Die Arrow in Le Touquet am Ärmelkanal auf dem Rückweg am 30. August 2022. Le Touquet ist bei den Engländern und auch bei mir ein beliebter Zwischenstopp beim Sprung über den Kanal.

Mit der Arrow nach England

Drohnen, Kreditkarten und die Freude am IFR-Fliegen

Ein Kurztrip nach England. Danger Areas für Drohnen versperrten am ersten Tag den VFR-Weg über den Ärmelkanal, Gewitter darüber den Weg für IFR-Flüge. Dennoch eine tolle Tour, die vor allem dadurch einfach wurde, dass man in Frankreich und in England spontan und ohne Freigabe von VFR nach IFR wechseln kann … Und drüben dann die Erkenntnis, dass die Engländer nicht nur die EU loswerden wollen, sondern auch das Britische Pfund. An der Eisdiele am Strand wurde nur die Kreditkarte akzeptiert …

Wetter-Briefing und Flugplanung

Ernsthaft mit der Flugplanung beginne ich für Touren mit meiner Arrow meist fünf Tage vorher. Erst dann kann ich die Ortsvorhersagen in TopMeteo sehen, ebenso die Prognosekarten mit VFR-Vorhersagen und Infor-

mationen über Niederschläge, Schauer und Gewitter. Wie gut diese Vorhersagen oft sind, zeigte sich bei dieser Tour. Ich wollte mit meiner Frau Martina vom 25. bis zum 30. August über Le Touquet nach Saint Malo (Airport Dinard) und dann weiter auf die Isle of Wight (Airport Sandown) fliegen. An allen drei Plätzen blieb die Vorhersage die ganze Woche lang stabil gut. Ebenso stabil, aber schlecht, war eine Wetterfront vorhergesagt, die hinter Le Touquet sowohl den Weg nach Dinard als auch den nach England behindern würde. Ein für mich neues Problem war die mangelnde Verfügbarkeit von guten Unterkünften auf der Isle of Wight. Normalerweise fliege ich solche Touren eher in der Vor- oder der Nachsaison. Irgendwas war da los auf der Insel. Es gab nur noch vereinzelt Zimmer mit den schlechtesten Bewertungen. Daher planten wir am Tag vor dem Flug um und wählten Sandown als Ziel des ersten Tages, wo es noch bessere Zimmer gab.

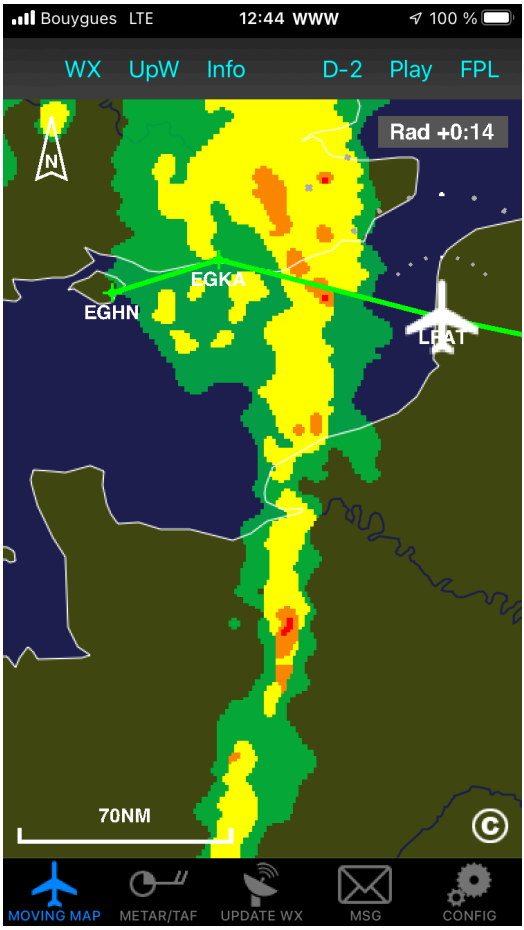
Auf allen Flügen außerhalb Deutschlands gebe ich immer einen Flugplan auf, egal ob VFR oder IFR. Daher brauche ich mir auch keine Gedanken darüber zu machen, wo das denn nun erforderlich ist und wo nicht. Meine Flugpläne gebe ich über RocketRoute auf. Mit der Aufgabe des Flugplans kann man über RocketRoute auch den obligatorischen GAR (General Aviation Report) für Flüge nach UK abschicken (mindestens vier Stunden vorher). Mit dem GAR kann man von der EU aus nahezu jede britische Graspiste direkt anfliegen, ohne sich dort noch mal irgendwo melden zu müssen. Zoll und/oder Polizei entscheiden selbst, ob sie jemanden zum Flugplatz schicken oder eben nicht.
Die IFR-Karten von allen geplanten Flugplätzen und einigen Alternates lade ich mir ebenfalls vorher in die RocketRoute App auf iPad und iPhone. Und auf diesen Karten und den NOTAMS lohnt sich vor allem für Frankreich ein Blick in die Zoll-Regularien. Bis vor einiger Zeit musste man für Le Touquet sogar dann lange vorher dem Zoll eine E-Mail schicken, wenn man aus einem Schengen-Land wie Deutschland kam. Das ist für Le Touquet zum Glück Geschichte, aber für England ist in Le Touquet eine Voranmeldung beim Zoll per E-Mail erforderlich.
In Deutschland sind wir nun zwar den Zoll los, wenn wir nach England wollen, müssen aber durch die Passkontrolle. Geht leider in Worms nicht, wo meine Arrow wohnt. Also machte ich einen Flugplan von Mannheim nach Sandown. Der Flugplan allein reicht in Mannheim, um die blauen Jungs aufzuwecken. Beim letzten Mal musste ich in Mannheim nicht mal ins Terminal. Als ich nach der Landung von Worms kommend vor dem Gebäude anhielt, stand die Crew schon bereit, um meinen Ausweis zu checken. Nach zehn Minuten Bodenzeit war ich wieder in der Luft. Für mich nur ein kleiner Umweg, denn von Worms fliegt man nur zehn Minuten bis nach Mannheim.

