMG 1214/1215 8000 -RA SCT005

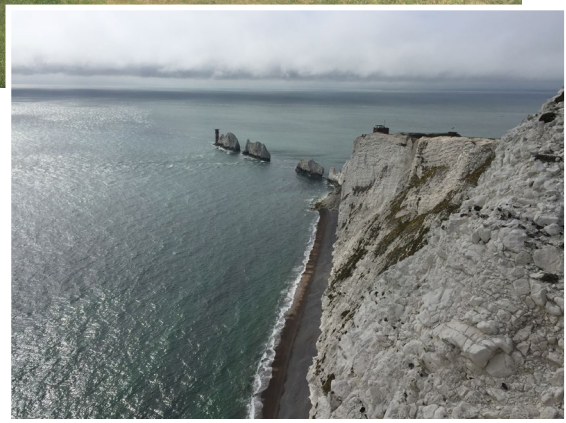
Nun genieße ich die Zeit auf meiner britischen Lieblingsinsel, die ich letztes Jahr zusammen mit meiner Frau Martina für mich „entdeckt" habe. Gerade guckt die Sonne zwischen den Regenwolken hervor. Ich werde eine Wanderung an der Küste machen.

The Needles – eine Wanderung im Westen der Isle of Wight

The Needles – das ist eine großartige Felsformation an der Westspitze der Isle of Wight. Von Shanklin ist es etwas umständlich, zu den Needles zu kommen. Man fährt mit dem Bus etwa zwei Stunden.

Meine Wanderung führte mich entlang dem Coastal Path auf der Meerseite der Insel auf lang geschwungenen grünen Hügelketten über der Steilküste entlang. Die im Gras verlaufenden Wanderwege sind teils breit wie Landebahnen, haben aber jede Menge Hasenlöcher. Die Wiesen daneben waren dicht und hochgewachsen. Von weitem eben aussehend, aber holprig wie Almwiesen. Und es gab wunderschönen, gelben Ginster.

Das Wetter auf meiner Wanderung war perfekt. Nachdem der morgendliche Regen aufgehört hatte, löste sich auch schnell der Dunst auf und die Sicht war unbegrenzt. Man konnte mindestens 30 km weit gucken. Nur die Wolken hingen tief. Die Hügel der Insel versteckten sich darin. Einmal hörte ich eine Propellermaschine über den Wolken entlangfliegen. Der Luftraum darunter gehörte aber den Hubschraubern. Einer flog alle halbe Stunde im Tiefflug Touristen um die Needles und verschwand dann wieder am Horizont. Ich hatte Glück mit meiner Wanderrichtung. Es wehte ein stürmischer Wind, aber der kam



Oben: Coastal Path nahe „The Needles". Rechts: The Needles – Wenn die Sonne scheint, leuchten sie ganz weiß.

genau von hinten. Sehr gut, dass ich meine lange Windjacke mit Kapuze dabei hatte, so hat mir das nichts ausgemacht. Auch die Sonne, die später rauskam, stand immer hinter mir. So sah die spät nachmittägliche Landschaft noch schöner aus. Von dem kleinen Ort Freshwater aus fuhr ich in 30 Minuten mit dem Taxi zurück nach Shanklin. Der ausgefallene Flugtag war also noch ein ganz schöner geworden.
Das Wetter hier hat sich gebessert. Morgen wird die Arrow losgebunden ...

4. Tag Low Level nach Land's End

Endlich wieder ein Flugtag! Nur die Aussicht auf einen schönen Flug kann mich aus Shanklin weglocken. Denn der Ort, die Isle of Wight, meine Unterkunft und der Flugplatz Sandown, all das lädt zu längerem Bleiben ein.
Bei meiner Suche nach besserem Wetter fürs Fliegen habe ich mich inzwischen ganz von Irland frei gemacht und nur noch geguckt, in welcher Gegend hier in dieser Ecke der Welt das Wetter am besten ist. Und so bin ich auf Land's End gekommen, also auf die südwestlichste Spitze Englands, wo ich im letzten Jahr schon mit meiner Frau Martina war. Man wird natürlich im Laufe der Zeit bescheidener. Ich habe nur noch danach geguckt, ob man problemlos hinfliegen kann und wie die Entwicklung in zwei, drei Tagen ist. Denn ich will mir ja nicht den Rückweg abschneiden lassen. Was dazwischen lag, war mir egal. Am Boden bin ich nicht aus Zucker. Nur heute sollte sich ein kurzes Fenster öffnen, in dem der Flug möglich sein würde. Morgens früh wären die Wolken noch zu tief, nachmittags in Land's End wieder Regen und Wind. Also klingelte heute Morgen um 8 Uhr der Wecker. Den Flugplan hatte ich schon am Abend über RocketRoute aufgegeben. Und zwar als Sichtflugplan, außerhalb aller kontrollierten Lufträume, im Slalom an den

