

Das Maximum aus zwei grauen Wintertagen geholt – IFR ins sonnige London

Auch im Winter lassen sich bei entsprechender Planung mit kleinen GA-Flugzeugen ohne Turbo und FIKI sinnvolle Flüge durchführen, die über reine Trainingsvorhaben hinausgehen. Zwischen Weihnachten und Neujahr ging es kurz entschlossen für zwei Tage von Lübeck nach London. Hier soll das strukturierte Vorgehen bei Planung und Durchführung eines solchen Flugs im Vordergrund stehen. Schön ist, dass auch solche relativ einfachen Flüge immer wieder neue Erkenntnisse bringen ...

Private Wintertrips führen (wenn es keine Skitrips sind) meist eher in Städte. Schließlich haben Städte zu jeder Jahreszeit einiges zu bieten. London bietet sich da an, da es in Südengland selten wirklich eiskalt ist (im Gegensatz zu Paris oder Berlin) und vor Ort natürlich immer für Programm gesorgt ist.

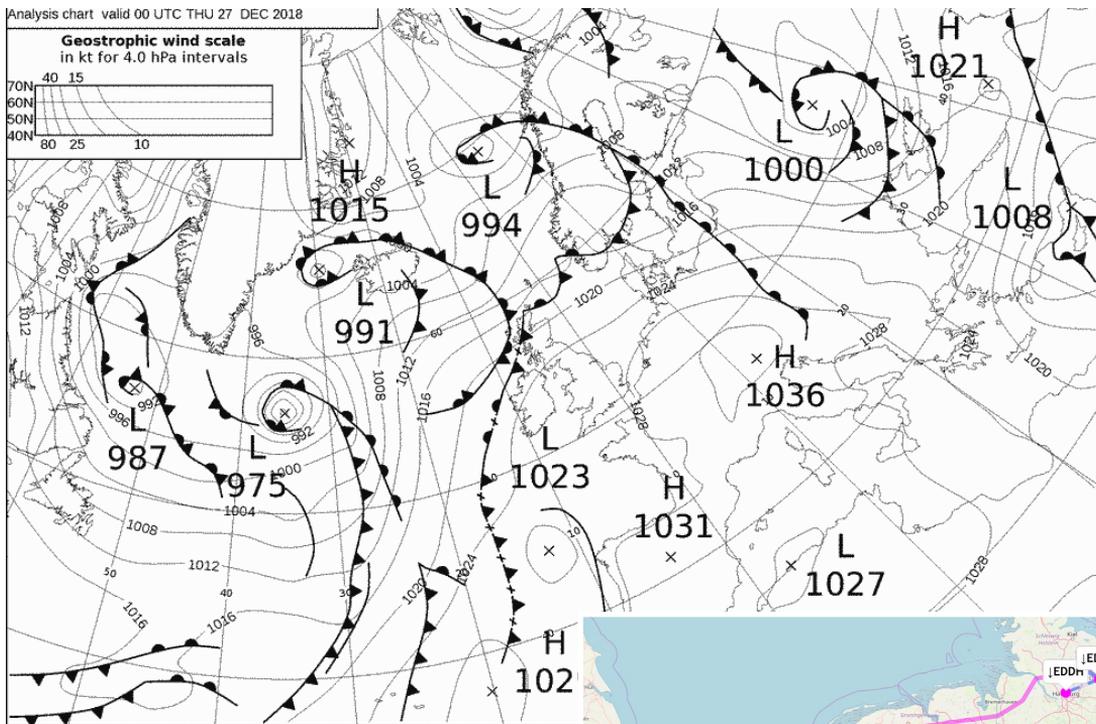
Da für dieses Vorhaben nur zwei Tage zur Verfügung standen, sollte es am ersten Tag so früh wie möglich losgehen. Am zweiten Tag sollte es möglichst erst am späten Nachmittag wieder zurückgehen. Mit einer SR22 (non-turbo) sind für diese auf dem Großkreis ca. 420 Meilen lange Strecke oh-

ne Wind jeweils ca. zwei Stunden und 40 Minuten zu planen.