Der erste Flugtag: erst mal VFR und IFR nach Le Touquet

Am frühen Morgen des 25. August zeigte sich dann auf dem Wetterradar exakt jene Wetterfront über dem Ärmelkanal, die schon seit Tagen vorhergesagt war. Weil fette Gewitterzellen mit Blitzen in die Wolken eingebettet waren, kam ein IFR-Flug entlang dieser Strecke nun nicht mehr in Frage. Die Sicht unter den Wolken war außerhalb der Schauer als gut vorhergesagt, mit Wolkenuntergrenzen zwischen 1.000 und 2.000 Fuß.

Normalerweise hätte man einigermaßen gut VFR die Front außerhalb der Schauer unterfliegen können. Nicht so dieses Mal. Es gibt seit Neuestem eine ganze Reihe von NOTAMS, die die Aktivierung von Danger Areas über dem Ärmelkanal beschreiben. Wir gehen normalerweise blauäugig davon aus, dass sich neu zugelassene Luftfahrtzeuge an die üblichen Regeln halten müssen, wenn sie in unserem Luftraum mitfliegen wollen. „See and Avoid“, das muss auch für Drohnen gelten. Nun kriegen die Drohnenhersteller das aber nicht hin. Daher wird von den (in diesem Fall staatlichen) Betreibern ein anderer Weg gewählt: Statt, dass sich die neuen Verkehrsteilnehmer einordnen, werden einfach die alten (alle bemannten) Luftfahrtzeuge ausgesperrt. Nur Drohnen dürfen in den Areas fliegen.[1]

Also beschloss ich, nicht bis zur Isle of Wight durchzuplanen, sondern nur bis Le Touquet zu fliegen. Am nächsten Tag sollte die Front dann weg sein.
Aufräumen war nun angesagt: GAR bei den Engländern canceln, den Flugplan ebenso. Der neue Flugplan ging nun von Worms direkt nach Le Touquet. Ich plane diese Strecke immer über Luxemburg, dann berührt sie keine einzige der zahlreichen Restricted Areas in Frankreich. Ich nehme meist IFR-Wegpunkte, auch für VFR-Flugpläne, denn die sehe ich sowohl auf der VFR-Karte in Sky-Map als auch auf dem Garmin GTN650 im Panel. Der Flugplan sah dann so aus: „DCT MAPIG DCT IBERA DCT RAPOR DCT VELOK DCT“. Der spätere VFR-Rückflugplan



Die Wetterfront über dem Ärmelkanal von Le Touquet auf der ADL Connect App. Rechts Le Touquet, links Sandown (EGHN) auf der Isle of Wight.

auf derselben Strecke hatte nur zwei Wegpunkte. Keep it simple …

Wir flogen bei bestem Wetter und blauem Himmel los. Erste Halbkreis-Flughöhe 4.500 Fuß. Luft wie Seide. Kein Verkehr im Funk. Schöne Landschaft und die Sonne links hinter uns. Es ging nördlich an der Ramstein Airbase vorbei, wir konnten auf dem Traffic Display und aus dem Fenster einer C-17 beim Abflug zuschauen. Die blieb deutlich unter uns. Bei Luxemburg gab es wie üblich eine sofortige Freigabe zum Durchflug durch

1) Streng genommen sind Danger Areas keine Sperrgebiete. Man müsste aber meiner Meinung nach schon mit dem Klammerbeutel gepudert sein, wenn man mit seinem Flieger in ein mit blinden Drohnen verseuchtes Gebiet einfliegen würde ...

deren Class D Luftraum. Nur einmal wurden wir für ein paar Minuten auf ein Heading geschickt, um ein Verkehrsflugzeug an uns vorbei auf das ILS zu lotsen.
In Frankreich wechselte ich dann zu Paris Info. Die Verständigung auf Englisch war ganz passabel. Besser noch war das Englisch von Lille Approach, unter und neben deren recht großen Lufträumen D wir flogen. Insgesamt ist die Verständigung in Frankreich problemlos auf Englisch möglich. Was stört, sind die vielen Plätze, die „French Only“ auf der Anflugkarte stehen haben. Und diese Sprache kann ich außer „Baguette“ eher nicht. Daher musste ich darauf achten, in Le Touquet nicht während der Mittagspause anzukommen oder abzufliegen. Denn in dieser Zeit ist der Tower zu, die Kontrollzone deaktiviert und der Platz „French Only“. Während der Pandemie war ATC in Le Touquet ganztags dicht und wir mussten wegen der Sprache auf dem letzten Flug nach Dinard einen anderen Platz zur Zwischenlandung auswählen.

Für den Flug hatte ich einen Wochenzugang bei Golze für mein ADL 140 gebucht und konnte so von unterwegs das Wetter der Flugplätze und das Bodenwetterradar abrufen. Die Wetterfront über dem Ärmelkanal war tatsächlich da und ich verspürte kein Bedürfnis, mich mit Gewitterschauern IFR in den Wolken anzulegen. Das Wetter in Le Touquet selbst blieb dagegen ruhig mit guter Sicht und scattered clouds in 1.500 Fuß.

Eine der schönen Villen in Le Touquet ist diese hier. Sie beherbergt ein Kunstmuseum.

