

„Go-around, Lamas on the runway... „



England 2010

von Rick Minssen

Die Idee gefiel auf Anhieb: wir fliegen mal nach England. So weit – so gut. Aber nun begann die eigentliche Arbeit: wie kommt man an Informationen heran, wohin soll's denn genau gehen, was erwartet einen dort? Fragen über Fragen...

Preparation

Um an Informationen heranzukommen half Siggie Kottytsch, der Betreiber von www.eddh.de, in dem er mir eine Auswertung aller englischen und irischen Flugplätze von den *Pireps* auf seiner Seite zur Verfügung stellte, denn: im Internet war etwas "brauchbares" mit Tipps und Hinweisen so ohne weiteres nicht zu finden. Aus den PIREPS wurden 10 Flugplätze ausgewählt mit Anflugfotos, Google-Earth Bildern, Informationen über Zelten, Sprit, Landegebühren etc. Aber letztlich entscheidet ja immer das Wetter...

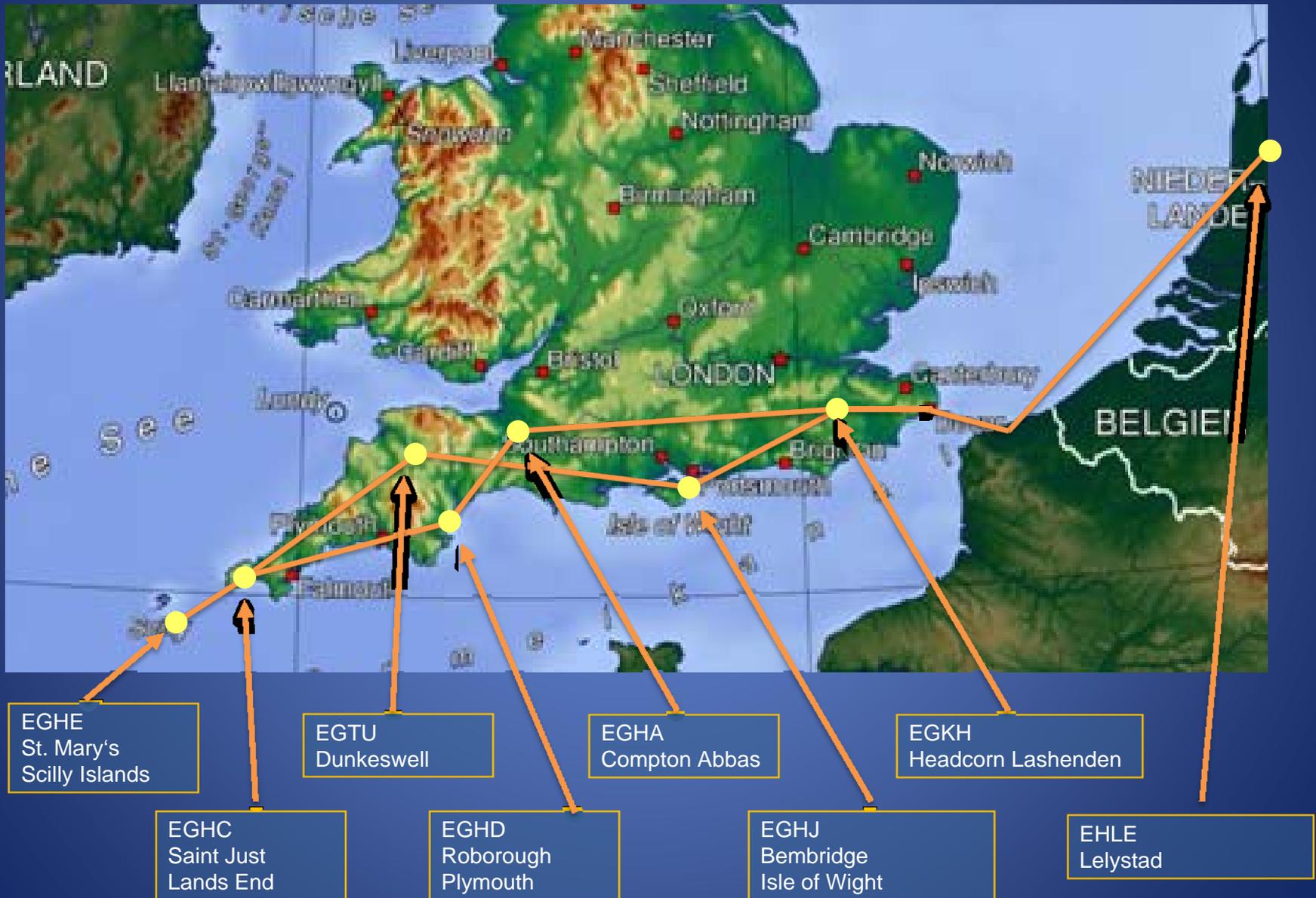
„In case of ...“

Was nimmt man alles mit ins unbekannte Terrain? Zelt, GPS, aktuelle Karten... klar, und für den Flieger? Hier eine kleine Liste, was sinnvoll erschien:

- 2 Zündkerzen
- 3/4 Zoll Schlüssel
- Kerzennuss plus Knarre
- Ventildeckelschrauben (4)
- Sicherungsdraht
- Zange
- Seitenschneider
- Engländer groß und klein
- Tape
- 1 Schlauch für Reifen (alle 3 gleiches Maß bei PA28)
- Schraubendreher Schlitz/Kreuz,groß/klein
- Trichter mit Wasserabscheider
- 4 l Öl mit Trichter



Die Süd-England Route im Überblick



Tour planning

Um es vorweg zu nehmen: die Tour war etwas anders geplant. Aber das Wetter und zusätzliche Tipps von einheimischen Piloten ließen dann letztlich die Tour so aussehen:

Finkenwerder - Hilversum - Headcorn --/-- Bembridge - Dunkeswell
- Saint Mary's Airport --/-- Saint Just Airport - Roborough - Compton