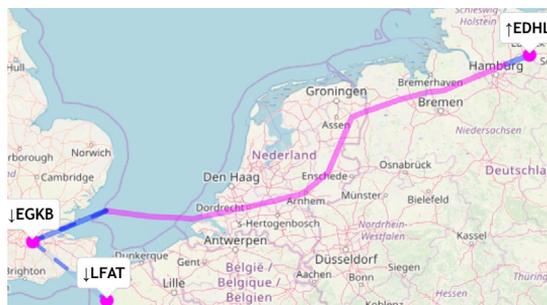
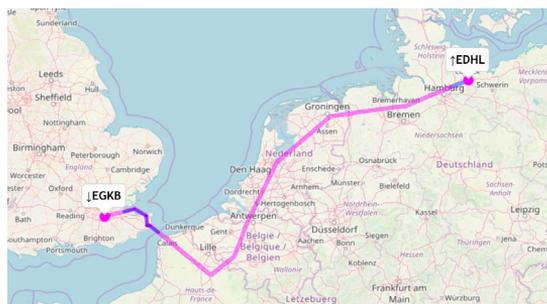
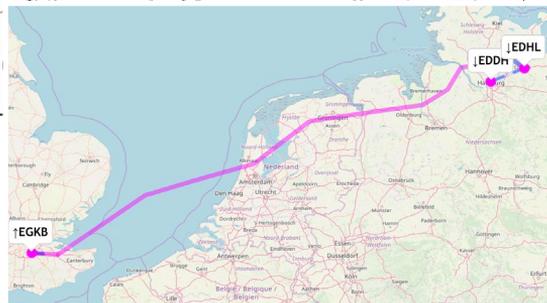
Das Wetter

Das Wetter war von Hochdruck über Westeuropa geprägt. In Norddeutschland, das ganz am nordöstlichen Rand dieses Hochs lag, gab es lediglich relativ tiefe, teils hochnebelartige Stratusbewölkung, aus der ganz gelegentlich leichter Sprühregen fallen sollte. Solch ein Wetter ist für IFR eigentlich ideal, denn wo es solche Bewölkung gibt, gibt's selten richtigen Nebel. In Südengland herrschte starker Hochdruck und vor allem morgens leichte Nebeltendenz. Aber vor allem somit keinerlei frontales Geschehen. Und es sollte auch am Boden keine eiskalten Temperaturen geben, was natürlich ebenfalls gut ist, zumal man im Winter am Rückflugtag kein völlig vereistes Flugzeug auf dem Vorfeld vorfinden möchte.

Was man allerdings berücksichtigen muss, ist auf dem Hinflug stets der Gegenwind. Auf der Strecke nach London herrscht nahezu immer Wind aus Südwest, West, Nordwest oder Nord. Und zwar nicht zu knapp. Meist hat man also mit nennenswertem Gegenwind zu tun, der natürlich eingeplant werden muss.



Ruhiges Hochdruckwetter über großen Teilen Westeuropas – für IFR-Flüge ideal. Solche Wetterlagen sind im Winter häufiger als man vielleicht denken würde. Rechts: Abb. 1: Das Standardrouting von Norddeutschland nach Südengland führt zu lange über Wasser. Abb.2: Das Routing mit der Devise „avoid open waters“ führt weit bis nach Frankreich hinein – auch nicht ideal. Abb. 3: Kompromisslösung via südlich von Rotterdam. Dass dieses Routing im Flug später für Unterhaltung sorgen würde, war auf den allerersten Blick nicht erkennbar.



Auswahl des Zielflughafens: Southend vs. Biggin Hill

Insbesondere bei kürzeren Reisevorhaben sind geringe Transferzeiten am Boden wichtig. Also muss der Platz gut angebunden sein. Grasplätze fallen in UK im Winter eher aus, weil diese tendenziell völlig aufgeweicht sind. Außerdem ist bei Nebelgefahr ohnehin das Vorhandensein eines ILS-Anflugs sinnvoll.

Dies ergibt für London zwei sinnvolle Optionen: Biggin Hill EGKB (ca. 25 km südlich der Stadt gelegen) und Southend EGMC (ca. 55 km östlich der Stadt gelegen). Auf den ersten Blick eine klare Sache für Biggin Hill. Jedoch hat Southend den Vorteil, dass man vom Flughafen aus direkt in einen Schnellzug Richtung London steigen kann, während man in Biggin zunächst knappe 15 Minuten mit einem Taxi oder Uber zur nächsten Bahnstation fahren muss. Letztlich sind beide Optionen zeitlich vergleichbar, sprich man braucht ab der Landung ca. eine knappe Stunde, bis man mitten in der City ist.

Southend und Biggin Hill haben, was die Gebührenordnung angeht, eine etwas unterschiedliche Gewichtsrastrung. In unserem Fall (1.542 kg MTOW) ist Biggin Hill etwas günstiger als Southend (bei über 1,7 Tonnen MTOW wird zunächst Southend wieder etwas günstiger); außerdem kostet auch das Avgas in Biggin Hill etwas weniger. Also soll es dorthin gehen. Alternates: Southend und Le Touquet.