Als wir uns der Küste näherten, sahen wir am Horizont ein langes, tiefes Wolkenband, ab und zu typisch für diese Küstenregion. Ich hätte nun auf unter 1.500 Fuß heruntergehen müssen, um in diesiger Luft VFR weiterfliegen zu können. Aber wozu? IFR ist viel eleganter, vor allem, wenn man wie hier im Luftraum G unterwegs ist. Also meldete ich: „Lille Approach, D-EGKK is continuing IFR now, descending to altitude 4.000 ft.“ Das war die korrekte Halbkreis-Flughöhe für IFR-Flüge. (Versuchen Sie sowas mal in Deutschland.)
Die Antwort von Lille war entsprechend knapp: „D-EGKK, Roger.“
Wenig später flogen wir in die ersten Wolken ein. Lille Approach fragte an: „What are your intentions at Le Touquet?“ (Le Touquet hat wie gesagt eine Kontrollzone.) Meine Antwort: „Request RNP Approach Runway 31.“ Lille sprach wohl kurz mit dem Tower, dann kam die Freigabe: „Cleared RNP Approach 31, direct to ESIVI.“ ESIVI lag direkt auf dem Final Approach. Ich hatte den Anflug schon ins GTN650 geladen und flog nun direkt dorthin. IFR fliege ich immer mit Autopilot in NAV oder in HDG. Im Level Flight benutze ich den S-Tec 30 ALT Autopilot für die Höhenhaltung. Rechtzeitig sanken wir auf 2.000 Fuß und begannen den Anflug. Später kam die Runway in Sicht, über dem Platz selbst war bestes VFR-Wetter. Wir konnten sogar im Norden die weißen Kreidefelsen von Dover im Sonnenschein sehen! Aber dort wollten wir ja nicht hin. Richtung Westen war der Himmel düster.

Night Stop in Le Touquet

In Le Touquet wird man vom Tower aufs Vorfeld gelotst. Man kann seinen Flieger unterm Tower neben den anderen abstellen. Sogar der Fuel Truck für AVGAS funktionierte wieder – anders als in NOTAM beschrieben. So musste ich nicht selbst zur Tankstelle rollen (TOTAL-Karte erforderlich) und sparte einen unnötigen Engine Start.
Ungewohnt war, dass man nun, anders als früher, immer am Zollschalter vorbei muss, wenn man ins Terminal rein oder wieder raus will. Das hat wohl mit dem BREXIT zu tun, denn Le Touquet ist das Tor zu England schlechthin und wird auch von dort aus oft angeflogen. Man muss sich also dauerhaft daran gewöhnen, dort immer den Personalausweis vorzeigen zu müssen – auch wenn man aus Deutschland kommt. Der Vorteil der dauernden Schalterbesetzung mit Personal ist, dass man lediglich für die Zollabfertigung von und nach UK eine Zoll-E-Mail braucht. (In Dinard am Wochenende auch, aber mit 48 Stunden Vorlauf, unter der Woche 24 Stunden!)
Die Kontrolle in Le Touquet dauerte aber nur wenige Minuten, gerade so lange, wie die Beamtin brauchte, den Ausweis einzuscannen.

Im Terminal kann man den Tankwagen bestellen (auf dem Rückflug hat das der Tower für uns gemacht), und es wird auch gerne gesehen, wenn man dort nachher bezahlt. Die Landung kostete 36 Euro, Parken für eine Nacht 20 Euro und der Sprit 3,17 Euro/Liter. Für die Anfahrt des Tankwagens wurden 8 Euro zusätzlich berechnet.

Le Touquet ist ein schönes kleines Städtchen direkt am Meer mit einem riesigen, breiten Sandstrand. Im Terminal kann man sich am Schalter eines der vielen Fahrräder mieten, um hinzukommen. Das haben wir

Entspannt am Strand … Im Hintergrund sieht man einzelne Regenschauer, aber auch einen Streifen blauen Himmel. VFR darf man aber nicht unter den tiefen Wolken entlang fliegen. Und IFR in den Wolkentürmen sieht man die CBs nicht, die im Weg stehen …
Links: In den Dünen von Le Touquet

früher immer gemacht, aber die letzten Male sind wir zu Fuß gelaufen. Das ist viel schöner, denn der Weg zum Ort und zum Meer geht entlang herrlicher, schattiger Wege durch ein dicht bewaldetes altes Villengebiet. Viele der Villen waren leer. Sie werden oft nur als Ferienhäuser reicher Familien aus Paris genutzt.

Übernachtet haben wir diesmal in einem Hotel in diesem Villengebiet – auf halbem Wege zur Stadt. Das hatte den Vorteil, dass wir die Rucksäcke nicht so weit schleppen mussten, und es nachts – anders als in der Stadt – wunderbar ruhig war.

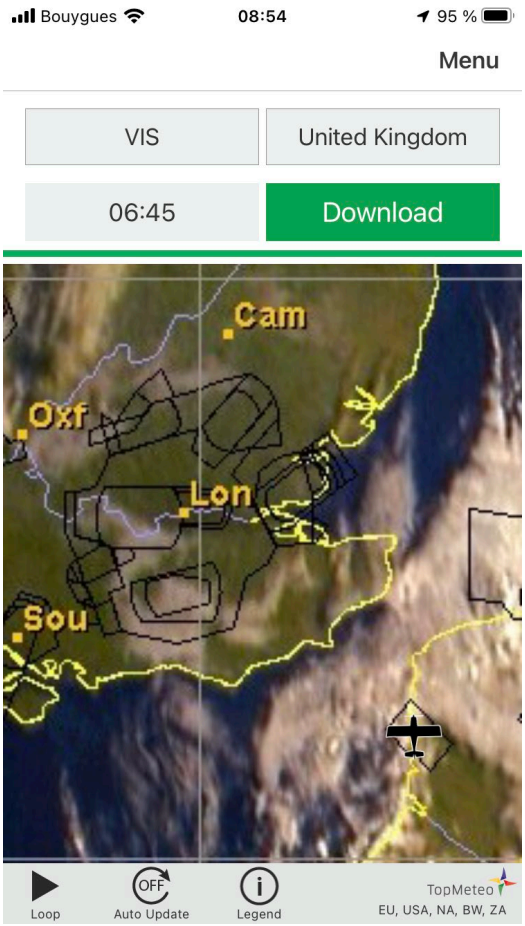
Zum Essen sind wir dann in die Stadt gelaufen und haben anschließend eine lange Wanderung durch die Dünen und entlang des Strandes gemacht.

