

Noch scheint sie:  
»Co« Petra genießt  
in Lydd die Sonne,  
bevor eine Warm-  
front durchzieht



## Einmal

# Letterkenny

# und zurück

Wie bringe ich Familie und Hobby unter einen Hut? Ganz einfach: mit dem eigenen Flieger der Familie in den Urlaub folgen, Englisch sprechen nicht nur im Funk und das Wetter nehmen wie die Iren – ganz gelassen

Tiefe Blicke: Mit ihren malerischen Aussichten zieht die irische Landschaft jedes Jahr viele Urlauber in ihren Bann



Schon zeitig hatte meine Freundin Andrea den Urlaub geplant. Die Sommerferien möchte sie mit unseren Töchtern in Irland verbringen. Schnell ist das Wie und Wo gefunden: drei Wochen Leben und Arbeiten auf einem Biobauernhof für Kost und Logis, integriert in eine irische Familie mit zwei Mädchen im Alter der unseren. Die vierte Woche wollen wir zusammen verbringen. Doch was kann ich tun, um auch auf meine Kosten zu kommen? Ich plane nachzureisen, mit dem UL und Andreas Mutter Petra als Co.

Die Vorbereitungen sind spannend, die Erfahrungen aus den Flügen der letzten Jahre nach Skandinavien hilfreich, und sie lassen erahnen, dass es ein Abenteuer werden wird: Das irische Wetter ist und bleibt einfach unberechenbar.

Von Wismar aus starte ich mit meiner CT und hole Petra in Brandenburg ab. Unser erster Streckenabschnitt führt uns über den Harz, die Kasseler Berge nach Weilerswist, einem sehr gepflegten UL-Platz südlich von Bonn. Dort warten schon Freunde auf uns: Jaroslav, Vivien und Töchterchen Nele sorgen mit Brötchen und Kuchen für unser Wohl und halten Sprit für den Flieger bereit. Ich gebe telefonisch meinen Flugplan auf, mit Ziel Lydd in Südengland, quer über Belgien und mit Kanalüberquerung nördlich von Boulogne. Die Wetterberatung lässt mich dann aber unruhig werden: Die Warmfront eines Tiefs hat bereits London erreicht, und wir brechen schleunigst auf.

Wir haben Glück! Über Belgien fliegen wir in herrlichem Sonnenschein, und erst das »coasting out north of Boulogne« wirft die Frage auf, ob wir Lydd heute noch erreichen werden. Doch es klappt: Wir landen kurz bevor der Vorhang fällt, und noch während uns freundlich ein Hallenplatz für das »microlight« angeboten wird, ist das westliche Ende der Landebahn schon im Dunst verschwunden. Wir holen unsere gelben Warnwesten heraus – man freut sich, dass wir wissen, wie es hier läuft. Ich hatte bei meiner Vorbereitung gelesen, dass es tabu ist, sich in England und Irland ohne diese Westen zu Fuß auf dem Flugfeld zu bewegen.

Am nächsten Tag starten wir zeitig und geben unseren Flugplan gleich bis zur irischen Republik auf. Das nötige GAR-Formular hatte ich schon zwei Tage zuvor von Deutschland aus zur zuständigen Zoll- und Polizeibehörde gefaxt. Unser Weg führt uns in nordwestliche Richtung über Oxford, Bristol und Cardiff immer im unkontrollierten Luftraum zickzack vorbei an den typischen kleinen runden Kontrollzonen, wie sie viele Flugplätze hier haben. Meine anfängliche Scheu gegenüber dem Funk und die Meinung, dass Englisch hier wohl wesentlich schneller und unverständlicher gesprochen wird, ist schon am zweiten Tag verflogen. Man gibt sich uns gegenüber betont Mühe, ist freundlich und geduldig.