Seit ein paar Jahren hat auch Biggin Hill eine PPR-Regelung. Dieses PPR (reine Formalität) soll man ausschließlich durch Ausfüllen eines Online-Formulars einholen.¹

Ein erneutes PPR ist noch mal für den Start notwendig (konstituiert dann quasi das „booking-out“). Allerdings erfüllt die Aufgabe eines Flugplans in Biggin Hill bereits diese PPR-Anforderung. Bei internationalen Flügen oder bei kontrollierten IFR-Flügen muss man also überhaupt nichts Weiteres tun, da man dafür ja ohnehin einen Flugplan benötigt.

1) Siehe www.bigginbooking.com

Flugplan

Hier wird es interessant, denn von Norddeutschland kommend in Richtung London fliegend gibt es für IFR-Piloten von Kolbenemotors ein Dilemma in Hinblick auf das Routing und die Minimierung der Strecke über die Nordsee. Ideal wäre es diesbezüglich, nach Passieren Rotterdams noch etwas auf Südwestkurs nach Belgien einzufliegen und dann z. B. auf der Höhe von Ostende in Richtung der Halbinsel Thanet in Kent zu fliegen. Dies würde in FL100 ein Gleiten bis zum Land erlauben. Leider ist das Dreiländereck Belgien/Niederlande/UK geprägt von sehr wenigen Airways, dafür aber umso mehr Flugplanungsrestriktionen von Seiten Eurocontrols. Der Standard ist daher ein Routing, das schon bei Amsterdam auf die Nordsee hinausführt und somit mehr als 100 NM über Wasser führt (siehe Abb. 1 auf der vorherigen Seite). Nun könnte man dies einfach so filen und dann im Flug versuchen, mit ATC eine Änderung des Routings zu verhandeln derart, dass man zunächst noch etwas nach Belgien hineinfliegt, bevor es dann über den Kanal geht. Das würde aber wahrscheinlich ein Problem werden, denn da dieser Flugplan, so wie er ist, ja überhaupt nicht durch den belgischen Luftraum führt, würde deren ATC keine Kopie davon erhalten, und erfahrungsgemäß funktioniert so was dann gar nicht gut.

Also wurde mittels Fly-Over Waypoints ein Routing gebastelt, das etwas südlicher entlangführen würde. Forciert man allerdings ein Routing durch Belgien hindurch, so ist auch dann kein Routing entlang der Nordseeküste möglich, sondern man wird gleich so richtig tief ins Land hinein (und sogar bis nach



Oben: Kurz nach dem Start in Lübeck: Wer auch an eigentlich grauen Wintertagen einen solchen Sonnenaufgang sehen möchte, der muss eben fliegen. **Mitte:** Unerwartet tolle Blicke beim morgendlichen Low-Level IFR-Flug durch die Niederlande. **Unten:** Visual Approach in Biggin Hill EGKB. Bei Bedarf hätte ein ILS zur Verfügung gestanden.



Frankreich) geschickt, was dann zu einem großen Umweg führt (siehe Abb. 2). Nun könnte man sagen „Passt schon, Hauptsache die Belgier haben meinen Flugplan vorliegen; das Abkürzen entlang der Nordseeküste wird sich dann schon später noch verhandeln lassen“. Doch insgesamt gefiel dieses Routing nicht. Also erneut ein Versuch mit dem Autorouter, um irgendwie ein Routing zumindest durch die südlichen Niederlande und somit einen gewissen Kompromiss zu finden. Dies gelang dann auch; siehe Abb. 3. Es führte bis zur niederländischen Insel Zeeland (nahezu an der belgischen Grenze) und dann von dort aus in Richtung London. Dass das Höhenprofil dieses (aus vielen Directs bestehenden) Routings etwas komisch aussah (erst in FL90, später dann runter auf FL50 und gar FL40) sah ich am Rande, störte mich aber nicht daran, denn vom Flugplan abweichende Flughöhen lassen sich ja bekanntlich meist sehr einfach verhandeln. Also wurde dieser Flugplan aufgegeben.

Treibstoff

Es versteht sich von selbst, dass man bei winterlichen Flügen, wo am Ziel Nebelgefahr herrscht und man auch teilweise noch über Wasser fliegt, nur mit sattem Reserven fliegt. In unserem Fall hieß das ganz einfach: volltanken, was bei der SR22G2 sechs Flugstunden bedeutet. Die meisten älteren SR22s erlauben dann noch das Mitführen von drei Erwachsenen mit ein klein wenig Gepäck. Dass bei einem solchen Flug auch der TKS-Tank voll sein sollte, versteht sich von selbst.