Am Abend dann Flugplanung für den nächsten Tag: Die Isle of Wight würden wir mangels geeigneter Unterkünfte weglassen und stattdessen ein paar Meilen weiter nach Bournemouth fliegen. Dort kannten wir uns aus und liebten die Gegend. Wir würden viel wandern. Saint Malo mit dem Airport Dinard würden wir ebenfalls auslassen. Am Wochenende beträgt die Anmeldefrist für Immigration dort 48 Stunden, was spontanes Fliegen unmöglich macht.

Bournemouth ist ein kontrollierter Platz mit Airliner-Verkehr, aber einfach und unkompliziert für die Allgemeine Luftfahrt. Einziger Wermutstropfen ist der Preis, es herrscht Handling-Pflicht. Handling & Landegebühr kostet für 1.001 bis 1.500 kg 80 Britische Pfund plus 20 % VAT, zusammen ca. 111 Euro. Parken kostet pro Nacht ca. 48 Euro. Getankt hatten wir dort nicht.

Wie bei fast allen Plätzen in England benötigt man auch für Bournemouth PPR. Zuständig dafür ist der Handling Agent, für die GA ist das Bliss Aviation, im Norden des Flugplatzes. Also anrufen: Gewünscht wurden Kennzeichen, Flugzeugtyp, Abflugort und ETA. Außerdem Name und Mobile-Number des Piloten. Eine PPR-Nummer für den Anflug, wie in der AIP beschrieben, brauchte ich nicht.

Die Front würde am nächsten Morgen weg sein, lediglich ein Wolkenband noch über dem Kanal. Daher gab ich einen IFR-Flugplan in 4.000 Fuß über drei Wegpunkte nach Bournemouth auf. Der ließ sich sogar validieren. Ansonsten hätte ich den Plan VFR aufgegeben und wäre dann trotzdem IFR geflogen. In dieser Gegend, weit weg von der DFS und der deutschen „Angst“ vor IFR im Luftraum G, geht so etwas.



Das Wetter für die Kanalüberquerung war wie vorhergesagt: Keine Gewitter mehr, nur tiefe Wolken über dem Kanal.
TopMeteo App

Entspannter IFR-Flug mit Sightseeing nach Bournemouth

Am nächsten Morgen sind wir wieder durch das schöne Villenviertel zum Flugplatz Le Touquet gelaufen. Getankt und bezahlt hatten wir schon bei der Ankunft und durch den Zoll waren wir in wenigen Augenblicken. Für die Vorbereitung am Flugzeug hatte ich 30 Minuten eingeplant. Die meiste Zeit brauchten wir zum Umpacken der Rucksäcke für Bournemouth und für die Überwasser-Verkleidung mit Schwimmwesten und PLB.

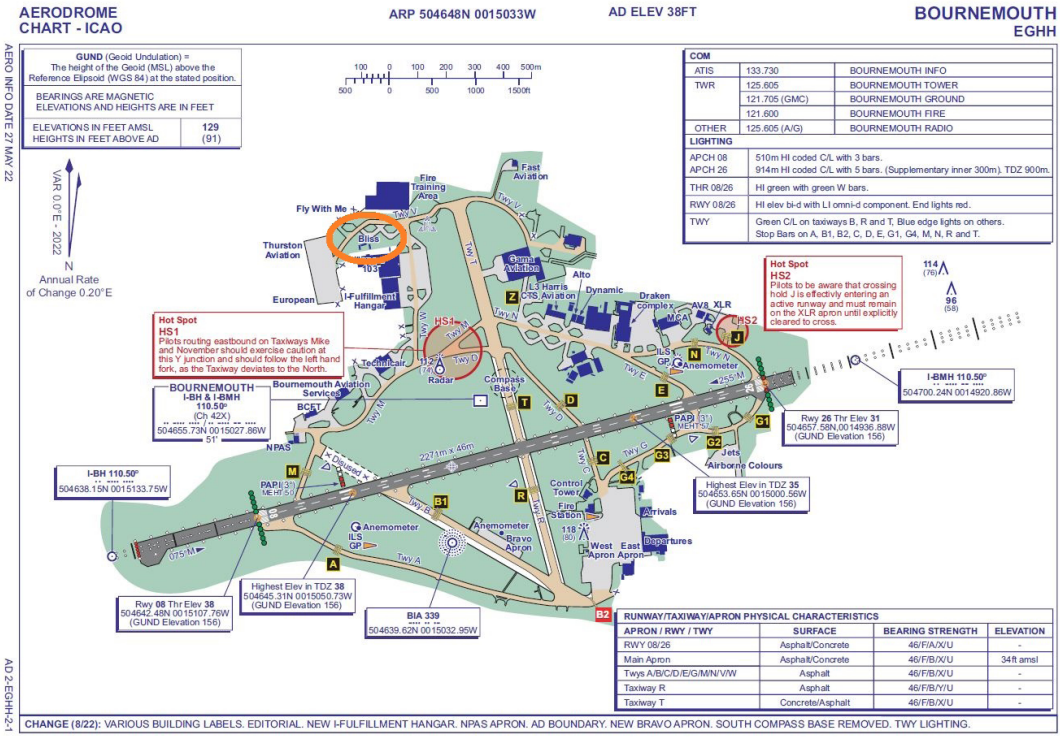
Es blieb sogar Zeit, mal zu einer eben gelandeten britischen Maschine rüberzulaufen. So eine hätte ich auch gerne mal gehabt: Eine seltene Navion Rangemaster mit Wingtip Tanks. Der Pilot, der mit seiner Frau aus der Gegend um Essex kam, landete nur zur Einreise in die EU in Le Touquet. Tanken nicht erforderlich. Bei einer True Airspeed von 160 kts konnte die Maschine 7,5 Stunden in der Luft bleiben. Die beiden wollten nach