Abbas --/-- Headcorn - Lelystad --/-- Finkenwerder

Freitag, 04. Juni 2010: Hamburg-Finkenwerder – Hilversum – Headcorn

Flugzeug packen. Tanken, Flugplan aufgeben, kurz etwas essen und gegen 13:00 Uhr ging es dann los Richtung Hilversum. Ein kleiner Flugplatz in Holland, günstige Landegebühr, Zoll und tanken kein Problem. Etwas problematischer war der Weiterflug, weil Dutch Mil Information uns um Amsterdam herum nur 1.200 ft max gab (gilt generell dort, auch über bewohntem Gebiet!) sowie uns aufforderte, den Transponder auf standby zu stellen, der Radarschirm sei zu voll... Über dem Kanal gingen wir auf FL 70 on top Richtung Dover VOR, und schalteten um auf London Information. Es war einer der schönsten Flugabschnitte. Kurz vor Dover sanken wir dann runter auf 3000 ft und gingen direkt nach Lashenden (Headcorn), einem Platz mit regem Fallschirmbetrieb, der Dank einer Eisenbahnlinie und einem NDB sehr leicht zu finden ist. Dort angekommen wurden die Pässe kurz registriert, Flugplan automatisch (!) geschlossen, Zelte aufgebaut und dann ein wenig entspannt bei Kunstflug, Balloning und einer Helikopter-Vorführung.



Zwischenlandung Hilversum



Kanalüberquerung „on top“, FL 70

Tipps zum Flugplatz Headcorn:

Zur Zeit wird in Headcorn an einem neuen Toilettenhaus gebaut inkl. Duschen, soll im Juli 2010 fertig sein. Damit hat der alte, „nicht mehr so schöne“ Container dann endlich ausgedient.

Es gibt dort direkt am Platz auch einen Pub. Wer aber lieber einen richtigen, gemütlichen Pub sucht: Flugplatz verlassen, nach links gehen, der Straße folgen, ca. 15 – 20 Minuten Fußweg nach Smarden, in den BELL INN, Bell Lane, Kent TN278PW (auf der rechten Seite). Super Essen, urgemütlich, es lohnt sich dorthin zu gehen !