Ein- bzw. Ausreise (Schengen)

Zunächst einmal ist natürlich am Startplatz eine Schengen-Ausreise nötig. Zum Glück ist der Heimatflughafen Lübeck ein Grenzübergangspunkt. Die Bundespolizei muss allerdings angefordert werden, was am Vorabend erfolgte. UK-seitig ist natürlich das GAR-Formular notwendig, das man auf verschiedenen Wegen aufgeben kann. Die schickste Lösung hierfür ist das Portal www.onlinegar.com, wo zwar jedes GAR ein paar Euro kostet, der Workflow aber angenehmer ist als beim Versenden per E-Mail. Auch direkt aus dem Autorouter heraus kann ein GAR verschickt werden.

Was das Thema Brexit und die möglichen Implikationen für künftige Flüge nach UK angeht, siehe am Schluss noch ein paar Hinweise.

Timing Abflug

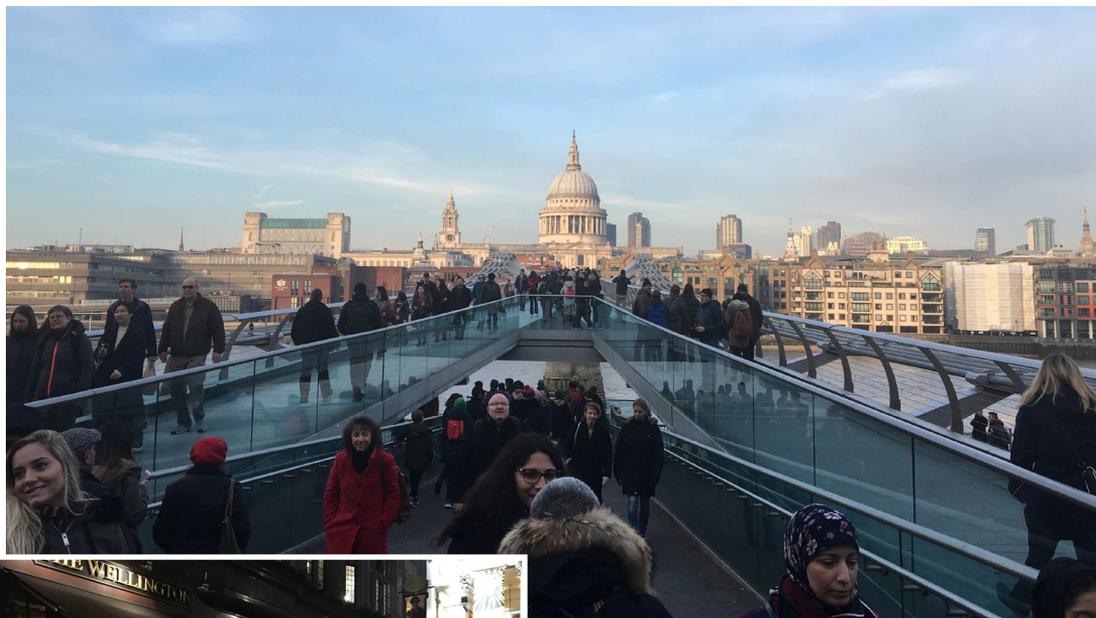
Der Flughafen Lübeck öffnet morgens um 8:00 Uhr. Also wurde mit der Bundespolizei ein „Termin“ um 7:45 Uhr ausgemacht, um gegen ca. 8:15 starten zu können.

Der Flug

Nach dem Abheben erfolgte zunächst der Steigflug auf FL90, wobei wir in ca. 4.000 Fuß on top waren, was dank einer Nullgradgrenze von ca. 5.000 Fuß kein Problem war. Ca. 15 Knoten Gegenwindkomponente machten im Reiseflug aus 170 Knoten TAS ca. 155 Knoten Groundspeed – da hat man auch schon mal Schlimmeres gesehen. Das Routing führte über Hamburg hinweg in Richtung holländische Grenze bei Groningen. Und nun ging der Routing-Dialog mit Bremen Radar los ...; man wies uns darauf hin, dass wir auf dem



Obwohl mittlerweile voll auf die „große GA“ ausgerichtet, ist auch für kleine Kolbensingles Biggin Hill nach wie vor sehr angenehm und – dank keiner Handling-Pflicht – auch sehr bezahlbar.