Wir erreichen die Südwestküste von Wales, überqueren den Sankt-Georgs-Kanal unter Begleitung von London Radar und landen in Wa-

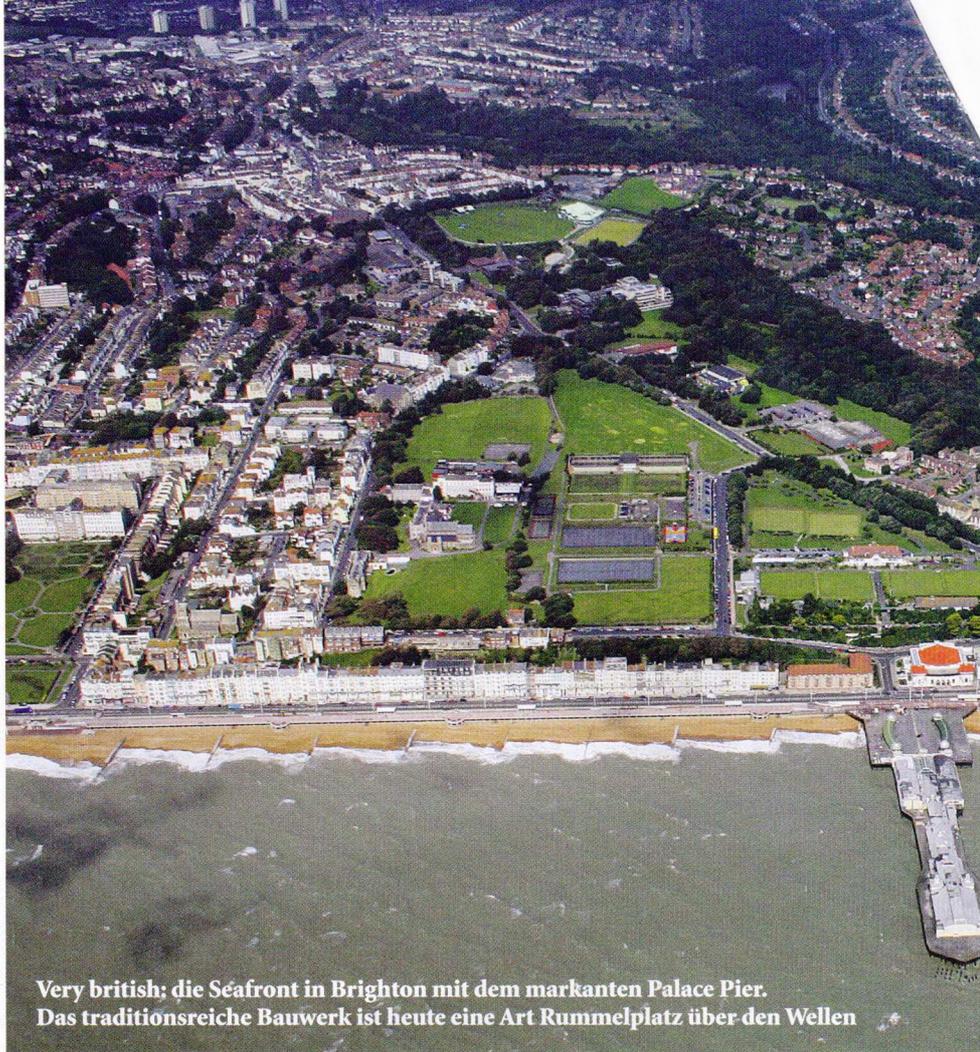
# UL-REISE

terford, glücklich irischen Boden erreicht zu haben.

Ein irisches Sprichwort sagt: »Ein Fremder ist ein Freund, dem man bisher noch nicht begegnet ist.« Genau so lerne ich die unglaubliche Herzlichkeit der Iren kennen. Da der Computer am Briefingstisch im Flur des Flughafengebäudes nicht funktioniert, trete ich durch die nächstbeste offene Tür. Ich treffe auf den Kapitän einer regionalen Fluglinie, der genau das macht, was ich auch gern tun würde. Ein verstehendes Lächeln später sitzen wir zusammen an seinem Rechner, und er empfiehlt mir eine Strecke, die uns letztendlich durch die bergige Region bis in den Norden der irischen Republik nach Letterkenny bringt, wenn auch bei teilweise marginalen Wetterbedingungen.