Augsburg und würden wahrscheinlich auch dort nicht tanken müssen …

Startup Clearance in Le Touquet kam sofort, danach rollten wir zur 31. Die Freigabe lautete wie erwartet „LYD1Z, climb 4.000“. Es würde also geradeaus mit einem direkten Kurs zum Lydd Airport, dem ehemaligen „Ferryfield“ auf der anderen Seite des Kanals, gehen.
Wir flogen ein wenig durch die Wolken, dann kamen wie erwartet die englischen Kreidefelsen in Sicht. Eine Zeit lang blieben wir bei Lille Approach, dann wurde ich nach London Information rübergereicht. Der gewünschte „Radar Service“ durch Farnborough Radar wurde abgelehnt; wie ich später erfahren habe, weil „too busy“. London war höflich, aber konnte wie immer nur Basic Service geben. Also Infos wie bei Langen Info, nur ohne Radar. Daher wollten die meine Route wissen. Die habe ich gleich geändert. So wie wir die Küste sehen konnten, flog ich einen Shortcut die Küste entlang. Die Änderungen gab ich an London durch. Was hier also möglich ist, ist IFR-Sightseeing, in Deutschland völlig unbekannt. Lediglich die IFR-Halbkreishöhe hielt ich ein: 4.000 Fuß. Ein „Cancel IFR“ war nicht nötig, später wollte ich sowieso zum Training ein ILS in Bournemouth fliegen.

Der Flug ging vorbei an vielen schönen Küstenstädten und hinter Brighton über den Flugplatz Shoreham, ebenfalls ein lohnenswertes Ziel im Süden Englands. Von Shoreham aus nahmen wir dann Kurs auf die Isle of Wight. Wir wollten doch mal sehen, was in Sandown los war. Und tatsächlich, da unten war offenbar ein großes Event. Ein riesiges Feld neben dem Flugplatz war voller Zelte und Wohnwagen.

Auch so geht Fliegen: Entspanntes IFR-Sightseeing entlang der englischen Küste …



AIP-Rollkarte von Bournemouth. Bliss Aviation ist oben links (oranger Kreis).

Über der Insel standen Cumuluswolken mit Tops bis ca. FL 070. Legal hätten wir da durchfliegen können. Aber um Turbulenzen zu vermeiden und um weiter gucken zu können, flog ich stattdessen im Süden um die Insel rum. Von London Info hatte ich mich schon abgemeldet, denn nun näherten wir uns dem Luftraum D über dem Solent, der westlichen Einfahrt um die Insel herum Richtung Southampton. Wir brauchten eine Freigabe von „Solent Approach“. Erst mal kam ein „Standby“, so dass ich Richtung Nordost abdrehen musste, um frei vom Solent Korridor zu bleiben. Dann wurde ich gefragt, was ich wollte (ein ILS auf die 26 in Bournemouth). Danach gab es in schneller Folge einen Sinkflug auf 3.000 Fuß und dann Radar Vectors auf das ILS.

Beim Tower gab ich bekannt, dass ich zu Bliss Aviation wollte. Daher gab es nach der Landung sofort die zugehörige Rollfreigabe.

Auf dem Vorfeld bei Bliss Aviation stand ein junger Mann, der uns in die Parkposition einwies. Hier zeigte sich, wie wichtig der vorherige PPR-Anruf ist. Denn wenn man einfach so dorthin rollt, ist u.U. niemand da und man ist auf dem gesicherten Flughafenareal gefangen.

Der Handler half beim Rückwärts-Einparken, legte Chocks vor und brachte unser Gepäck zum bereitstehenden Taxi. Weniger als zehn Minuten nach dem Abstellen waren wir mit dem Taxi unterwegs. Wir ließen uns auf Verdacht an die Küste bringen.

Hotelzimmer mit Meerblick gab es keine mehr, soviel wussten wir bereits. Wir wuss-

ten bloß noch nicht, warum. Also nahmen wir ein günstigeres Zimmer, wo wir uns sowieso nur selten aufhielten.

Bournemouth im Flieger-Rausch

Gleich nach dem Einchecken machten wir uns auf den Weg zum Bournemouth Pier. Endlich verstanden wir, was hier los war. Entlang der ganzen Küste waren Lautsprecher aufgebaut, Parkverbot- und jede Menge Hinweisschilder. Die Stadt bereitete sich auf das Bournemouth Air Festival vor, „The UK's largest Air Festival", das vom 1. bis zum 4. September Hunderttausende in das Seebad locken würde. Wie schade, dass ich meine Frau schon am 30. August nach Hause fliegen musste, damit sie am Tag danach wieder ihrer Arbeit nachgehen konnte.
Hauptattraktion – wie jedes Jahr – würden bei dem Event die „Red Arrows" sein, die jeden Nachmittag ihre Show vor dem Strand abziehen würden. Ein Auftritt der Red Arrows, der Kunstflugstaffel der Royal Air Force, ist für die Engländer so etwas wie ein Papstbesuch für polnische Katholiken. Einen höheren Unterhaltungswert hätte für die Briten lediglich noch die Vorbeifahrt eines Royals in einer goldenen Kutsche. Wobei Letzteres die ungefährlichere Variante wäre.