Wer in Headcorn zeltet, sollte nachts mit Besuch von Lamas rechnen. An der Landebahn wird eine Schafsherde zusammen mit Lamas gehalten. Die Lamas reißen manchmal aus – und schauen dann gerne mal Abends bei dir vorbei...

In Headcorn tanken (mind. 50 Liter) heißt: keine Landegebühr !



Balloning in Headcorn



Der Nachwuchs wird für's fliegen interessiert



Pub direkt am Flugplatz Headcorn

Samstag, 05. Juni 2010

Bembridge - Dunkeswell - Saint Mary's Airport

Wir entschlossen uns, die Südküste entlang zu fliegen, um auf die Insel Scilly Islands zu kommen. Sandown war das ursprüngliche Ziel auf der Isle of Wight. Einheimische Piloten rieten uns jedoch davon ab, da der Flugplatz vor kurzem seine Lizenz verlor, und Landungen ab sofort nur noch auf eigene Gefahr möglich sind. Also ging es zum Nachbarplatz Bembridge. PPR ist nicht mehr erforderlich. Eine feste Piste, leichter Anflug, sie steigt etwas zum Wasser hin an. Ein Restaurant ist vor Ort, wo auch die Landegebühr entrichtet wird. Für einen kurzen Halt ideal. Die Tagestour führte weiter nach Dunkeswell zum tanken, weil es keinen Sprit auf Scilly Islands gibt. Wer nach Dunkeswell fliegt sollte aufpassen: ca. 5 NM östlich des Platzes gibt es noch einen anderen Platz, gleiche Bahnsituation, jedoch um 20 Grad gedreht – sehr leicht zu verwechseln ! Leider war diese Piste auf den Jeppesen-Karten nicht verzeichnet, so dass wir froh waren, den Landeanflug noch rechtzeitig abrechnen zu können. London Information war hier hilfreich mit einem Heading. Allerdings rätseln wir heute noch, was der Lotse auf die Frage hin, wo denn der Flugplatz sei, mit „half past eight“ meinte...

Nach Dunkeswell nahmen wir uns für heute den letzten Step vor: Saint Mary's Airport auf Scilly Islands. Um hier hin zu kommen, muss man einen Flugplan aufgeben. Außerdem hat Scilly Islands eine ausgedehnte Mittagspause, so dass man uns erst ab 17:30 Uhr in den Korridor ließ. Dieser Platz ist zwingend PPR, weil Lands End und Scilly Islands jederzeit wissen möchten, wer alles in dem Korridor über Wasser ist.