Trotz Regen und tiefen Wolken finden wir den Platz recht schnell, da als Auffanglinie auf unserem Kurs der River Swilly liegt, in dessen Verlauf die Landebahn ausgerichtet ist. Im Anflug auf die Piste 25 entscheide ich mich für Gras, da ich die nur viereinhalb Meter breite Asphaltbahn doch eher als Zufahrtsstraße akzeptieren möchte .. Beim Aufsetzen muss ich die CT mit Schleppegas über die völlig durchnässte Bahn ziehen, um etwas weiter hinten sicher zum Stehen zu kommen. Nun verstehe ich, was im Anflugblatt mit »schmal« gemeint ist. *Was müssen das für Landekünstler sein!*

Der kleine Landeplatz ist das Zuhause von 25 »microlights«; eine absolute Hochburg der Ultraleichten, wenn man bedenkt, dass das Land gerade einmal 150 ULs zählt. Man erwartet uns



**Very british; die Seafront in Brighton mit dem markanten Palace Pier. Das traditionsreiche Bauwerk ist heute eine Art Rummelplatz über den Wellen**



**Irische Impressionen: Auch als ortsfremder Pilot lernt man irgendwann, die Eigenheiten des lokalen Wetters einzuschätzen**

schon, und der vorausgegangene rege E-Mail-Kontakt mit Jon Kilpatrick lässt die Stimmung fast familiär werden. Stolz zeigt man uns die erst vor kurzer Zeit in Vereinsinitiative neu gebauten Hallen, in denen sich fein säuberlich UL an UL reiht. Immer wieder muss ich meinen

staunenden Zuhörern die Route der letzten zwei Tage beschreiben – die Iren wundern sich über die weite, gewagte Reise. Die CT wird rasch in einen der neuen Hangars geschoben, da der Regen zunimmt – er soll auch in der nächsten Woche unser Begleiter sein.

Es ist eine Freude für die Kinder, dass wir so pünktlich sind, denn bei der vorherrschenden Wetterlage war eine rasche Ankunft eher ungewiss. Für diesen Abend sind wir Gäste auf dem Bauernhof, und ich kann mir einen Eindruck davon machen, wie gut es meiner Familie in den



letzten Wochen ergangen ist. Als Bleibe hat Andrea schon im Voraus Hostels gebucht; einfach, aber dafür sehr preiswert, ähnlich den Jugendherbergen bei uns. Am darauf folgenden Tag mieten wir ein Auto, und Andrea gewöhnt sich als Fahrerin schnell an die »falsche Seite«.

Den Glenveagh Nationalpark erkunden wir durch ausgedehnte Wanderungen, typisch für die Gegend ist die leuchtende Heidekrautlandschaft auf Torfboden. Torf wird an jeder Ecke gestochen und als alltäglicher Brennstoff benutzt. Die Torffeuer verbreiten einen eigentümlich angenehmen Geruch, so auch abends am Kamin. In Meenaleck, ganz in der Nähe von Crolly, liegt Leo Brennans Pub, der berühmt geworden ist durch die irische Gruppe Clannad und die Sängerin Enya, den Kindern des Hausherrn. Die Pubs haben eine angenehme Atmosphäre, und wir erleben Livemusik in einer Gegend, in der noch die ursprüngliche irische Sprache zu hören ist.

Ein absolutes Muss für jeden Whiskyliebhaber ist eine Besichtigung der Brennerei in Bushmills. Unsere Töchter begeistern sich aber lieber an den sechseckigen Basaltsäulen des nahe gelegenen Giant's Causeway und den bunten Steinstränden von Malin Head, dem nördlichsten Zipfel der »Grünen Insel«, wie die Iren liebevoll ihr Land nennen.

Den letzten Urlaubstag verbringen wir in Galway, einer schönen Universitätsstadt an der Westküste. Andrea und die Kinder nehmen den Bus, wir beneiden sie nicht um die fünfstündige Fahrt. In Letterkenny werden Petra und ich



**Ein Platz im Trockenen: Eine (Regen-)Woche lang bekommt die CT sicheren Unterschlupf in Letterkenny**



**So macht Schule Spaß: Im halb verfallenen Zustand ist dieses ehemals wichtige Gebäude immer noch ein hübsches Fotomotiv**