Die Flüge der Red Arrows – obwohl von Profis geflogen – bergen Risiken in sich. So kamen wir gleich zu Beginn unseres Spaziergangs am Red Arrow Memorial vorbei. Am 20. August 2011 verlor Flt Lt John Eggin sein junges Leben als „Red 4" nach einem high-g Manöver beim „Break" über der Runway von Bournemouth. Offenbar verlor er durch die g-loads das Bewusstsein. Anstatt wie die anderen seiner Staffel zu landen, verlor er stetig an Höhe und reagierte auch nicht mehr auf Funksprüche seiner Kameraden.

Das Red Arrow Memorial in Bournemouth. Zum Jahrestag des Unglücks mit roten Bändern und roten Blumen geschmückt.

Er stürzte mit seinem Jet in ein Feld und starb an Ort und Stelle.
Die Stadt Bournemouth hatte damals Geld für ein Denkmal bereitgestellt. Entwürfe kamen von 40 Schulen aus dem Stadtgebiet. Der beste davon von Schülern einer Primary School. Ein Künstler machte daraus ein Monument aus Edelstahl und buntem Glas, das heute über dem East Cliff steht, nahezu dem „show center“ des Air Displays.
Wir würden also die große Show verpassen. Schade eigentlich. Ein alter Taxifahrer meinte später zum Festival relativierend: „Every year the same aircraft …“
Die Red Arrows hatten wir beide unabhängig voneinander zuletzt als Jugendliche in den 1970er-Jahren in Deutschland gesehen. Damals flogen sie noch mit Gnat T.Mk.1 Jets. Für die Red Arrows war bereits eine Restricted Area über NOTAM veröffentlicht. Und Karten, welches Gebiet vor der Küste zwischen und vor den beiden Piers von Bournemouth und Boscombe für Boote aller Art gesperrt sein würde. Letzteres ist für die Flugsicherheit besonders wichtig. 1980, dem ersten Jahr, in dem die Red Arrows mit den damals brandneuen Hawk Jets flogen, fuhr eine Segeljacht unter Motor in das Sperrgebiet beim Bournemouth Air Festival, just in dem Moment, als das „Syncro Pair“ seine Inbound Turns beendet hatte und aufeinander zu flog. Die Piloten hatten natürlich die Augen nur aufeinander gerichtet. Mit einem Eindringling hatten sie nicht gerechnet. Außerdem ist ein Mast ohne Segel bei 400 Knoten nur schwer auszumachen. Squadron Leader Steven Johnson kollidierte mit dem Mast, der einen Teil seiner Tragfläche und das Querruder abtrennte. Johnson verlor sofort die Kontrolle und rollte nach rechts. Obwohl bereits bei großer Querlage ausgelöst, brachte der ursprünglich für den Harrier entworfene Martin-Baker-Schleudersitz den Piloten in ausreichende Höhe zum Entfalten des Fallschirms. Ein Hubschrauber zog Johnson aus dem Wasser. Johnson flog bereits eine Woche später wieder mit dem Team.
Solche Unfälle sind zum Glück nur sehr selten. Bei den Red Arrows fliegen die besten „Fast Jet“ Piloten der RAF. Eine Tour mit dem Team dauert drei Jahre, danach werden die Piloten zu anderen Einheiten versetzt. Daher kommen jedes Jahr einige neue hinzu. Es gibt ein rigoroses Auswahlverfahren. Genommen werden nur die mit weit überdurchschnittlichen fliegerischen Bewertungen, und auch die nur nach einem Formation Flight Test mit „Red 1“, Interviews etc. Die Auserwählten fliegen die letzten Airshows des Jahres auf den Back Seats der Red Arrows mit, um einen ersten Eindruck zu bekommen. Nach Ende der Saison wird die ganze Einheit nach Zypern verlegt, für das Wintertraining. Die Piloten trainieren dort drei Missions am Tag, an fünf Tagen in der Woche, bis alles sitzt. In jeder Saison fliegen die Red Arrows zirka 100 Displays[2]. Schade, die Show in Bournemouth findet leider ohne uns statt.