Das ungewöhnlich sonnige Wetter in London zog die Massen an das Ufer der Themse – hier an der Millenium Bridge. Auch im Winter werden in England bekanntlich die Feste gefeiert, wie sie fallen – und zwar draußen! Immer ein Tipp für London: der Borough Market, mit Blick auf die Southwark Cathedral.

was ratlos. Aus Interesse fragte ich, welches Routing wir denn zu fliegen hätten, wenn wir die Höhe beibehalten wollten. Darauf hatte der Lotse keine Antwort; es müsste dann „ein neuer Flugplan“ für ein „Airway-Routing“ erstellt werden, was sicher problematisch sein würde. Innerlich wusste ich natürlich außerdem, dass ein solches Routing uns dann doch wieder schon bei Amsterdam auf die Nordsee hinausführen würde. Da der Sinkflug auf FL50 wettertechnisch an diesem Tag kein Problem darstellte (der Himmel war ab der Grenze zu den Niederlanden völlig klar) und es vielleicht sogar windtechnisch von Vorteil sein würde, akzeptierten wir den Sinkflug auf FL50 und blieben somit auf unserem gefilten Routing südlich an Amsterdam vorbei.

gefilten Routing und in der aktuellen Höhe nicht von Amsterdam „akzeptiert“ würden und wir stattdessen auf FL50 sinken müssten. Offensichtlich hatte der Bremer Lotse die Info, dass wir in NL tatsächlich FL50 gefilt hatten, nicht vorliegen und war deshalb et-



Am Nachmittag des zweiten Tages ging es zurück. Bye-bye Biggin; hoffentlich werden auch nach einem Brexit Flüge nach UK weiterhin kurzfristig und flexibel durchführbar bleiben.

Merke: Amsterdam ACC ist sehr strikt (dies ist ja nicht unerwartet). Und manchmal geht tatsächlich auch im Flug kein Weg an den IFPS-Restriktionen und den sich daraus ergebenden gefilten Routings und Flughöhen vorbei.

Es folgte dann an der Grenze auch nicht die Übergabe an Amsterdam Radar, sondern an Dutch Mil. Nun nahm ich mir die Zeit, mir dieses Routing einmal genau auf der VFR-Karte in Skydemon anzuschauen (zugegeben, das hätte ich schon bei der Flugvorbereitung tun sollen...). Tatsächlich führte dieses Routing in dieser Höhe knapp, aber doch komplett um die (Klasse-A)-TMA von Amsterdam herum bzw. darunter durch! Wir bewegten uns stattdessen im Luftraum D. Später erfolgte zunächst die Übergabe an Rotterdam Approach und dann schließlich sogar an Amsterdam FIS! Wir flogen auf dem letzten Stück Richtung FIR-Grenze zur London FIR nun also IFR im Luftraum Golf. Wir waren also

tatsächlich sowohl im wahren als auch im übertragenen Sinne des Wortes „aus dem System geflogen“. Dies kennt man eigentlich vor allem aus UK...

Merke: Es lohnt sich wirklich, das aufgegebene IFR-Routing (zumindest dann, wenn man eher niedrig fliegt) vor dem Flug zunächst einmal detailliert auf einer VFR-Karte anzuschauen. In Deutschland, Österreich, Kroatien und der Schweiz ist dies zwar überflüssig (da dort IFR-Routings ohnehin

stets durch den kontrollierten Luftraum führen). Aber in anderen Ländern wie UK, den skandinavischen Ländern, Polen oder eben teilweise auch den Niederlanden ist dies eben nicht der Fall. Hier schon vorab zu wissen, wo das Routing durch kontrollierten und wo es durch unkontrollierten Luftraum führt, hilft dabei, im Voraus zu antizipieren, was ATC-seitig wann passieren wird.

In jedem Fall hätte ich im Nachhinein betrachtet hier wohl doch die Routing-Option über Belgien und Frankreich vorziehen sollen, um die Zeit außerhalb des Gleitens an Land gänzlich auf null zu reduzieren.

Bei Einflug in die London FIR wurden wir dann aufgrund der Flughöhe wie erwartet an London FIS gegeben und nicht an London Control. Hier hätte ich nun um „rejoin“ bitten können, also um Freigabe für ein späteres erneutes Einfliegen in die London TMA. Dies erschien hier aber wirklich nicht notwendig.