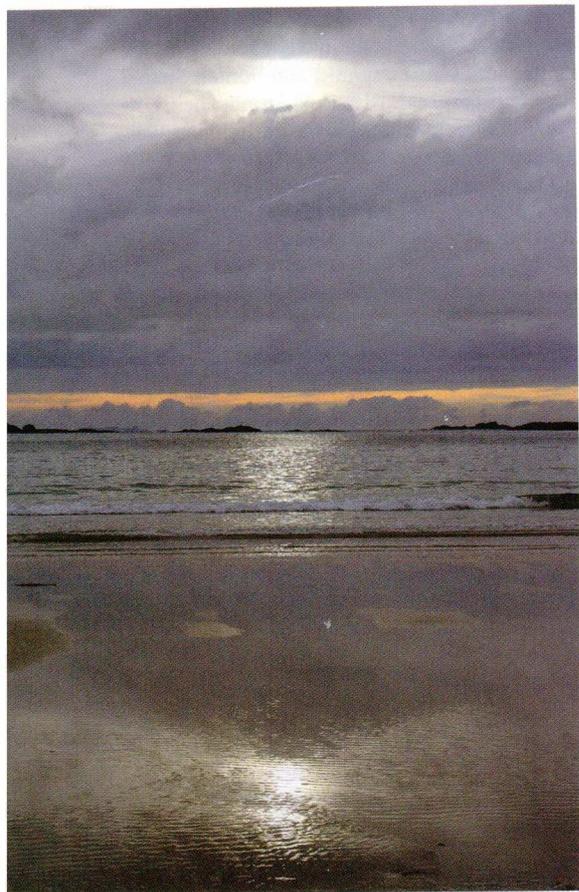
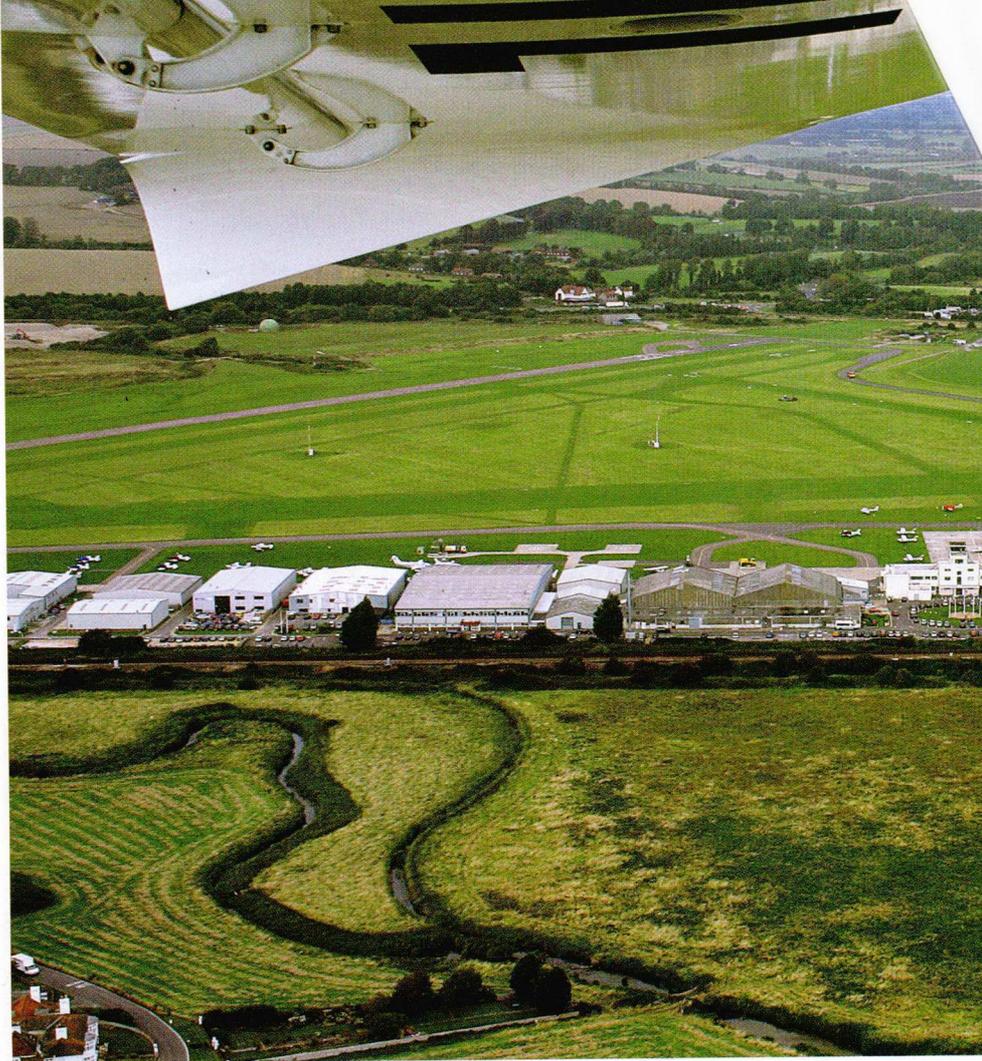
**Gruppenbild mit Flieger: Andreas irische Gastfamilie kommt zum Abschied nochmal zum Flugplatz**