St. Mary's Tower, Scilly Islands



St. Marys ist anspruchsvoll: starkes Gefälle, wechselnder Belag

Am Ziel:
St. Marys, südwestlichster
Flugplatz Englands

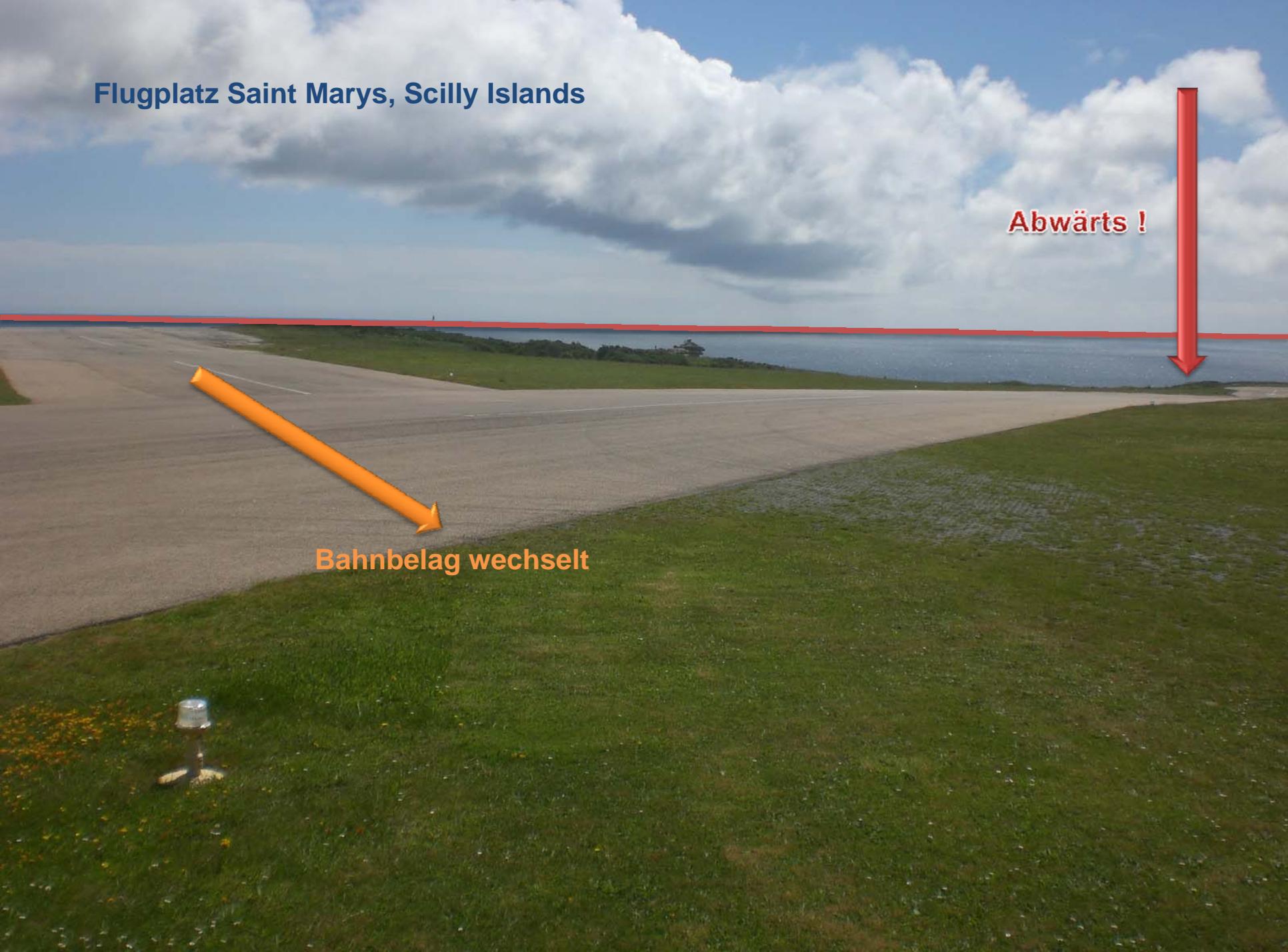


Flugplatz Saint Marys, Scilly Islands

Abwärts !



Bahnbelag wechselt



Dort angekommen fragten wir eine Taxifahrerin nach einem Hotel. Diese telefonierte gleich herum und siehe da: im besten Hotel, dem STAR CASTLE HOTEL (in einem alten Castle) gab es noch Zimmer – natürlich zu einem Spezialpreis.

STAR CASTLE HOTEL - Eingang



Ausblick



STAR CASTLE HOTEL - Zimmer

STAR CASTLE HOTEL



STAR CASTLE HOTEL - Anlage

Sonntag, 06. Juni 2010 Saint Mary's

Nach dem Frühstück machten wir einen Fußmarsch in Richtung Flugplatz. Den Rückweg gingen wir einen schmalen Trampelpfad die Küste entlang, der uns beeindruckende Bilder bescherte. Eine Vegetation, die man eigentlich nur in Spanien erwartete gepaart mit Häusern in einem urenglischen Baustil – das hatten wir so noch nie gesehen.



Impressionen
von
Scilly Islands



Impressionen
von
Scilly Islands



Montag 07. Juni 2010

Saint Mary's

Am Montag gab es einen Wettereinbruch. Wir verbrachten fast den ganzen Tag am Flughafen, und mussten uns gegen 16:00 Uhr ein neues Hotel suchen, um bis Dienstag zu warten.