Stadt und Landschaft

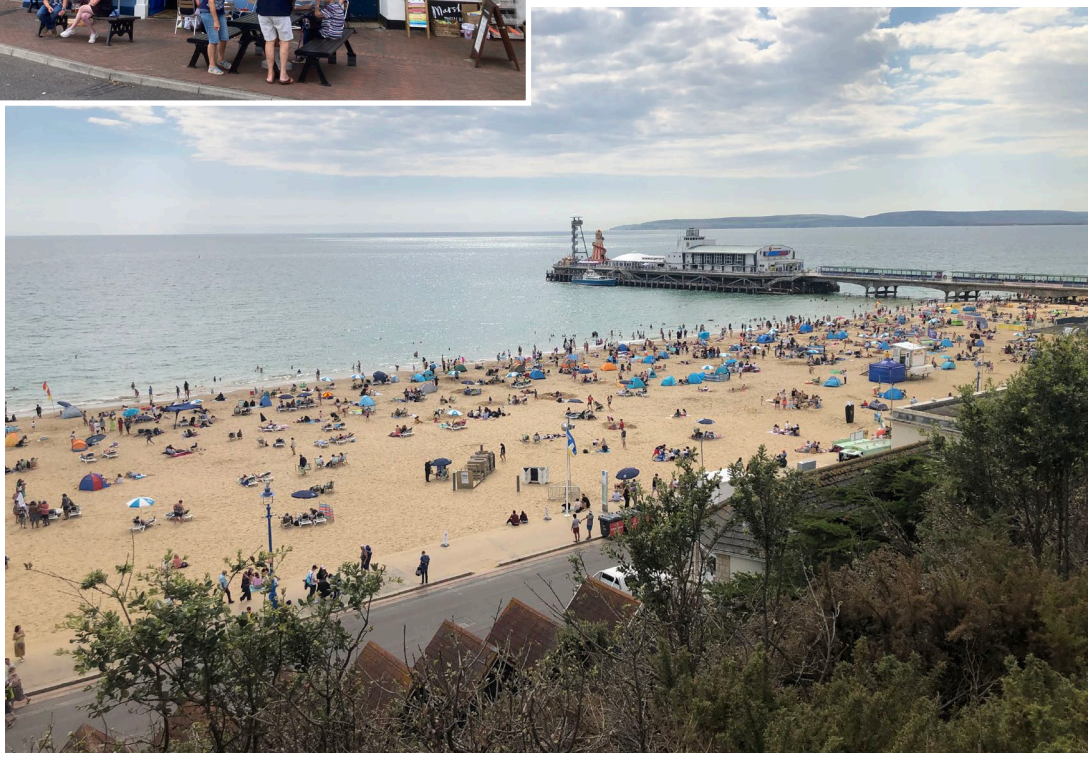
Bournemouth hat einen wunderschönen Stadtpark entlang der Bourne, einem kleinen Bach, der der Stadt den Namen gab. Da hielten sich viele junge Leute auf und eine Jazz Band spielte auf einer Freilichtbühne. Und unten am Meer waren hunderte Men-

2) Einige Informationen zu den Red Arrows aus dem Buch „The Red Arrows“ von Wing Commander David Montenegro (2022)

schen am Strand in der Sonne, ohne dass es deshalb Gedrängel gab. Wie schon in der Überschrift erwähnt, hatten wir Schwierigkeiten, unser Bargeld los zu werden. Egal, ob beim Bäcker, an der Eisdiele oder an der Kasse am Zugang zum Pier: Immer mehr Geschäfte nehmen kein Bargeld mehr. Ohne Kreditkarte gibt's dann eben kein Eis. Kann man sich aber schnell dran gewöhnen. Einfach Karte vorhalten und fertig. PIN nicht erforderlich.

Wir machten auch eine Stadtrundfahrt mit dem offenen Doppeldeckerbus. Sehr lohnenswert.
Aber wir wollten auch raus aufs Land. Von Bournemouth aus fuhren wir mit dem Bus nach Swanage für eine lange Küstenwanderung. Sehr angenehm, weg vom Trubel zu sein. Eine andere Wanderung führte uns von Christchurch zum Mudeford und von dort am Strand lang zurück. Alles sehenswert. Drei Tage in Bournemouth sind wenig …

Blick auf das Bournemouth Pier vom East Cliff aus gesehen. Im Sommer gibt es jeden Freitagsabend ein Feuerwerk auf dem Pier.
Links: Straßenszene in Poole, bei einem Stopp vom Hop-off-Hop-on-Bus



Rückflug nach Hause

Irgendwann ist jede Reise einmal vorbei. Und so war unser Rückflug für den 30. August festgelegt. Am Tag danach musste meine Frau wieder arbeiten.
Dem Rückflug sah ich entspannt entgegen, denn das Wetter würde keine gefährlichen Hindernisse mit sich bringen. Wolken waren auf dem ersten Leg nach Le Touquet bei Lydd zu erwarten. Da die Drohnen Areas alle aktiv waren, war daher ein tiefer VFR-Flug über den Kanal nicht möglich. Dennoch gab ich einen VFR-Flugplan nach Le Touquet auf. Denn überall, bis auf dem Gebiet bei Lydd, war bestes Wetter.

Einen GAR braucht man in UK für den Rückflug in die EU nicht. Also beschränkte sich der Aufwand auf den ATC-Flugplan, eine E-Mail an den Zoll in Le Touquet und einen Anruf bei Bliss Aviation, denen ich am Vortag den Abflug für 0930 local ankündigte. Wir würden um 9 Uhr am Airport sein.
Der Anruf beim Handling Provider erwies sich wie bei der Ankunft als besonders wichtig, sonst hätten wir nicht pünktlich fliegen können. Denn als wir um 9 Uhr bei Bliss Aviation vorfuhren, war das Tor noch fest verschlossen. Fünf Minuten später fuhr dann jedoch ein junger Mann vor und schloss alles auf („sorry, traffic jam“). Bezahlung war in ein paar Minuten erledigt, eine Sicherheitskontrolle gab es hier nicht. Gleich nach dem

An der Steilküste, in der Nähe von Swanage

Blick von der Fähre auf die Strandhäuschen von Mudeford. Die Holzhäuschen sind etwa 3 x 5 Meter groß, natürlich ohne Wasseranschluss. Wenn Sie eines kaufen wollen, müssen Sie schon Ihr Flugzeug veräußern, vielleicht auch noch die anderen Flugzeuge in Ihrer Halle. 460.000 Britische Pfund sollte man schon hinlegen können …

Outsidecheck rollten wir los. Nach dem Runup an der Runway fragte ich nach „Direct Needles Lighthouse“, das liegt auf der Westspitze der Isle of Wight, die man von Bournemouth aus gut sehen kann. Die Freigabe war dann: „Direct Needles Lighthouse, maintain VFR, maximum 2.000 ft, report clear of controlled airspace.“ Anschließend gab es die Startfreigabe. Bald nach dem Abheben konnte ich die Isle of Wight schon gut sehen und nahm Kurs auf die Needles, die ich meiner Frau zeigen wollte. Wir flogen in 1.500 Fuß, der VFR Halbkreisflughöhe für Flüge Richtung Osten.

