



Die Halbinsel Sandbanks aus der Luft – rechts der feinsandige Strand, links die Bucht, dahinter Bournemouth.

Sandbanks!

Feine weiße Sandstrände, hellblaues Meer, Dünen, grüne Wälder und Parks, ein Wassersportparadies, individuelle Architektur und sehr gute Restaurants – nein, die Rede ist nicht von der Karibik. All dies gibt es in Europa an einem Ort, an dem man dies nicht unbedingt erwarten würde: England. Genauer gesagt, in dessen äußerstem Süden, der Grafschaft Dorset, westlich von Bournemouth. Philipp Tiemann war dort und möchte eine Empfehlung abgeben für eine künftige Reise mit dem GA-Flugzeug.

Zugegeben, das Wetter spielt bei dem Erlebnis „Britische Inseln“ eine besonders große Rolle. Sprich: Ist das Wetter schön, tun sich hier wunderbare Welten auf; ist das Wetter schlecht, ist es eher umso trister. Aber aus diesem Grunde eignen sich Ziele wie diese, die eher im nordeuropäischen Raum liegen, ganz besonders für Reisen per GA. Denn entscheidend ist bei Urlaubsflugreisen in nördlichere Gefilde die Flexibilität, spontan ein gutes Wetterfenster abpassen und kurzfristig fliegen zu können. Mit der Linie nahezu undenkbar. Und: Der für das Ziel Dorset in Frage kommende Flughafen, Bournemouth (EGHH), wird mit der Linie ohnehin nicht von Deutschland aus angeflogen und von London aus sind es fast 200 Kilometer dorthin. Ein weiterer Grund für einen Flug per GA.

Was in meinem Fall das Wetter anging, so kündigte sich westlich von Frankreich am 14. Juli 2016 Hoch „Burkhard“ an, so ziemlich das einzige Mitteleuropa-Hoch dieses Julis. Es sollte dann zwischen dem 15. und 20. Juli reichlich Sonnenschein und Temperaturen von bis zu 30 Grad in den Norden Frankreichs und den Süden der Britischen Inseln bringen. Das perfekte Wetterfenster war da.

Zum Ziel an sich: Zahlreiche Male war ich schon auf dem Weg Richtung Cornwall, Wales und Irland an diesem wunderschönen Flecken England bei Bournemouth vorbeigeflogen. Vorbei an diesem riesigen Naturhafen, hunderten von Sportbooten, weißen Stränden und grüner Vegetation – Poole Harbour und insbesondere die Halbinsel Sandbanks. Auch die sich westlich anschließende Isle of Purbeck, die dortige Steilküste mit den „Old Harry Rocks“ und der Küstenort Swanage sahen schon immer sehr einladend aus. Nun passten also Wetter und Urlaubszeit zusammen.

Flugvorbereitungen

Leider ist es im Süden Dorsets mit der Flugplatzinfrastruktur nicht so ganz weit her. Die einzige naheliegende Option ist der Flughafen von Bournemouth (EGHH). Die Vorteile liegen auf der Hand: gute Öffnungszeiten, IFR-Verfahren, lange Asphaltpiste, Avgas/Jet, günstige Mietwagen am Platz. Bei Bedarf sogar mehrere Wartungsbetriebe.

Nachteil: die Gebühren. Bournemouth ist, wie viele andere mittelgroße Flughäfen in UK, relativ teuer. Dies ergibt sich aus einer

Kombination von nicht exzessiven, aber eben auch nicht günstigen Handling-, Lande- und Parkgebühren. Noch die beste Option für das obligatorische Handling ist die lokale Flugschule „Bliss Aviation“, die während ihrer Öffnungszeiten auch als Handling-Agent für die kleine GA fungiert (das ist ein typisches Setup in UK). Mit unserer SR22 (1.542 kg MTOW) kostete es hier mit zwei Nächten Parken letztlich insgesamt 127 Pfund, also derzeit ca. 150 Euro. Maschinen unter 1,5 Tonnen bezahlen etwas weniger; es wären dann ca. 90 Pfund, sprich ca. 110 Euro, gewesen. Insgesamt also letztlich nicht viel anders, als es in Hamburg der Fall wäre. Aber Vorsicht: Landet man später als 17:00 Uhr lokal, muss man sich wegen des Handlings alternativ an Signature wenden – und dann wird es natürlich noch einmal deutlich teurer.

Alternative Landeplätze in vertretbarer Entfernung zu den oben genannten Zielen gibt es leider nicht viele. Diese sind am Schluss dieses Artikels kurz erläutert.