Dienstag, 08. Juni 2010

**Saint Mary's (Scilly Islands) – Saint Just Airport (Lands End) –
Plymouth - Compton Abbas**

Endlich – das Wetter klarte wieder auf, es konnte weitergehen. Der Einfachheit halber benötigten wir keinen Flugplan, weil wir in Lands End gleich wieder landen wollten. Normalerweise ist ein Flugplan zwingend, wenn man den Korridor über Wasser entlang fliegen möchte.

Bevor wir jedoch wieder aufs Festland flogen, wollte ich unbedingt noch den äußersten süd-westlichsten Punkt von England umfliegen: Bishop's Rock, der berühmte Leuchtturm mitten im Atlantik. Gerade, als wir ihn erreicht hatten, mussten wir auch sehen, dass wir von dort auch wieder wegkamen, denn hier kam die nächste Schlechtwetterfront gerade auf uns zu...



**St. Mary's
Airport auf
Scilly Islands**



**Bishop's Rock, südwestlichster Punkt
Englands, mitten im Atlantik**

In Lands End angekommen herrschte bei mir leichte Verwirrung. Der Platz hat 4 (!) Bahnen, die alle nicht so besonders gekennzeichnet sind. Sicher, es gibt mit Gehwegplatten ausgelegte Startbahnzahlen – das war aber auch schon alles. Keine Bahnmarkierungen, Halbbahnmarkierungen, Begrenzungen... nur ein paar Spuren im Gras.

In der kleinen Gaststätte trafen wir einige Piloten von den Insel-Fliegern. Man kam ins Gespräch, und sie empfahlen uns Compton Abbas, einen kleinen Flugplatz, der sich auf die General Aviation spezialisiert hatte. Doch zuvor flogen wir noch Plymouth an, um die Maschine wieder aufzutanken.

Was wir hier erlebten, fällt unter die Rubrik: „Kurioses“. Wir meldeten uns auf Plymouth Approach – dieser führte uns zum Platz... gab uns die Landeerlaubnis... und führte uns zur Tankstelle. Als wir im Tower bezahlten meinte dieser nur: „Wir haben übrigens auch eine Apron - Frequenz“. Ok, gut zu wissen. Einsteigen, Anlassen und auf Apron melden. Dieser ließ uns rollen, halten – und gab uns die Startfreigabe.

Fazit: Plymouth hat **wirklich** einen Tower – ich habe nur nie mit ihm gesprochen...