Schließlich kenne ich die Lufträume in dieser Ecke gut. Zwar fliegt jeder von uns IFR lieber im kontrollierten Luftraum und muss so letztlich nur den Anweisungen von ATC folgen, ohne sich um Weiteres zu kümmern. Andererseits ist es aber so, dass man im Südosten Englands von London Control meist sehr großräumig um gewisse Einflugschneisen und Flughäfen herumvectort wird und so viel Zeit und Sprit vergeudet. Stattdessen blieben wir unterhalb der London TMA und flogen direkt auf Kurs nach Biggin Hill. Auf dem Weg dorthin musste lediglich noch eine Durchflugfreigabe („zone transit“) für die CTA von Southend eingeholt werden, aber das war's dann auch schon. Bedenke: Man verwirkt in UK durch das Ausfliegen aus dem kontrollierten Luftraum auch nicht das Recht darauf, an seinem Zielflughafen einen Instrumentenanflug zu fliegen, denn man ist ja weiterhin IFR unterwegs. In unserem Fall war aber auch das nicht notwendig, denn in den meisten Teilen Südostenglands hatten sich nun wirklich CAVOK-Bedingungen und viel Sonnenschein eingestellt. Im Anflug auf Biggin ist dann zunächst UNBEDINGT darauf zu achten, dass in diesem Gebiet die London TMA bereits in 2.500 Fuß MSL beginnt. Daher muss man absolut darunter bleiben. Tipp: Der meiste Verkehr fliegt in dieser Gegend in 2.400 Fuß; um das Kollisionsrisiko in diesem sehr stark beflogenen Luftraum zu verringern, sollte man daher noch etwas niedriger fliegen. Der Rest erfolgt dann gemäß den

Instruktionen von Biggin Approach. Landung nach zwei Stunden und 50 Minuten; dank Zeitumstellung schon um kurz nach zehn Uhr Ortszeit!

Zu Biggin Hill ist noch zu sagen: Nach der Landung am besten dem Tower Bescheid geben, wie lange man bleiben wird. In der Regel wird man bei kürzeren Aufenthalten auf dem Main Apron (im Westen des Platzes, quasi direkt vor dem Empfangsgebäude) in eine entsprechende Parkposition eingewunken. Dem Ramp-Personal ggf. kurz Bescheid geben, dass man kein Handling braucht (dies ist bis 2,5 Tonnen MTOW nicht verpflichtend). Avgas oder Jet kommt auf Anfrage per Tankwagen.



Jeppesen
Data and Charts +
ForeFlight Mobile

Some things really are
just better together.

Visit jeppesen.com/foreflight20
for more information.

ForeFlight
Intelligent Apps for Pilots™

Wenn man fertig ist, kann man – allerdings nur mit Warnwesten für alle Personen – die paar Schritte zum Empfangsgebäude zu Fuß gehen. Alle Abläufe sind insgesamt gut organisiert, die Wege sind kurz, das Personal sehr freundlich. Kurz: man fühlt sich sehr wohl. Wenn man aus dem Ausland kommt, muss man zunächst kurz zwecks Passkontrolle bei der UK Border Force vorbeischaun. Es gibt in Biggin Hill kostenlos Getränke und Snacks für Crew und Passagiere.

Vor Ort

Wie einleitend gesagt: Der Platz Biggin Hill liegt ein paar Kilometer vom nächsten Bahnhof (Bromley South) entfernt. Wir haben es für diese Strecke einmal mehr mit Uber probiert und erneut sehr positive Erfahrungen gemacht. Wenige Minuten nach der Anforderung stand der Wagen am landseitigen Ausgang des Empfangsgebäudes. Die Fahrt nach Bromley South dauert zwölf Minuten und kostet 12 Pfund. Von dort aus sollte man einen der Schnellzüge nehmen, die nur 17 Minuten nach London Victoria Station benötigen. Kosten: 4 Pfund pro Person.

Zu London selbst sei hier nur gesagt, dass Tickets für die U-Bahnen und Busse mittlerweile ziemlich teuer sind. Auch hier lohnt sich für die meisten Bewegungen – zumindest als Gruppe – Uber.