herzlich verabschiedet. Die Meteorologen lassen uns ein Zeitfenster von zwei Stunden, um über die bergige Landschaft bei Sligo zu kommen. Wir haben das irische Wetter jetzt kennen gelernt, und ich bin ruhiger als eine Woche zuvor.

## UL-REISE

Wir starten vom »schmalen Asphalt« – und jetzt bin ich froh, dass es ihn gibt. In Galway holen wir die anderen vom Bus ab, sehen uns die Altstadt und den Hafen an und erleben ein reges Nachtleben mit Straßenmusik und vollen Pubs. Am nächsten Tag nehmen Andrea und die Kinder wieder den Bus nach Limerick zum Shannon Airport und steigen in den großen Flieger, der sie nach Hause bringt.

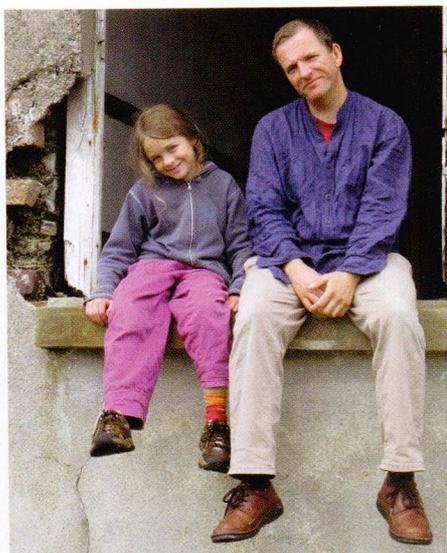
Am Flughafen Galway jedoch scheint die All-gemeine Luftfahrt nicht zuhause zu sein: Einen Briefingraum gibt es nicht, und die Gebühren für Tanken, Landung und Abstellen kassiert ein technischer Angestellter in einem düsteren Büro, das gleichzeitig auch Aufenthaltsraum für Feuerwehrleute und das Logistikpersonal ist. Die Abstellgebühren von 49 Euro verschlagen mir dann auch die Sprache ... Hier wird nach Stunden berechnet, und so checken Petra und ich noch im Dunkeln früh um fünf Uhr ein und starten mit dem ersten Tageslicht. Unsere Route sollte uns mit Kurs Süd wieder über Water-



**Ganz weit oben: die See bei Malin Head, dem nördlichsten Punkt Irlands**

ford führen, doch 100 Kilometer davor liegt die Bewölkung auf der bergigen Landschaft und überzieht den ganzen Süden.

Ich teile Shannon FIS mit, dass ich meine Route ändern muss und Richtung Westen fliege, immer über dem Fluss Shannon und entlang der Küste, um in VMC Waterford zu erreichen. Ich muss dem Mann am Funk dreimal meine



**Fliegen und Familie? Und ob! Autor Thomas Reinicke mit Tochter Frieda**

Reichweite wiederholen, um ihm die Ernsthaftigkeit meines Vorhabens nahezubringen. Die Sichten sind nicht gerade das, was man sich für einen entspannten Flug wünscht.