... verfügt über 4 (!) Landebahnen



...2 rot, 2 weiß - auf Glidepath:
Anflug auf Plymouth



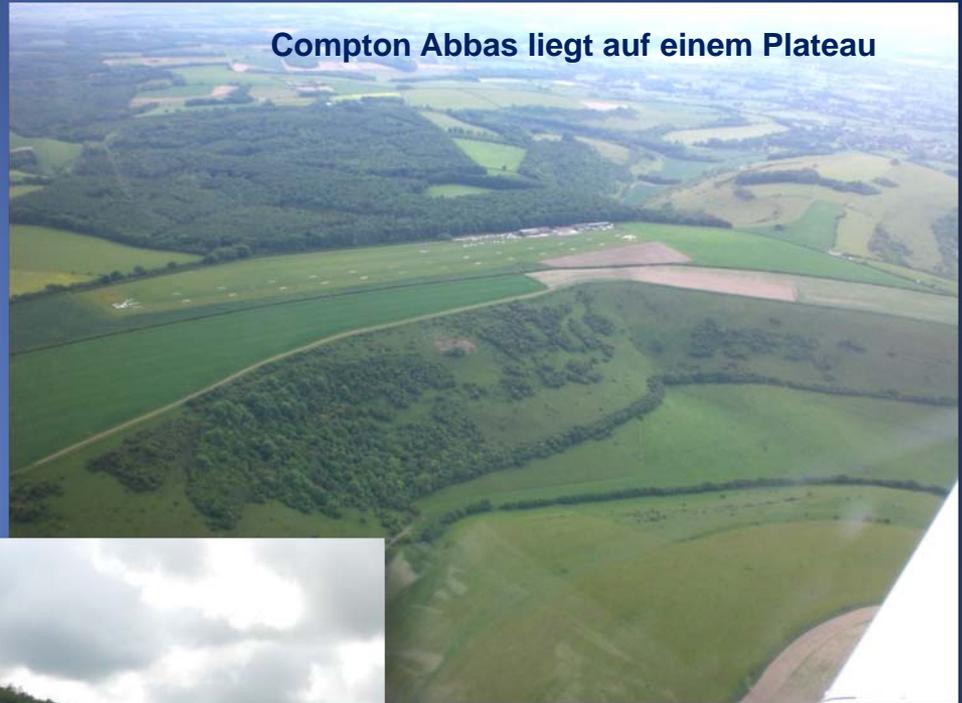
... Plymouth Tower



Weiter ging es in Richtung Compton Abbas, einem Flugplatz, der von den fliegenden Kollegen in Lands End empfohlen wurde. Der Platz liegt auf einem Plateau. Die Bahn ist gut zu erkennen, hat eine Absenkung in der Mitte – ist aber bei 800m kein Problem.

Es gibt vor Ort ein Restaurant, zelten direkt an der Maschine ist kein Problem, die Landege-
bühren betragen 10 Pfund – Übernachtung und Abstellen nochmals 10 Pfund.
Alles im Rahmen.

Wir schlugen unsere Zelte auf,
genossen den Sonnenunter-
gang und den Ausblick über
Englands hügeliges Land.



Compton Abbas liegt auf einem Plateau



Compton Abbas



**Oldtimer De Havilland in Compton Abbas,
für Piloten über 1,90m ...**



Abendstimmung

Mittwoch, 09. Juni 2010

Der nächste Tag brachte den typischen, englische Frühnebel mit sich, der sich nach 3 Stunden aber auflöste. Diese Stunden haben wir genutzt für ein „englisches Frühstück“. Zugegeben: ist Geschmackssache. Aber man sollte doch alles mal probieren...



Gewöhnungsbedürftig: „Breakfest“



„British VMC“ ...



Abendstimmung zuvor

Wir flogen von Compton Abbas zurück nach Headcorn-Lashenden. Ein Besuch in Headcorn selbst ist empfehlenswert, jedoch ist der Weg dorthin nicht ganz ungefährlich. Die Landstraße bietet nicht viel Platz im Seitenstreifen, die meisten Autos wichen etwas aus... nun ja, die meisten. Fußmarsch: ca. 20 Minuten. In Headcorn selbst gibt es einen Supermarkt, Restaurant und einen Outlet-Laden, in dem man preiswert Kleidung kaufen kann. Ansonsten ist der Ort sehr ruhig. Den Straßenverkehr regelt eine interessante Ampel. Während die Fußgänger noch grün haben, geht die Ampel für die Autos nach kurzer Zeit schon auf gelb – und die Autos dürfen dann schon fahren. Wir haben uns dort auf eine Bank gesetzt, und uns dieses Entertainment angesehen – es funktioniert ! Kein Stau mehr...

Als wir zurückkamen, war es mal wieder soweit: Lama auf der Piste ! Der Türmer von Headcorn näherte sich dem Tier – und scheuchte es erst einmal wieder zurück über den Zaun – bis zum nächsten Mal...

Donnerstag, 10. Juni 2010, Headcorn

Das Wetter war in der Nacht stürmisch mit viel Regen, Der Tag war absolut nicht fliegbar. Wir sollten uns auch erst morgen, am Freitag in Lelystad zum KLM-Treffen einfinden, vielleicht wird das Wetter ja noch ein wenig besser.

Zum Zeitvertreib – und man wird nicht unnötig nass – bin ich zum Tiger Club hinüber gegangen. Dort zeigte man mir gerne die ganzen Schätze in der gegenüberliegenden Halle – beeindruckend !!



„Go around – Lamas on the runway“

Tipps zum Flugplatz Headcorn:

In Headcorn ist der legendäre Tiger Club zu Hause. Man sollte einen der Clubmitglieder vor Ort ansprechen, und sich unbedingt die Halle zeigen lassen, in dem wahre Schätze verborgen sind. Einige Beispiele gibt's hier:



Legendär: der Tiger Club



Freitag, 11. Juni 2010,

Headcorn - Lelystad

Das große Zittern: wie wird das Wetter? Morgens sah es noch nicht so richtig fliegbar aus. Wir warteten bis zum Nachmittag, nachdem wir immer wieder das Wetter gecheckt hatten. Geholfen hat uns ein Ausbilder der örtlichen Flugschule, der sich mit dem örtlichen Wetter weitaus besser auskannte.