Flugplanung Rückflug

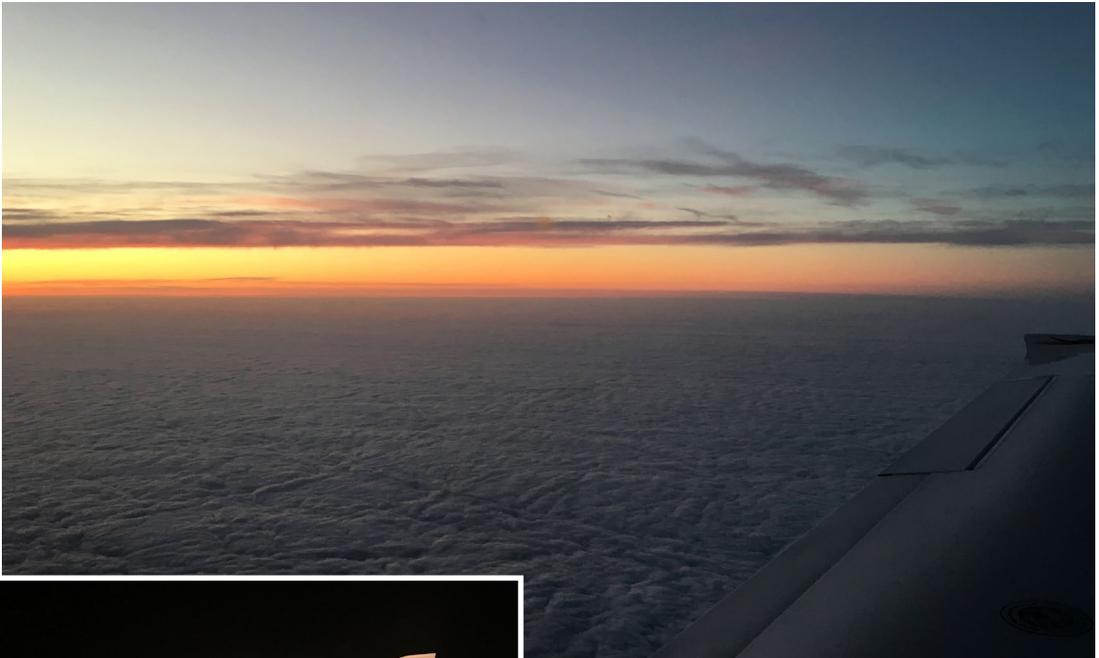
Während wir unsere zwei halben Tage weitestgehend bei Sonnenschein genießen konnten, wurde parallel natürlich schon ein

bisschen an der Rückflugplanung gearbeitet. Das Wetter versprach, weiterhin für IFR-Flüge unproblematisch zu sein. Die Idee war, den zweiten Tag zeitlich noch so gut auszunutzen wie möglich. Lübeck schließt im Winter im 19 Uhr lokal, sodass geplant wurde, gegen ca. 18:15 Uhr in Lübeck zu landen – reichlich Reserve ist bei solch längeren Flügen immer sinnvoll; umso mehr, wenn die abendliche Schließung des Zielflughafens droht und die Alternativen dann immer weniger und unpraktischer werden.

Wichtig bei diesen Planungen ist natürlich, sich bei den Uhrzeiten auf keinen Fall zu verrechnen. Daher sollte man entweder strikt mit UTC-Zeit rechnen oder aber strikt mit Lokalzeiten arbeiten (und dabei die Zeitverschiebung berücksichtigen) – eine Mischung aus beiden birgt Unheilpotenzial.

Der Flug

Für die Rückfahrt zum Airport haben wir dieses Mal das Uber von der City ganz bis zum Airport Biggin Hill genommen. Dank der Uber-Navigation entfällt in solchen Fällen auch, dem Fahrer mühsam erklären zu müssen, wo das Ziel überhaupt liegt; die meisten Fahrer werden nämlich ihr Leben lang noch nie in Biggin Hill gewesen sein. Die Fahrzeit betrug gute 50 Minuten; dies allerdings außerhalb jeglicher Rush hour. Und die Fahrt zieht sich gefühlt sehr hin, durch zahlreiche Orte, Abbiegungen und Kreisverkehre, was etwas nervig ist. Dennoch ist dies letztlich wohl die einfachste Lösung. Der Fahrpreis beträgt in der Tat nicht mehr als 35 Pfund. Der Ablauf am Flughafen Biggin Hill war dann wieder vorbildlich: Die Rechnung (insgesamt



Über den Niederlanden: Sonnenuntergang über einer ausgedehnten Stratusdecke. Wieder daheim in Lübeck; Nachtfliegen zu können bedeutet, mehr Zeit vor Ort am Reiseziel zu haben.

61 Pfund) war in zwei Minuten bezahlt. Fünf Minuten nach Eintreffen am Airport waren wir am Flieger; so soll es sein – und ist es in Europa doch so selten ...