Wie die allermeisten Flugplätze und Flughäfen in UK ist auch Bournemouth „PPR“ (reine Formalität). Dieses PPR erhält man per E-Mail von Bliss. Ich muss sagen, dass hier die Kommunikation sehr freundlich und zukommend war und alle meine Fragen stets innerhalb kürzester Zeit beantwortet wurden. Neben den normalen Flugdaten wollte Bliss auch eine Kopie des GARs (UK-Einreiseformular) überstellt bekommen. Zur Erinnerung: Seit 2014 ist die Aufgabe eines GAR bei jedem Flug nach UK notwendig, unabhängig davon, auf was für einem Platz man landet. Das geht klassisch per E-Mail. Einfacher geht es aber heutzutage mit dem Portal „OnlineGAR“. Dieses System

ist auch z.B. in Skydemon, Autorouter und Rocketroute integriert, sodass die Aufgabe noch zügiger vonstatten geht. Eigentlich soll hier die Kommunikation rein zwischen dem Piloten und den britischen Behörden stattfinden und den Flughäfen keine Mittlerrolle zukommen. In der Praxis ist es allerdings dennoch meist so, dass die Handling-Agents nach einer Kopie des Formulars fragen.

Mietwagen gibt es, wie gesagt, direkt am Flughafen, am Terminal für die Großluftfahrt.

Routing

Das IFR-Routing von Mitteldeutschland kommend Richtung Südengland führt zumeist über Koksijde (Belgien), den Waypoint VABIK in Richtung Lydd VOR; in der Praxis kann man also damit planen, mehr oder weni-

ger direkt von Calais nach Dover zu fliegen und so die Überwasserstrecke zu minimieren. In FL70 und höher sollte man komplett innerhalb der Gleitstrecke zum Land bleiben. Dann geht es weiter über die Seaford (SFD) VOR in Richtung Isle of Wight; hierbei kommt man in GA-typischen Höhen allerdings häufig den Arrivals und Departures von Gatwick (EGKK) in die Quere, sodass London Control GA-Maschinen gerne unterhalb von 5.500 Fuß und somit raus aus dem kontrollierten Luftraum drängt. Dies sollte man im Hinterkopf haben, um nicht überrascht zu werden.

Aus der Mitte Frankreichs kommend ist die Überwasserstrecke meist schon deutlich länger (ca. 80 Meilen). Erst wenn man aus dem Westen Frankreichs kommt, führt das Routing über die Cotentin-Halbinsel hinweg, und so reduziert sich die Strecke über Wasser auf ca. 50 nautische Meilen.



Anflug auf den Flughafen Bournemouth EGHH – letztlich wohl die beste Option



**Oben: Wunderbarer Sandstrand auf der anderen Seite von Sandbanks, an der Shell Bay.
Links: Man glaubt kaum in England zu sein - ein Strandtag in Bournemouth.**

VFR hat man von Osten kommend lediglich vor allem die Untergrenzen der London TMA (Luftraum Klasse A!) zu beachten; anschließend dann die Solent CTA.

VFR von Süden kommend muss man sehr auf den Airway Q41 achten, der zwischen Frankreich und der Isle of Wight liegt. Dies ist nämlich ein „Balken“ kontrollierten Luftraums umgeben von ansonsten unkontrolliertem Luftraum. Und auch dieser ist Klasse A!

Nun kurz noch zum IFR-Anflug in Bournemouth. Bei passablem Wetter wird man bei solchen Plätzen früher oder später von ATC gefragt, was für einen Anflug man wolle:

1. ILS-Anflug o.Ä.,
2. Visual Approach oder
3. „VFR join“.

Der Unterschied zwischen 2. und 3. ist, dass bei einem Visual Approach IFR nicht gecancelt wird, der Controller also entsprechende Staffellungen zwischen Ihnen und den anderen IFR-Fliegern beibehalten muss. Man muss also damit rechnen, deutlich mehr Meilen fliegen zu müssen. Der Vorteil ist aber, dass man Radarvektoren erhält und sich nicht

mit Sichtanflugpunkten („VRP“s) herumschlagen muss. Ein „VFR join“ ist genau das, also Canceln der IFR-Freigabe und dann das Anfliegen gemäß den veröffentlichten VFR-Verfahren. Dies geht aber wie gesagt in der Regel deutlich schneller und wird daher von mir empfohlen. Man kann aber auch die erste Variante, den Instrumentenanflug, wählen. Wenn man in Bournemouth bei VFR-Bedingungen einen IAP fliegt, führt dies nicht (im Gegensatz zu ein paar anderen Plätzen in UK) zur Abrechnung einer gesonderten „Anfluggebühr“.