Küsten entlang und dann über Land um alle Hügelketten herum, so dass ich tief unter den Wolken würde fliegen können. Die Sicht war wieder hervorragend vorhergesagt, sonst würde ich so gar nicht planen. Alle Wegpunkte für diesen Sichtflug waren IFR-Wegpunkte, denn nur solche kann ich in mein Bord-GPS (Garmin GTN650) eingeben. Dieselbe Route ließe sich auch IFR in 4.000 Fuß im unkontrollierten Luftraum abfliegen. Die Strecke ließ sich sogar so in Brüssel validieren. Ich hätte den Flugplan auch komplett IFR aufgeben können (von einem Grasplatz aus!).

Vor der Kür aber noch die Pflicht. Nahezu alle Flugplätze in England sind PPR, also Prior Permission Required. Man muss vor dem Start eine Genehmigung einholen, wenn man irgendwo hin will. Für Land's End benötigt man zusätzlich eine Erlaubnis, wenn man einen Instrumentenanflug fliegen will. Beides holte ich mir vor dem Frühstück telefonisch beim Tower in Land's End. Mein Flugplan war dort schon angekommen. Die Erlaubnis für den IFR-Anflug habe ich nur sicherheitshalber eingeholt. Land's End hat vier neue GPS-Anflüge, von denen aber zurzeit nur der auf die Bahn 07 genutzt werden darf (es fehlen noch ein paar Genehmigungen). Die GPS-Anflüge erfordern ein PPR, weil man dann eine Anflugzeit – passend zum Flugplan – zugewiesen bekommt. Land's End ist unkontrolliert und man will nicht mehrere IFR-„Anflieger" gleichzeitig am Platz haben.
Falls unterwegs die Wolken zu tief würden, plante ich, einfach in die Wolken hinein zu steigen und in 4.000 Fuß IFR weiterzufliegen – ein in England ganz normales Verfahren (Huuh – in Deutschland VERBOTEN! Deutschland will zwar im Gegensatz zu England in der EU verbleiben, weigert sich aber, dieses fliegerische EU-weit gültige Verfahren anzuwenden). Der Fußweg zum Flugplatz Sandown mit dem Rucksack ist sehr entspannend. Er dauert von Shanklin aus etwa 35 Minuten. Auf dem Weg konnte ich sehen, wie tief die Wolken noch waren, die Untergrenze sicher nicht höher als 500 Fuß. Die Hügel steckten in den Wolken, aber die Sicht unter der Bewölkung war grandios. Die Wolken sahen auf den ersten Blick dunkel und ein wenig bedrohlich aus. Aber das täuschte sehr, denn durch einzelne Lücken konnte man den blauen Himmel

Die geplante Flugstrecke Sandown – Land's End

Über den Needles in nur 500 Fuß – immer im Kontakt mit Solent Radar, die mich mit Verkehrsinformationen versorgten. Zwar tief, aber eine sichere Höhe, immer direkt über der Salzwasser-Landebahn. Die Höhe war nicht nur zum Fotografieren praktisch: Weiter oben, direkt unter der Wolkendecke, flog eine andere Maschine in Gegenrichtung.
Unten: Kurz bevor ich an den Needles und der darauf befindlichen Old Battery vorbeiflog, machte ich noch einen Fotoschwenk über das Hurst Castle. Diese Festung bewachte die andere Seite der Einfahrt in den Solent.

sehen und erkennen, dass es nur eine ganz dünne Cumulus-Schicht war, vielleicht 1.500 Fuß dick. Fliegerisch also (hier in England) kein Problem.
Am Flugplatz angekommen, ging ich erst mal auf den Tower. Ich musste noch die 10 £ Abstellgebühr für meinen Verlängerungstag bezahlen. Ich hatte den Flugplan für einen Abflug um 1115 Uhr lokal aufgegeben, war aber viel früher am Platz. Ich wollte in aller Ruhe das Flugzeug fertigmachen und vor allem meinen Rucksack umpacken (im Flugzeug stand noch eine kleine Reisetasche). Das wollte ich nicht erst in Land's End machen, da würde ich im starken Wind genug mit dem Festbinden des Flugzeugs zu tun haben.
Auf dem Turm blieb noch Zeit, mit den Leuten zu reden, die dort Dienst hatten. Der Flugplatz Sandown wird komplett von Freiwilligen betrieben. Alle, die hier arbeiten, machen das unentgeltlich. Und zwar aus eigenem Interesse. Das sind alles Piloten, die hier ihre Flugzeuge stehen haben. Die einzige Person, die bezahlt wird, ist die Dame, die das Restaurant betreibt. Am Platz sind etwa 15 Flugzeuge stationiert, die in den verschiedenen Hallen stehen. Zurzeit werden fünf neue kleine Selbstbauhallen errichtet, in die jeweils nur ein, maximal zwei Flugzeuge reingehen. Alle diese Hallenplätze sind bereits vermietet. Am Platz gibt es AVGAS, Duschen für Piloten, die über Nacht bleiben wollen, und Abstellplätze, an denen man sein Zelt neben dem Flieger aufbauen kann. Und jeden Tag kommen Flieger von der englischen Küste zu Besuch.