Es gab eine kleine Lücke, zwischen den ganzen Tiefausläufern – die mussten wir erwischen. Um 16:15 Uhr local war es dann soweit. Nach Flugplanaufgabe, die nicht länger als 5 Minuten brauchte (keine Vorlaufzeit von einer Stunde, so wie hier!) ging es los Richtung Dover VOR.

Gleich nach dem Abheben merkten wir: Untergrenzen von 700 ft, das ist nicht wirklich viel... So flogen wir durchs flache England zum Dover VOR, über den Kanal, die belgische Küste entlang nach Holland. Es war schon anstrengend, Arbeitsteilung im Cockpit ist hier wirklich hilfreich, hinter uns kam schon die nächste Front mit noch schlechterer Sicht...

Unsere Kollegen aus Hamburg kamen einen Tag später – gute Entscheidung !



Samstag, 12.06.2010

Besuch der BATAVIA

Auf der ganzen Welt ist die Batavia-Werft aufgrund der Rekonstruktion des VOC-Schiffs Batavia bekannt. Jetzt gibt es ein neues Bauprojekt: "De Zeven Provinciën": das Flaggschiff von Admiral Michiel de Ruyter. Durch den naturgetreuen Nachbau der Schiffe erwacht Geschichte zu neuem Leben. Doch das ist noch nicht alles. Auf der Werft und von den Bootsstegen aus kann man an Werktagen ganz aus der Nähe beobachten, wie die Schiffszimmermänner auf die althergebrachte Art gewaltige Stämme aus Eichenholz bearbeiten. Leider war heute Samstag...

Ein genialer Ausflug von KLM –
Danke !

Bau mit
riesen
Schablone



**Riesen-Lampe
für's Heck**



Schiff BATAVIA, ein originaler Nachbau

Sonntag, 13.06.2010 Lelystad - Hamburg-Finkenwerder

Die Heimreise verlief problemlos, der Flugplan wurde vom Hamburg-Tower um 14:01 Uhr geschlossen.

Zum Abschluss noch einige Anmerkungen:

Hilfreich in England war der Pooley's, ein Werk ähnlich dem des Fliegertaschenkalenders. Er enthält viele Plätze, die sonst **nicht** verzeichnet sind, diverse Tipps und er hat sich als sehr nützlich erwiesen. Als teilweise absolut **unzulänglich** würde ich die Jeppesen-Karten einstufen. Es sind diverse Plätze zur Orientierung **nicht** verzeichnet (eben sekundär Material) . Es fehlen viele große Straßen, Seen etc. . Wer die original VFR Karte aus England danebenlegt, kommt beim vergleichen aus dem Staunen nicht mehr 'raus. Mein Tipp: besser mit englischen Karten fliegen !

GAR (General Aviation Report sind nur notwendig bei Flügen Irland / England.

Die Notfall-Liste für Werkzeug und Equipment erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit – ist nur eine Idee aus den Erfahrungen heraus...

Kostenfallen: grundsätzlich Plätze der British Airport Authority meiden - absurde Preise! (etwa: Glasgow, Edinburg). Auf vielen Plätzen ist eine gelbe Warnweste Pflicht, sollte man dabei haben...



Wetter in England	:	http://www.metoffice.gov.uk/
Allgem. Infos	:	http://www.pilotweb.aero/
AIP England	:	http://www.nats-uk.ead-it.com/public/index.php.html



Fazit:

Die Planung machte riesen Spaß. Ich hätte nie gedacht, das Süd-England so hügelig ist. Bei Hügeln von 2000 ft kommen die Wolken manchmal schon sehr nahe. Süd-England ist absolut eine Reise wert, auch hier komme ich gern wieder, für ein „Go around, Lamas on the runway !“.