Der Flughafen

Der Flughafen ist unterschiedlich „busy“: Der Linienflugbetrieb (vor allem saisonale Urlaubsverbindungen Richtung Spanien) ist insgesamt überschaubar. Die „Freizeit-GA“ ist in Bournemouth aufgrund der Kosten in den letzten Jahren spürbar zurückgegangen. Es gibt aber nach wie vor ein paar ATOs am Platz, welche vor allem Karriereflugschüler haben. Daher werden dort sehr viele Trainings-Instrumentenanflüge geflogen (vor allem mit MEPs); häufig hört man auch das „Exam“-Rufzeichen.

EGHH ist flächenmäßig ein ziemlich riesiger Flughafen, auf dem man sich leicht verlieren kann. Im Süden befindet sich die Verkehrsfluffahrt, im Norden befinden sich



Gepflegter Platz schönes Ambiente – auch Compton (EGHA) Abbas kann für den Besuch der Region eine Option sein.

die meisten Flugschulen, Handling-Agents und Instandhaltungsbetriebe. Überall stehen GA-Maschinen und ausrangierte bzw. zu überholende Großraumjets herum. Bliss liegt ganz im Nordwesten des Flughafenareals, in der Nähe der Helikopterlandefläche.

Die Infrastruktur von Bliss besteht lediglich aus einem Bürocontainer und einem Tor im Zaun. Aber mehr braucht es ja eigentlich auch nicht. Positiv: Für das Abholen eines Mietwagens fährt ein Personal auf freundliche Anfrage auf die andere Seite des Flughafens (geht nur außen herum), so spart man sich das Taxi.

Auch beim Abflug lief es so: kurzer Anruf im Büro von Bliss, fünf Minuten später war jemand zur Abholung da. Dazu gab es vor dem Abflug kostenlos Getränke für Pilot und Passagiere. Alles in allem ein ordentlicher Service. Nicht billig, aber noch okay.

Touristisches

Zunächst zur Stadt Bournemouth selbst, die man mit dem Auto vom Flughafen in gut zehn Minuten erreicht. Bournemouth ist eine etwas besondere Mischung aus Großstadt und Seebad. Der städtische Teil ist nichts so sehr Besonderes. Der lange Strand aber ist wirklich feinsten Sand, die links und rechts des Stadtzentrums aufragenden Steilküsten sind sehenswert. Zwischen Meer und der City liegt eine Parkanlage („Lower Gardens“), durchzogen von zahlreichen Fußwegen. Man kann ja über die Briten sagen, was man will, aber einen gewissen Sinn für Schönes, ins-

besondere reizvolle Parkanlagen, haben sie. Aufgrund des vielfältigen Angebots kann die Stadt Bournemouth gut als Basis für einen Kurzurlaub dienen, denn nur ca. 5 Kilometer westlich erreicht man bereits die Ostseite von Poole Harbour.

Rund um Poole Harbour gibt es in Wälder eingebettete sehr hochwertige Wohngegenden, wie Parkstone und Lilliput. Hier befindet sich z.B. der Parkstone Golf Club, ebenfalls ein Glanzstück in Sachen Landschaftsbau. Eine Runde ist allerdings nicht ganz billig; außerdem gibt es hier einen „Dress-Code“.

Besonderes Highlight von Poole Harbour ist allerdings die lange, leicht keulenförmige Halbinsel Sandbanks, welche die Einfahrt in den Poole Harbour von Osten kommend auf nur ca. 300 Meter

Erfüllen höchste Ansprüche: die Golfplätze von Parkstone und Purbeck.





**Blick vom Rick Stein über den Sandbanks Yachtclub und den Poole Harbour
Rechts: „Mussels in White Wine and Cream“
– ein Highlight im Gee Whites in Swanage**

Breite verengt. Der Strand ist hier wirklich einmalig, und die Promenade wird nicht mit Spielhöhlen und Hochhäusern verschandelt, sondern eher durch sanfte Dünen geprägt. Die Immobilienpreise in Sandbanks sind die höchsten im gesamten Königreich und angeblich – gemessen an der Fläche – die vierthöchsten weltweit!

Eine besondere Restaurantempfehlung für Sandbanks möchte ich abgeben: das auf Fisch spezialisierte „Rick Stein“. Dieses befindet sich auf der Halbinsel (neben dem Yachtclub) und ist in Sachen Service, Ambiente und Qualität hervorragend; man glaubt gar nicht, in England zu sein. Während



des Essens genießt man einen schönen Blick über den Poole Harbour mit seinen hundert Booten. Die Preise sind entsprechend etwas höher, doch das mittlerweile schwä-

chelnde Pfund lässt es erträglich werden. Unbedingt reservieren!