Was den IFR-Abflug von Biggin betrifft, ist zunächst erneut kurios, dass schon die Startup Clearance wieder von „Biggin Approach“ eingeholt wird. Nun gut. Wichtiger aber ist: Auch wenn man von Biggin eine SID freigegeben bekommt und von Anfang an IFR fliegt, dann beinhaltet dies trotzdem noch keine Freigabe zum Einflug in die über dem Platz liegende London TMA! Diese kommt erst später, wenn man schon in der Luft ist. Bis dahin gilt: maximal 2.400 Fuß!

Leider kam es wie erwartet: Sobald wir (mit Freigabe...) in der TMA waren, ging es mit Vektoren los, die spürbar Umweg bedeuteten. Hier sollte man allerdings nicht viel mit ATC diskutieren, denn die Frequenzen von London Control sind in der Regel sehr „busy“. Als Alternative zu einem Rundflug durch die Londoner TMA kann man erneut erwägen, gänzlich unterhalb der TMA von London zu verbleiben, mit dem Vorteil, schon ab dem Start auf Kurs Richtung Ziel zu fliegen. Nach gut 20 Minuten ging es dann aber endlich auch für uns auf Kurs Richtung Heimat. Der Rest des Flugs war Routine – mit 20 Knoten Rückenwind, während bei Erreichen des niederländischen Festlands die Sonne unterging. Sehr eindrücklich bei Nachtflügen über einer Stratuswolkendecke ist, wie gut

man Städte aufgrund ihrer Lichtabstrahlung durch die Wolken erahnen kann. Schade, dass sich das nicht gut fotografieren lässt. Das stärkste Licht ging dabei übrigens interessanterweise nicht von Hamburg aus, sondern von Bremerhaven. Im Anflug auf Lübeck lag die Stratusschicht zwischen 1.000 und ca. 4.000 Fuß; allerdings bei einer nun auf ca. 3.000 Fuß abgesunkenen Nullgradgrenze. Und: 3.000 Fuß ist die Initial Approach Altitude der ILS-Anflüge in EDHL. Ein Verweilen in 3.000 Fuß war somit nicht anzuraten. Folglich wurde der Sinkflug etwas verzögert, um das Erreichen der 3.000 Fuß erst kurz vor den Glideslope Intercept zu legen und so die Verweildauer in der (in der Tat) eishaltigen Wolkenschicht zu minimieren. Trotz der anfänglichen Umwege konnten wir so nach 2 Stunden und 40 Minuten um 18:15 Uhr Ortszeit in Lübeck landen – pünktlich für unsere Verabredung mit der deutschen Bundespolizei.

Brexit

Abschließend ein paar Worte zum Thema Brexit und den möglichen Auswirkungen für GA-Flüge von Europa nach UK ab dem

30. März diesen Jahres. Bei Flügen von oder nach Deutschland wird im Fall eines Ausscheidens des Königreichs aus der europäischen Zollunion dann natürlich auf deutscher Seite ein Platz notwendig sein, der nicht nur Grenzpolizei, sondern auch Zoll bietet.

Was die britische Seite angeht, so wurde bisher hierzu von den britischen Behörden absolut nichts verlautbart. Es gibt dort sicherlich derzeit größere Themen als das der GA. Es ist auch nicht auszuschließen, dass hier alles bleibt wie bisher, sprich dass bei Flügen von Europa kommend nur die Aufgabe des GAR mit vier Stunden Vorlauf nötig bleibt und dann weiterhin jeder beliebige Flugplatz direkt anfliegbar ist. Es könnte aber sein, dass sich die Vorlauffrist für das GAR künftig verlängert, was natürlich unpraktisch wäre. Im schlimmsten Fall könnte es auch sein, dass man künftig gar auf „customs designated aerodromes“, also Zollflughäfen, eingeschränkt sein wird, was noch schlechter wäre. Aber wie gesagt, bisher gibt es dafür keinerlei Anzeichen. Zunächst heißt es also: Abwarten – und (englischen) Tee trinken.

 Philipp.Tiemann@pilotundflugzeug.de

Europa erleben Sie auch gut und günstig mit dem Leserflugzeug Lisa!

Ein cooler Flieger muss nicht teuer sein: Nehmen Sie unsere top-ausgestattete Grumman Cheetah und entdecken Sie Europa. Kein Mindestcharter, keine Extragebühren, kein Theater. Keep it simple: Online-Reservierung, Checkout und Sie sind ready to go! www.flylisa.de

Full IFR • Glascockpit • 130 Knoten • 25–30 Ltr. MOGAS pro Stunde • 4 Sitze • 700 NM Reichweite • Autopilot mit Höhenhaltung • simpel wie eine 172er