Heute war wegen der tiefen Wolken noch nicht viel los. Der erste, der über den Solent rüberflog, kam nach der Landung auf den Turm hoch. Er meinte, die Wolkenuntergrenze sei jetzt bei 700 Fuß. Ausreichend für meine Zwecke, aber nur, solange ich über dem Wasser fliegen würde. Ich machte mich fertig und rollte um 1115 lokal zum anderen Ende der Landebahn zum Start. Ich war begeistert, als ich endlich starten konnte. Mit Klappen auf 25 Grad war die Maschine ruck

zuck in der Luft. In 1.000 Fuß hing ich unter der Wolkendecke. Kurz vor den Hügeln drehte ich ab und flog bei bester Sicht an der Küste entlang links herum durch den Solent Richtung Westen.

Nachdem ich an den Needles vorbei war, musste ich mir was überlegen: In 1.000 Fuß würde ich nicht die ganze Strecke fliegen können. Spätestens hinter Bournemouth müsste ich bei Corfe Castle „an Land" und über einzelne Hügelketten. Ich konnte zwar eine Zeit lang auf 2.000 Fuß steigen, weil die Wolkendecke sich wie vorhergesagt anhob und auflockerte. Aber im Anflug auf Corfe Castle musste ich wieder auf 1.500 Fuß runter. Natürlich hätte ich jederzeit in die Wolken auf 4.000 Fuß steigen können, aber dann wäre das nächste, was ich durch die Cockpitscheiben gesehen hätte, die Landebahn in Land's End gewesen. Dann hätte ich auch weiter Airbus fliegen können, statt Urlaub zu machen.

Am Ende ergab es sich aber, dass weiter im Inland die Wolkendecke ein klein wenig höher war als über der Küste. So flog ich wie geplant weiter nach Sicht. Mit spektakulären Aussichten.

Natürlich konnte ich nur wenige Fotos machen. Ich musste mich auf das Fliegen konzentrieren. Die Landschaft war wellig, hatte aber auch einige höhere Hügelzüge, die zwar nicht in den Wolken waren, die ich aber nicht tief überfliegen wollte. Wegen der Wolkendecke konnte ich nicht höher. Also bin ich immer in die grobe Richtung des nächsten Wegpunkts geflogen, aber ständig nach rechts oder links mäandriert, um möglichst über dem tiefsten Gelände zu bleiben. Denn natürlich hatte ich keine Lust auf Windräder oder Antennenmasten. Aber das verlief ganz stressfrei. Die englischen Sichtflugkarten sind sehr genau und so konnte ich oft schon eine Viertelstunde vorher sehen, welches sanfte Flusstal oder welche Autobahn am besten zu meiner Flugstrecke passte. Die Karte ist zudem brandneu, von 2017.

Der Anflug war dann noch mal ordentlich turbulent, wie letztes Jahr. Es ging auch wieder auf dieselbe Landebahn 16 gegen einen steifen Südwind mit 21 Knoten. Ich habe wieder aufgetankt (Selbstbedienung oh-

Küste bei Sidmouth, hier musste ich einen Kreis fliegen, um das Bild auf der linken Flugzeugseite durch das offene Fenster machen zu können.

Oben: Immer über der Landebahn ... Egal, ob über Wasser oder an Land. Ich hätte überall landen können. Die englische Landschaft hat hunderte ausreichende Notlandemöglichkeiten. Ich war sozusagen den ganzen Flug über immer im Endanflug auf irgendeinen Acker. Ich flog nach Westen, und der Bodenwind kam stark aus 220 Grad. Also lagen alle geeigneten Landefelder direkt links voraus. Links: Problem im Cockpit. Es ist zu warm! Denn immer wieder guckt die Sonne raus und heizt mir ein. Über dem Hemd habe ich eine schwarze Flies-Jacke an, darüber eine gelbe Sicherheitsweste (sieht man besser im Wasser, und auf dem Vorfeld in Land's End muss sie getragen werden), darüber die Schwimmweste mit dem Notsender und darüber die Anschnallgurte. Unmöglich, die Jacke unter dem ganzen Zeug im Flug auszuziehen. Ich trag's mit Fassung und freue mich über jede Wolke, die Schatten spendet. Unten: Wieder sicher am Boden in Land's End. Nur zwei Stunden Flug, aber ein unvergesslich schönes Erlebnis.