Von dort ist es nur noch ein Kilometer durch das edle Wohngebiet von Sandbanks bis zur Spitze der Halbinsel. Hier liegt zum einen das The Haven Hotel, die erste Adresse für Übernachtungen in Sandbanks; auch dieses hat ein schönes Restaurant mit Meerblick-Terrasse. Nebenan pendelt regelmäßig die Autofähre (an Ketten geführt) zwischen Sandbanks und der auf der anderen Seite gelegenen Halbinsel Isle of Purbeck. Außerdem kann man von hier Ausflugsboote auf die in der Bucht von Poole Harbour gelegene Brownsea Island nehmen, eine unter Naturschutz stehende Insel, die in ca. zwei Stunden umwandert werden kann.

Wir nahmen die Fähre Richtung Isle of Purbeck. Auf der anderen Seite angekommen gibt es gleich – Sie ahnen es – die nächste gute Futterkrippe, das „Shell Bay Restaurant“. Es kommt insgesamt nicht ganz an das Rick Stein heran, aber dennoch: auch hier sehr gutes Essen, guter Service und schönes Ambiente. Hier befindet sich auch der wohl schönste Strand der Region, der Shell Bay Beach, welcher weitläufig und somit nie überfüllt ist.

Auf der Isle of Purbeck wird es dann schlagartig sehr ländlich; England wie im Bilderbuch. Landschaftliches Highlight der Gegend sind die „Old Harry Rocks“, eine charakteristische Felsformation vor der Steilküste aus Kreidefelsen.

Nur ein paar Kilometer davon in Richtung Hinterland befindet sich für Freunde des Golfsports noch ein weiterer sehr schö-



Adrian Gutzweiler
Versicherungsmakler GmbH & Co. KG

Wer fliegen will, braucht Flügel.

**Wer sparen will,
braucht uns!**



Spezialisiert auf Luftfahrtversicherungen

Wir beraten Sie gern! Tel. 0761 888662-0

+++ Luftfahrtversicherung24.de +++

UNSERE STANDORTE:

Berlin · Frankfurt · Egelsbach · Nürnberg
Augsburg · München · Mannheim

IN VORBEREITUNG

Hamm · Landshut/Oberpfaffenhofen
Memmingen · Friedrichshafen · Dortmund
Weitere Standorte und Flugzeuge in Planung!



**WeFly: Größter DA-42
Operator Deutschlands**

... zu außergewöhnlich
... tigen Konditionen
... ere Investition
... essionelles Management
... e Verfügbarkeit
... lum-Service

WeFly GmbH

Tel.: 06128/982805

www.WeFly.de · info@WeFly.de

We fly
FRACTIONAL OWNERSHIP
FOR PILOTS

Pilot und Flugzeug




Engagierter Journalismus aus Sicht des eigenen Cockpits

36. Jahrgang

Herausgeber	Airwork Press GmbH	HRB 44513 Registergericht Offenbach Geschäftsführer Jan Brill
Chefredakteur	Jan Brill	jan.brill@pilotundflugzeug.de +49 (0) 6103 8314 193
Redaktion	Klaus Schulte Nils Kramer Ralph Eckhardt Philipp Tiemann Prof. Dr.-Ing. Bernd Hamacher	klaus.schulte@pilotundflugzeug.de nils.kramer@pilotundflugzeug.de ralph.eckhardt@pilotundflugzeug.de philipp.tiemann@pilotundflugzeug.de bernd.hamacher@pilotundflugzeug.de
Verlagsleitung & Abonnenenverwaltung	Nicole Avemarie	nicole.avemarie@pilotundflugzeug.de +49 (0) 6103 8314 188

Unsere Abonnentenverwaltung ist montags bis freitags von 9:00 bis 14:00 Uhr für Sie da

Anzeigenservice	Nicole Avemarie	nicole.avemarie@pilotundflugzeug.de +49 (0) 6103 8314 188
Buchhaltung	Silvia Behnert Isabella Brill	silvia.behnert@pilotundflugzeug.de isabella.brill@pilotundflugzeug.de
Redaktionsflugzeug:		PA-31T2 Cheyenne II XL D-INFO

Besuchen Sie uns auch persönlich in unserem Verlagsbüro am Flugplatz Egelsbach:

Airwork Press GmbH
Flugplatz 2
63329 Egelsbach
Telefon: +49 (0) 6103 8314 188
Telefax: +49 (0) 6103 8314 192
E-Mail: abo@pilotundflugzeug.de
Montags bis freitags von 9:00 bis 14:00 Uhr

Pilot und Flugzeug ist ein Fachmagazin für engagierte Flugzeughalter und Piloten von Singles, Twins, Turboprops und Businessjets. Es erscheint monatlich. Nicht gekündigte Abonnements verlängern sich um ein Jahr. Das Abonnement ist kündbar sechs Wochen vor Ablauf. Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen. Anzeigenverträge kommen vorbehaltlich unserer Allgemeinen Geschäftsbedingungen zustande. Einsehbar im Internet unter www.pilotundflugzeug.de/agb oder auf Wunsch per Fax. Der Verlag behält sich das Recht vor, Leserbriefe gekürzt oder korrigiert zu veröffentlichen.