Petra sieht mir meine Anspannung an, kann mir als Nichtfliegerin jedoch nicht helfen. Ich wage es nicht, bei den tiefen Untergrenzen etwas weiter aufs Meer hinaus zu fliegen. Die Süd-

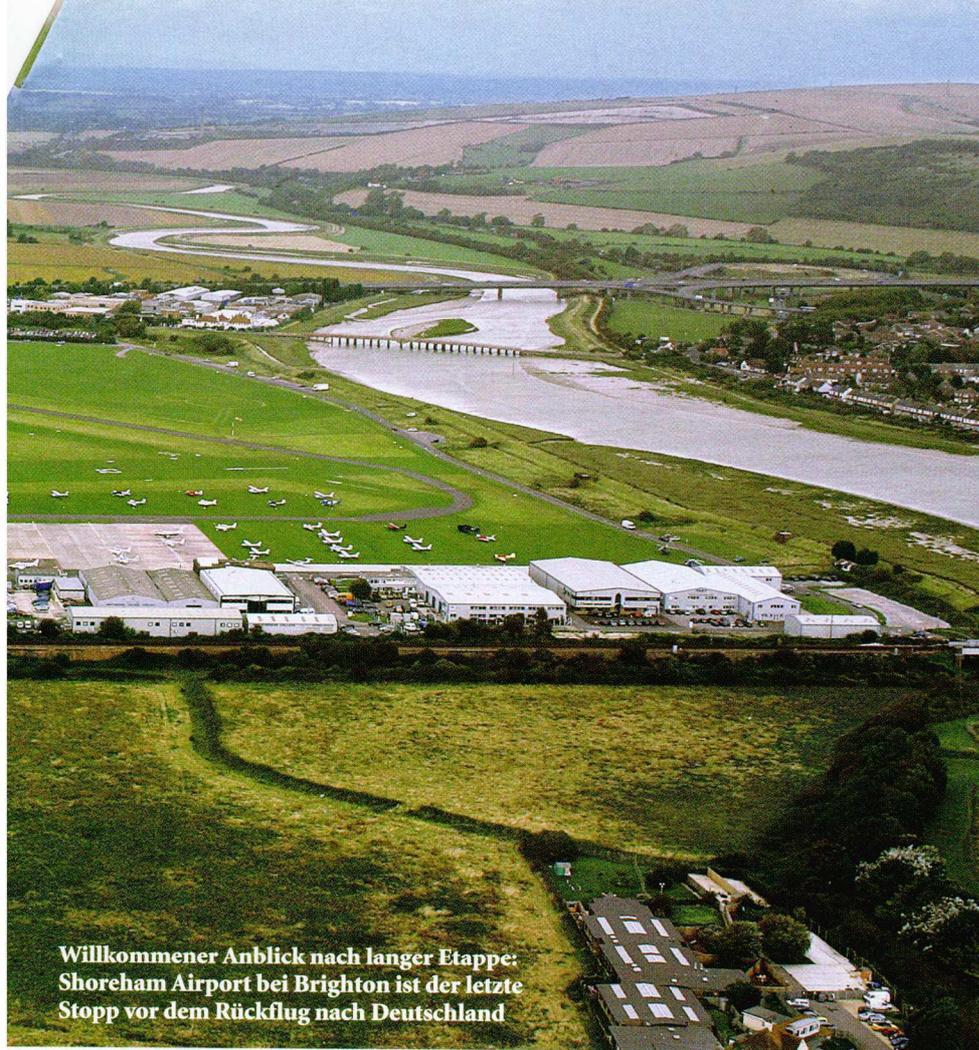
### TIPPS UND INFOS

Ultraleichtflugzeuge brauchen für Belgien, England und Irland eine Überflug- beziehungsweise Einfluggenehmigung. Sehr hilfreich für die entsprechende Planung ist die Übersicht »Flying Abroad by Microlight« von John Lloyd, Download unter [www.faec.org.uk/files/flying\\_in\\_europe\\_by\\_microlight.pdf](http://www.faec.org.uk/files/flying_in_europe_by_microlight.pdf)

Für einen Einflug vom UK nach Irland sowie Wiedereinflug in das UK muss 24 Stunden zuvor ein GAR-Formular an die zuständige Polizeibehörde (Special Branch) und – falls kein Designated Airport genutzt wird – auch an den Zoll (UK Customs) gefaxt werden.