ne Karte, Bezahlung bei Abreise) und dann die Arrow auf dem Gras mit Erdankern gesichert. Nun muss sie leider draußen bleiben. Morgen ist Sonntag, da ist hier der Flugplatz geschlossen. Und am Montag soll es Nebel geben. Hatte ich ja noch nicht. Die Skybus Airline, die von hier auf die Scilly Islands fliegt, hat für ihre Montags-Gäste vorsichtshalber Plätze auf der Fähre reserviert. Ich sitze das wie immer aus.

5. Tag Watt'n Meer! – Wanderung zum St Michael's Mount

Penzance ist keine schöne Stadt, aber eine mit Geschichte. Eine uralte Hafenstadt, die sich vor dem rauen Meer hinter dicken Kaimauern duckt, mit mächtigen alten Steinhäusern. Ich habe mich hier einquartiert, weil ich zum St Michael's Mount wollte. Das ist ein Berg im Wattenmeer, gerade so wie der Mount St Michel in Frankreich. Man läuft von Penzance etwa eine Stunde und 15 Minuten an der Küste entlang, bis man da ist. Wenn man nicht Boot fahren will, muss man auf Ebbe warten, um rüberzukommen. Heute war Ebbe ungefähr um 14 Uhr – zwei Stunden vorher bis zwei Stunden danach liegt der mit Steinen gepflasterte Weg zum Berg trocken.
Es war ein schöner Ausflug. Die Reise hierher hat sich gelohnt. Mit der Arrow kommt man – wenn man will – mit nur einer Zwischenlandung bis hier hin – ans Ende des Landes.

Der Berg im Watt. Wunderbares Wetter, schöner hätte es nicht sein können.

Für morgen ist das Ende des schönen Wetters vorhergesagt. Wie es also weitergeht und ob die Arrow morgen wieder fliegt, ist noch völlig offen.

6. Tag Socked in! – Auf Flugfläche Null mit der Great Western Railway

Nach dem strahlenden Sonnenschein gestern, nun das hier: Heute ist der Flugplatz Land's End völlig eingenebelt, „socked in", wie die Flieger hier sagen. Und obwohl Skybus für heute sämtliche Flüge auf die Scilly Islands gestrichen hat, hatte ich gestern Abend eine komplette Flugplanung zur Insel Alderney gemacht. Mit Flugplan aufgeben, General Aviation Report (GAR) fertig machen und an Zoll, Immigrations und die Polizei in England sowie auf Guernsey verschicken. Das GAR muss für bestimmte Flüge, darunter für die auf die Channel Islands, schon zwölf Stunden vor dem Flug abgeschickt werden. Man kann also nicht einfach kurzfristig losfliegen, wenn das Wetter aufgeht. Also auch bei schlechtem Wetter: Flugplan aufgeben und notfalls wieder canceln.
Das Problem in Land's End ist seine Höhe in 400 Fuß auf einem Plateau. Auch wenn unten am Meer gute Sicht ist, und die Wolken erst in z. B. 300 Fuß Höhe anfangen, bedeutet das für den Flugplatz aufliegende Bewölkung. Heute Morgen hatte ich mit dem Tower-Lotsen telefoniert. Ich wollte u.a. wissen, ob es lokalen Minima für IFR-Abflüge gibt. In der Tat, die gibt es. Um mir die Startfreigabe erteilen zu können, müsse er die Landebahn sehen können. Und das sei im Moment leider noch nicht der Fall.

Oben: Der Hafen liegt trocken. In dieser Gegend beträgt der Unterschied zwischen Ebbe und Flut etwa fünf Meter. Unten: Blick aus meinem Zimmer in St Ives. Es gibt sogar ein Fernglas.