Nachdem ich das Verlassen der Kontrollzone gemeldet hatte, wollte mich der Towerlotse zu London Information schicken. Ich bat stattdessen, nach Farnborough Radar für Radar Service wechseln zu können. Das war kein Problem, aber Farnborough meinte dann, wir seien zu tief für Radar Service, wir sollten doch nach London Info wechseln. Das habe ich dann gemacht und eben unsere Position und Route verbal durchgegeben.
Wir sahen uns die Needles an und dann auch das Hurst Castle, eine Festungsanlage auf der anderen Seite des Solent. Alles sehr schön im Sonnenlicht zu sehen. Im Solent lag ein großer britischer Flugzeugträger mit der charakteristischen Ski-Rampe für die Harrier Jets. Ich wäre gern mal drüber geflogen, aber in diesen weltpolitisch unsicheren Zeiten wollte ich nicht unangekündigt tief

über ein aktives Kriegsschiff fliegen. Der Träger wartete wahrscheinlich auf seinen Einsatz beim Bournemouth Air Festival.
Der Flug ging weiter entlang der Küste wie auf dem Hinflug. Alles schön zu sehen. Bei Shoreham flog ich etwas weiter aufs Wasser hinaus, um frei von der ATZ zu bleiben. Dann erforderten hohe, dunkle Wolkentürme voraus über Lydd eine neue Entscheidung. Rechts über dem Meer lag die Wolkenuntergrenze knapp höher als wir in ca. 2.000 Fuß. In dieser Richtung war der Himmel deutlich heller. Auf dem Funk hatte ich schon von anderen Piloten die Anfragen mitbekommen: Alle Danger Areas waren mit Drohnenverkehr aktiv. Also konnte ich weder in dieser Höhe weiterfliegen noch VFR bleiben. Ein letzter Blick auf das Kollisionswarngerät, das keinen Verkehr über dem Wasser zeigte, und ich entschied mich, IFR weiterzufliegen, in die Wolken zu steigen und direkt Richtung Le Touquet abzudrehen. In den Funk kam ich erst mal nicht herein, weil viel geredet wurde.

Hier zeigt sich wieder, wie flexibel man ist, wenn man IFR fliegen kann. Aber auch, dass man dazu gut in Übung sein muss, um die Kontrolle über das Flugzeug in den Wolken zu behalten, wenn man gleichzeitig: in die Wolken einfliegt, den Kurs ändert, den Steigflug beginnt, das Navigationsgerät umprogrammiert und auf der Info-Frequenz die Planänderung und den Wechsel zu IFR bekannt gibt. Zuerst einmal: Fliegen geht vor – Funken kommt zuletzt. Ich habe das so gemacht:

- Heading Bug grob in Richtung Le Touquet gesetzt,

Einige der Drohnen Danger Areas, die bei tiefen Wolken den gesamten VFR-Verkehr zwischen Frankreich und England abklemmen (Sky-Map).

- Kurve nach dem Attitude Indicator einleiten,
- Autopilot ON auf Heading,
- Climb Power setzen, Flugzeug im Climb austrimmen,
- Direct Le Touquet ins GTN650 eingeben,
- Autopilot auf NAV,
- London Info informieren.

London Information wollte danach als Erstes die ETA für die FIR Boundary. Das habe ich erst mal mit „Standby“ beantwortet und das Cockpit aufgeräumt. Dann habe ich das Estimate durchgegeben.
Alles in allem war das völlig unkompliziert und stressfrei. Man muss nur strukturiert arbeiten. Bald waren wir aus den Wolken raus und flogen darüber ganz entspannt Richtung Frankreich.
Rechtzeitig bat ich um das Verlassen der Frequenz, um mit Lille Approach zu reden. Von dort erhielten wir dann einen Radar Vector, weil vor uns ein anderer im Anflug war. Anschließend gab es ein Direct zum RNP Approach straight-in auf die 13.
Le Touquet lag vor uns im Sonnenschein. Nach einem kurzen Tankstopp waren wir unterwegs nach Hause.

Fazit

Wer viel fliegt und gerne längere Touren macht, sollte unbedingt die IFR-Lizenz erwerben. Das eröffnet ganz neue fliegerische Möglichkeiten. Die IFR-Navigation ist heutzutage viel einfacher als in den 1970er-Jahren, als ich IFR fliegen gelernt habe. Auch die Möglichkeit, heute im Cockpit das Bodenwetterradar über Satellit abzurufen, macht das Fliegen in den Wolken viel sicherer. Dieses Tool sollte man aber nicht nur zum Fliegen nutzen, sondern auch dazu, zu entscheiden, wann man besser nicht IFR weiterfliegt – so wie wir auf dem Hinflug. Menschen mit IFR-Lizenz sollten regelmäßig auch bei gutem Wetter IFR-Flüge machen, um fit zu sein, wenn mal die IFR-Fähigkeiten und die eingeübten Handlungsabläufe gebraucht werden.
Aber egal, ob IFR oder VFR: Ab nach England! Reisepass und Kreditkarte nicht vergessen …

PeterKlant@Lindbergh-aviation.de
Alle Fotos, wenn nicht anders erwähnt: Martina und Peter Klant