Für Irland ist der »VFR Flight Guide Ireland« von Kevin Glynn mit 137 Flugplätzen, UL-Plätzen und privaten Flugfeldern sehr empfehlenswert, da das Jeppesen VFR-Manual nur 24 Flughäfen anbietet.

westküste Irlands hat tiefe Einschnitte ins Landesinnere, und so gleicht mein Flugweg dem einer gespreizten Hand. Doch ich habe keine andere Wahl, da es unmöglich ist, auch nur einen dieser »Finger« zu überfliegen. Drei Stunden später und mit einem Umweg von 550 Kilometern erreichen wir Waterford. Dort geben wir einen neuen Flugplan nach Südengland auf. Die



**Willkommener Anblick nach langer Etappe: Shoreham Airport bei Brighton ist der letzte Stopp vor dem Rückflug nach Deutschland**

Nein, ich fliege nicht gerne über so viel Wasser, doch die 30 Knoten Rückenwind lassen die 100-Kilometer-Wasserstrecke in 25 Minuten hinter uns. London Radar besteht auf Funkkontakt und bietet Hilfe durch die lokalen Schlechtwettergebiete. Für die Kontrollzone von Cardiff erreicht der Radarlotse die Freigabe für einen Durchflug nach Sonder-VFR. Bei Sichtweiten von teilweise 1500 Metern und Wolkenuntergrenzen von gerademal 600 Fuß ist der Towerlotse merklich erleichtert, als er mich wieder an London Radar abgeben darf. Wir beschließen, auf dem Flugplatz in Gloucester eine Wetterpause einzulegen. So erreichen wir Shoreham Airport bei Brighton erst am Abend. Der Platz ist riesig, hat drei gekreuzte Bahnen und ist übersät mit kleinen Flugzeugen. Der freundliche Empfang tut gut nach solch einem anstrengendem Tag.

Für den Heimflug am nächsten Morgen erwartet uns starker Wind aus West, dadurch legen wir die Strecke von 1020 Kilometern nach Wismar über Frankreich, Belgien und die Niederlande ohne Stopp in gut vier Stunden zurück. Ein absoluter Geschwindigkeitsrekord für mich. Als wir so zeitig zuhause sind, können wir es gar nicht richtig glauben, gleich vier Landesgrenzen überflogen zu haben.

Manchmal träume ich noch von den schönen alten Zeiten, als ich mit meiner offenen C22 durch Mecklenburg getingelt bin. Die Ultraleicht-Flugzeuge haben sich seitdem enorm weiterentwickelt und sind auch für längere Reisen eine klare Alternative zu größeren Maschinen. Für Petra und mich sind die Stun-



**Route Hinflug und Rückflug: 1 Wismar 2 Brandenburg 3 Weilerswist 4 Lydd Waterford 6 Letterkenny 7 Galway 8 Waterford 9 Gloucester 10 Shoreham**



**Teurer Ankerplatz: In Galway rechnet man die Abstellzeit stundenweise ab**

Wetterbedingungen lassen auch hier nur einen Flug an der Südküste zu.

Da Waterford keinen Sprit für uns, muss ich einen Tankstopp auf halbem Weg planen. Als Möglichkeit wird Gloucester empfohlen, nachdem mir Bristol als »microlight« keine Landegenehmigung erteilt. Die nächste Hürde, die nun entstanden ist, lässt meine Nerven blank liegen:

Mein 24 Stunden zuvor gefaxtes GAR-Formular für Lydd in der Grafschaft Kent gilt anscheinend nicht für Gloucester, da es dort nicht der Behörde vorliegt. Nach einigen Telefonaten und Faxsendungen ist der behördliche Weg aber frei, und wir starten in Richtung Küste.

Wir haben unsere Rettungswesten angelegt; sorgenvoll beobachte ich die aufgewühlte See.

den im UL ein unvergessliches Erlebnis, aber auch eine wertvolle Erfahrung mit Lust auf den nächsten Urlaub.

Als Reiseziel ist Irland trotz der Wetterkapriolen in jedem Fall zu empfehlen ... wozu ein weiteres irisches Sprichwort passt, das besagt, dass die Iren zwei Tage im Jahr besonders genießen: Weihnachten und den Sommer. ■