Um 10 Uhr 30 habe ich in Penzance ausgecheckt und bin mit meinem Rucksack zum Bahnhof gelaufen. Dort wollte ich nach einem weiteren Anruf beim Tower entscheiden, was ich mache. „Ich sehe jetzt gar nichts mehr von der Landebahn", meinte der Lotse. Daraufhin habe ich den Flug abgesagt.
Natürlich hatte ich schon eine Alternative für den Flug vorbereitet. Ich wollte weg aus dieser klobigen Stadt. Und zwar in den schönen Künstler- und Fischerort St. Ives an der Nordküste, den ich letztes Jahr schon mal mit meiner Frau besucht hatte. Mit Umsteigen eine Bahnfahrt von nur 30 Minuten. Eine neue Unterkunft hatte ich mir auch schon rausgesucht. Noch bevor der Zug einlief, hatte ich die schon über booking.com gebucht. Im Zug brauchte ich dann noch mal zehn Minuten zum Aufräumen: Flugplan bei der Flugsicherung über RocketRoute canceln, das GAR für Guernsey (Alderney gehört politisch zu Guernsey) mit drei E-Mails bei verschiedenen Behörden zurücknehmen und das GAR für die Engländer telefonisch stornieren. Und dann – für den Rest des Tages – nur noch chillen. Vor dem Einchecken um 14 Uhr bin ich in aller Ruhe mit meinem Rucksack durch die Stadt und sogar durch das trocken gefallene Hafenbecken geschlendert. In St Ives ist die Atmosphäre anders als in Penzance, viel lockerer und es sind mehr Menschen unterwegs. An jeder Ecke eine Kunstgalerie, Souvenirläden und (angeblich) 50 Restaurants.
Bei meiner Bed & Breakfast-Unterkunft angekommen, stand ich erst mal vor einem unscheinbaren englischen Reihenhäuschen. Aber drinnen! Unten ein kleiner Frühstücksraum und oben nach vorne mein Zimmer mit Meerblick! Im Erker stehen zwei kleine Sessel, da kann man – wie vom Bett aus – aufs Meer hinausschauen. Irland? Wollte ich da mal hin?

Und wie geht's jetzt weiter? Im Moment nieselt es draußen und ich ruhe mich aus. Die Wetteraussichten für morgen sind dieselben wie heute. Das macht mir aber angesichts des schönen Zimmers und der Lage hier am Meer nichts aus. Ich bin im Urlaub, oder? Dennoch werde ich heute Abend pflichtbewusst einen neuen Flugplan aufgeben – irgendwohin, in Richtung des geringsten Niederschlags. Vielleicht muss ich ihn morgen wieder canceln. Zu Hause, so höre ich, ist warmes Wetter! Hier ist es genauso warm – mit zwei Jacken …

7. Tag Land's End Tower: „Sorry, wir sehen nicht mal den Windsack."

Morgens um acht Uhr. Anruf beim Tower in Land's End: „Es ist schlechter als gestern. Wir sehen nicht mal den Windsack." Und so soll das heute bleiben. Also habe ich um 10 Uhr – wie gestern – meinen Flug gestrichen. Mit allen damit verbundenen E-Mails und Telefonaten.
Dann musste ich mir ein neues Heim suchen. Mein Zimmer mit Blick auf das Meer war leider schon vergeben. In der neuen Unterkunft erst mal relaxen: Es regnet.
Am Nachmittag hörte der Nieselregen auf. Ich fuhr mit dem Bus nach Zennor, einem kleinen Weiler, etwa 20 Minuten Fahrtzeit von St Ives, abseits jeder Zivilisation. Von dort aus bin ich an der Küste entlang zurück nach St Ives gewandert. Den erhöhten Schwierigkeitsgrad des Wanderwegs bei Regenwetter habe ich unterschätzt. Ich habe erst spät bemerkt, wie langsam ich auf dem schlammigen Weg vorankam. Für die zehn Kilometer lange Strecke – bergauf und bergab auf unbefestigten Pfaden – habe ich insgesamt vier Stunden gebraucht. Dazu senkte sich gegen 17 Uhr die Wolkendecke ab und ich lief zeitweise im Nebel. Dennoch war die Navigation einfach: Solange das Meeresrauschen noch von links kam, was alles okay.
Morgen geht's dann endlich mit der Arrow weiter. Das Wetter ist dann hier fertig und bewässert dafür ausgiebig die Kanalinseln.

Küstenwanderung bei St Ives

8. Tag Zwei Flüge durch dicke Wolken und Sonnenschein

Es ist der achte Tag meiner Flugreise, die nun wirklich nicht so verlaufen ist, wie ursprünglich geplant. Den gestrigen Abend habe ich wieder mit dem Studium der Wettersituation verbracht. Für heute war tatsächlich eine Wetterbesserung für den Flugplatz Land's End vorhergesagt. Es sollte Regen geben, aber ansonsten ganz passables IFR-Wetter, sogar Anflüge würden möglich sein.
Wo sollte die Reise hingehen? Irland und Schottland waren immer noch eingeregnet, also blieb nur der Flug Richtung Osten. Von zu Hause hörte ich von strahlendem Sonnenschein und 25° Celsius. Das brauchte ich für diese Tour nicht unbedingt, aber trocken und fliegbar sollte es schon sein. Durch die Nebelverzögerung in Land's End hatten sich aber alle Flugplätze, an denen ich gerne noch einen Tag verbracht hätte,

So muss es aussehen! Vertrauter Anblick in meinem Cockpit. Endlich wieder unterwegs…

erledigt. Die Channel Islands, Dinard bei St. Malo in Frankreich, Bournemouth und die Isle of Wight sollten heute – Mittwoch – bereits Regen und tiefe Wolken haben. Und für die schönen Plätze Shoreham (bei Brighton) und Le Touquet war bereits für den Abend Regen vorhergesagt. Am nächsten Tag wären diese Plätze dicht gewesen. Also habe ich beschlossen: Acht Tage sind auch eine schöne Zeit. Heute würde der letzte Flugtag dieser Reise werden.