Nachdruck, Weiterverbreitung oder Veröffentlichung nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags.

Copyrights by Jeppesen Airway Manual Services & Flight Information, Frankfurter Straße 233, 63263 Neu-Isenburg.

Copyrights non-navigational maps by Central Intelligence Agency, Office of Public Affairs, Washington, DC 20505.

Bankverbindung: Wiesbadener Volksbank IBAN: DE48 5109 0000 0021 2696 03 BIC: WIBADE5W • Ust.-Id. Nr.: DE 260807541

Abonnement und Archiv: www.pilotundflugzeug.de/shop

ner Golfplatz, der Isle of Purbeck Golf Course. Ein Großteil des Platzes überblickt den gesamten Poole Harbour. Hier gibt es nicht wirklich einen Dress Code und außerdem sind die Preise (speziell nachmittags) deutlich moderater.

Wiederum nur ein paar Kilometer westlich sollte man dann unbedingt noch in Swanage vorbeifahren. Swanage ist eine kleine Küstenstadt und nach wie vor einer der beliebtesten Badeorte von Südingland. Insgesamt ist er weniger „schick“ als Sandbanks. Strand und Ortskern grenzen direkt aneinander. Swanage befindet sich am östlichen Ende der Jurassic Coast, eines Küstenstreifens, der zu den Naturwundern dieser Welt gezählt wird und als erste Naturlandschaft in England von der UNESCO zum Weltnaturerbe erklärt wurde.

Freunden des Seafood soll auch für Swanage ein besonderer Tipp gegeben sein: Im Ort, direkt am Wasser, gibt es ein eher unpräzentes Strandrestaurant, das „Gee Whites“. Die dort angebotenen Miesmuscheln gehören zu den besten, die ich bisher gegessen habe. Die Briten haben für Miesmuscheln nämlich eine besondere Zubereitungsart: Weißwein, Sahne, Knoblauch, etwas Petersilie und reichlich fein gehackte Zwiebeln; die Küche des Gee Whites hat dies perfektioniert. Unwiderstehlich gut!

Zum Abschluss sollte man noch einen Abstecher in die Stadt Poole selbst erwägen. Diese ist keine ausgesprochene Schönheit, hat aber auch, insbesondere an der Quayside, ein besonderes maritimes Flair. Aufgrund des riesigen Naturhafens des Poole Harbour fahren von Poole aus zahlreiche Fähren nach Frankreich und auf die Kanalinseln.

Der Flugplatz Compton-Abbas (EGHA) ist eine sehr reizvolle Alternative zu EGHH, der Bodentransport gestaltet sich von Compton aus jedoch schwierig.

Alternativen zu EGHH

Nun noch kurz zu den besagten Alternativen zu EGHH: Was lizenzierte Plätze mit ausreichender Piste und einer gewissen Infrastruktur angeht, so gibt es in akzeptabler Entfernung zu Poole Harbour eigentlich nur eine – wenn auch sehr reizvolle – Option, den Flugplatz Compton-Abbas (EGHA). Dieser liegt ca. 20 Kilometer nordwestlich von Poole Harbour und ist aufgrund seiner Lage auf einem Hügel ein beliebtes Ausflugsziel englischer Privatpiloten und auch Fußgänger. Die Gebühren sind naturgemäß deutlich geringer als in Bournemouth. Leider allerdings gibt es keine Mietwagen direkt am Platz und auch keine öffentlichen Verkehrsmittel. Man muss daher zunächst ein Taxi ins 13 Kilometer entfernte Blandford nehmen, um dort einen Mietwagen bei einem lokalen Verleiher (sonntags geschlossen) zu nehmen. Ob sich der zusätzliche Aufwand wirklich lohnen würde?

Für Piloten halbwegs STOL-fähiger Maschinen gibt es noch eine weitere unlizenzierte Alternative, die sich aber deutlich näher an der Poole Harbour befindet: Newton Peveril (460 Meter Gras); Infos hierzu gibt es z.B. im AFE Flight-Guide.



Philipp.Tiemann@pilotundflugzeug.de