Bereits gestern Abend hatte ich einen IFR-Flugplan nach Le Touquet in Frankreich aufgegeben. Dort würde ich tanken und dann VFR weiter nach Worms fliegen. Um die Behörden glücklich zu machen, hatte ich sogar – wie neuerdings verlangt – dem Zoll in Le Touquet meine voraussichtliche Ankunftszeit per E-Mail mitgeteilt.

Den Flugplan gab ich über RocketRoute als IFR Plan in FL 70 auf. Er ließ sich sogar validieren. Bei meinem Rückflug im letzten Jahr hatte das nicht funktioniert. Hier hilft, dass man in England bei IFR-Flügen im unkontrollierten Luftraum gar keinen Flugplan aufgeben muss. 2016 hatte ich einfach einen VFR-Flugplan mit der gewünschten Strecke aufgegeben und bin dann IFR abgeflogen.

Wenn man entlang der Route mal durch einen kontrollierten Luftraum will – bei mir z.B. durch Bournemouth – dann muss man spätestens zehn Minuten vorher eine Freigabe einholen. Das war später auf dieser Strecke kein Problem.

Nach einem guten Frühstück stand um 9 Uhr 15 mein Taxi zum Flugplatz vor der Tür. Der Taxifahrer fuhr mich durch eine nasse, sehr grüne, hügelige Landschaft. Auf der Fahrt durch den Regen konnte ich tatsächlich am Himmel erstmals so etwas wie eine tiefe Wolkendecke ausmachen. Erfreulich, nach dem zweitägigen Nebelgrau ohne irgendwelche sichtbaren Konturen.

Am Flugplatz, in dem kleinen, recht neu aussehenden Terminal-Gebäude, herrschte emsige Geschäftigkeit. Etwa zwölf Passagiere saßen im Wartebereich oder im Café und warteten auf ihren Aufruf. An dem einzigen Abfertigungsschalter, an dem ich meine Rechnung bezahlen musste, drängte sich ein Fahrer vor, der dringende Medikamente für die Scilly Islands aufgab. Vier Taschen und Boxen. „Der erste Flug seit drei Tagen", bemerkte er erleichtert. Einiges von dem Zeug sei schon mit dem Schiff verschickt worden.

Als auswärtiger Pilot wird man hier in Land's End sehr freundlich abgefertigt. Da ich direkt nach Frankreich wollte, konnte ich mit Barzahlung ganz gut meine letzten Britischen Pfund „abfackeln". Die Kosten hielten sich für einen so gut ausgebauten Flugplatz in Grenzen: Ca. 2 Euro der Liter für das Avgas 100LL, 7,60 Euro für das Parken pro Tag und 18 Euro Landegebühr. Der Mitarbeiter ließ mich durch die Türe zum Vorfeld raus in den leichten Regen zu meinem Flugzeug. Da stand sie nun, meine blaue Arrow. Klatschnass, festgebunden im hohen nassen Gras, gegenüber dem Terminal. Ich verstau-

te und verzurrte Tasche und Rucksack. Dann musste ich den Flieger losbinden und die Erdanker ziehen. Ich machte einen gründlichen Outsidecheck, legte die Schwimmweste mit dem Notsender an, überprüfte noch mal das Rettungsfloß und machte es mir im Cockpit gemütlich. Das Flugzeug stand nun seit fast vier Tagen hier im Wind, die letzten beiden Tage bei Regen und 100 % Luftfeuchtigkeit. Da war ich gespannt, ob der Motor gleich anspringen würde. Ich bereitete alles vor, las die Cockpitcheckliste und „primte" den Motor. Acht Sekunden lang ließ ich die elektrische Treibstoffpumpe Sprit in die Zylinder spritzen. Dann betätigte ich den Anlasser und der Motor sprang nach weniger als zwei Propellerumdrehungen willig an. Brav, Arrow! Öldruckkontrolle … OK, Treibstoffdruck … OK. Jetzt noch den Generator anschalten… Und nichts tat sich!

Alternator Amps Zero	
Confirm Zero indication by switching high load item (e.g. Pitot Heat)	
Electrical Load	REDUCE
Alternator CBs	CHECK
reset popped CBs after 1 min	
If still no Amps Indication:	
Alternator Switch	OFF for 30s Then ON
If still no Amps Indication:	
LAND	ASAP
Electrical Load	REDUCE
Battery available for ca. 30 min	
ATC	INFORM
If IFR	CONSIDER MAYDAY
After Loss of Battery:	
Primary Attitude avail (air driven)	
HSI slaving and NAV lost	
HSI is directional gyro (air driven)	
No Lights, no COM, no NAV	
Pitot Heat lost	
Autopilots lost	
Elec. Trim lost	
If IFR - GPS to confirm speed & alt	
Emergency Gear Ext required	

Abnormal Checkliste für Generatorausfall

Das war jetzt eher schlecht. Ohne den Generator würde ich den Flug nicht durchführen können. Bei Ausfall des Generators im Flug würde die Batterie noch für etwa 30 Minuten Strom liefern. Jetzt aber war die Batterie durch das Anlassen schon etwas entleert. Sie würde wahrscheinlich ohne Generator nach nur 20 Minuten schlapp machen. Was nun?

Ich las erst mal die Checkliste für diesen Fall, aber die half auch nicht weiter. Ich vermutete, dass es ein Problem mit der Feuchtigkeit gab. Daher machte ich das so, wie wir es auch im A380 machen, wenn etwas nicht funktioniert: Ausschalten – einschalten. Ich machte das ganze Bordnetz stromlos und schaltete es nach und nach wieder ein. Und tatsächlich: Nach drei Versuchen startete endlich der Generator und ich konnte weitermachen.

Die Flugstrecke war schnell programmiert und bald war ich fertig zum Losrollen. Da ich zuerst IFR im unkontrollierten Luftraum flog, gab es auch keinerlei Instrumentenflugfreigabe von Land's End Tower. Es gab auch keine veröffentlichte Abflugstrecke und keine Steigfluganweisungen. Ich war ganz auf mich alleine gestellt. Der Start sollte auf der Bahn 34 erfolgen. Der Tower fragte mich, wie ich abfliegen wollte. Da rechts von mir die Hügelkette Richtung St. Ives lag – mit Erhebungen bis 827 Fuß – sagte ich: „Geradeaus bis 1.000 Fuß, dann Rechtskurve auf Kurs 073° im Steigflug auf Flugfläche 70 (7000 Fuß)."

Am Bahnbeginn – fertig zum Start – verstand ich, warum der Tower die ganze Bahn sehen musste, bevor er die Startfreigabe geben durfte. Ich selbst konnte nämlich von dieser Position aus nicht die ganze Bahn sehen, sondern nur ein kurzes Stück. Die

Daher machte ich das so, wie wir es auch im A380 machen, wenn etwas nicht funktioniert: Ausschalten – einschalten. Ich machte das ganze Bordnetz stromlos und schaltete es nach und nach wieder ein.

Bahn hatte vor mir einen deutlichen Huckel. Ich war schon ziemlich schnell, als ich endlich den Rest der Bahn sah. Beschleunigen, abheben mit etwa 80 MPH, dann Fahrwerk rein und ich war unterwegs. Kurz vor der Kurve war die Arrow bereits in den Wolken verschwunden. Land's End hatte keinen bekannten Verkehr auf meiner Strecke gemeldet…

Im Cockpit wurde mir nicht langweilig. Ich war in den Wolken und musste sicherstellen, dass ich nicht von anderen Flugzeugen belästigt wurde. Ich blieb in ständigem Funkkontakt zu den Radarstationen entlang der Strecke. Erst mit den Militärlotsen von Culdrose, dann mit Newquay, Exeter, Plymouth und wieder mit den Militärs von Yeovilton. Kein Verkehr in meiner Höhe. Es war ziemlich ruhig auf den Frequenzen. In Exeter hörte ich die Freigaben für eine Crew, die Instrumentenanflüge trainierte. Es blieb Zeit, den Spritvorrat und die Triebwerksinstrumente zu überwachen, und auch dafür, sich zu überlegen, wie ich bei einem Triebwerksausfall fliegen wollte. Die meiste Zeit war ich außerhalb der Gleitflugreichweite von irgendwelchen Flugplätzen oder diese lagen jenseits von wolkenverhangenen Hügelzügen, die ich nicht überfliegen wollte. Also hielt ich mich an das flache und auch tiefste Gelände, das auf der Sichtflugkarte eingezeichnet war. Die zum

Sky-Map: Abflug in Land's End. Rot der Flugplan, blau der GPS-Track der Arrow.

Teil etwas höher gelegenen Flugplätze meldeten 300 Fuß Wolkenuntergrenze, so dass ich im Notfall in flachem Gelände durchaus erwarten konnte, unter den Wolken noch einen schönen Acker für die schöne Arrow zu finden. Später im Flug – bei Bournemouth – musste ich auf 5.000 Fuß runter, weil ich nur in dieser Höhe eine Freigabe durch deren kontrollierten Luftraum D erhalten konnte. Diese Flughöhe hielt ich für den Rest des Fluges ein. Nach etwa einer Stunde Flugzeit konnte ich ab und zu unter mir Löcher in den Wolken sehen und sah die Felder, die ich von der Kartendarstellung her erwartet hatte: keine Wälder, keine Hügel.

Hilfreich für die Notfallplanung war auch die Software Xavion, die ich auf dem iPhone mitlaufen ließ. Die zeigte – auch bei dicksten Wolken – den optimalen Flugweg zur nächsten Landebahn mit dem steilen Gleitweg bei Motorausfall. Eine in manchen Abschnitten des Flugs hilfreiche Anzeige (Mehr dazu in meinem Artikel „Xavion – Retter in der Not", ***Pilot und Flugzeug*** 2013-07).

Gleich hinter Shoreham waren die Wolken zu Ende und ich flog bei blauestem Himmel auf dem kürzesten Weg quer über den Kanal nach Le Touquet. Obwohl dort alles in strahlendem Sonnenschein lag, machte ich zum Training einen GPS-Anflug mit meinem neuen Garmin GTN650, das für LPV-Anflüge zugelassen ist, also für Anflüge, die auch eine Gleitweganzeige haben. Das ist dieselbe Anzeige wie bei einem Instrumentenlandesystem (ILS), nur nach GPS-Daten, korrigiert mit zusätzlichen Signalen von einem geostationären Satelliten. LPV-Anflüge können bis 200 Fuß über der Landebahn zugelassen

Xavion: Gleitweganzeige nach Sandown beim Überflug der Isle of Wight in den Wolken. Obwohl es am Platz keinen Instrumentenanflug gibt und die Wolkenuntergrenze nur 500 Fuß war, hätte mich mein iPhone im Notfall sicher dort runter geführt.

werden, hier in Le Touquet war das LPV Minimum 350 Fuß. Die Anzeige war aber bis hinunter über der Landebahn sehr genau. Ein erheblicher Sicherheitsgewinn für die Instrumentenfliegerei. Da Le Touquet eine Kontrollzone hat (Luftraum D), brauchte ich für den GPS-Anflug eine Freigabe, die ich von Lille Approach bekam.
In Le Touquet stand das Vorfeld voller Flugzeuge. Über 20 ein- und zweimotori-

ge Privatflugzeuge aus Frankreich, England und Deutschland. Sonnenschein und 27 °C Celsius. Ich befreite mich schnell von meiner Überlebensausrüstung und den Jacken. Trotzdem war es mir in der dicken Jeans zu heiß. Ich hatte mich schon an die angenehmen 11 Grad in England gewöhnt …
Der Tankwagenfahrer meinte, als ich das Wetter lobte: „Spätestens heute Abend gibt es Regen!". Und tatsächlich. Als ich zum Start für den Sichtflug nach Worms rausrollte, zog sich oben der Himmel bereits mit einer ersten Wolkendecke zu. Übrigens: Auch für VFR-Abflüge aus Le Touquet ist ein Flugplan erforderlich. Sonst gibt einem der Tower keine Rollfreigabe.
Es folgte ein wunderschöner Sichtflug in 5.500 Fuß Höhe nach Worms, der meine Flugreise zu einem guten Abschluss brachte.

Die Flugzeiten des heutigen Tages:

- Land's End – Le Touquet: 2 Stunden 15 Minuten
- Le Touquet – Worms: 2 Stunden 20 Minuten.

Und zum Schluss – wegen Unfällen auf der Autobahn:

- mit dem Auto von Worms nach Hause (60 km): 2 Stunden 20 Minuten.

Zu Hause wartete meine Frau schon auf mich und wir beschlossen den Abend mit Bier und Wein – und der Aussicht auf ein geruhsames gemeinsames Wochenende …

Ich kann Flüge über Südengland sowie die Flugplätze Sandown, Land's End, Shoreham (war ich letztes Jahr) und Le Touquet nur jedem empfehlen. Hier gibt es großartige Landschaften zu sehen, und die General Aviation ist dort herzlich willkommen, egal, ob man VFR oder IFR unterwegs ist. Wenn ich noch Urlaub hätte, könnte ich gleich wieder hinfliegen ...

PeterKlant@Lindbergh-aviation.de

So muss Fliegerwetter aussehen! Alles was Flügel hat, war in Le Touquet, Frankreich am Start…