

# Auf zur wilden Insel

Komplexe Lufträume, Grenzkontrollen, auch mal ungemütliches Wetter – all das konnte Mark Stähle nicht abschrecken. Im Gegenteil: Bei seinem Vorhaben, die grüne Insel ganz im Westen Europas zu erkunden, ist er ein Meister der Lufträume und der Bürokratie geworden.



Ursprüngliche Landschaften: der Strand von Rosses Point an der Nordwestküste Irlands. Im Hintergrund der Höhenzug Ben Bulbin bei Sligo.

Wie atemberaubend schön: grüne Hügel, unberührte Bergketten, wilde Steilküsten! Irland ist ein Traum ursprünglicher Landschaften, geformt von den Elementen Wind und Wasser. Aber da ist eben auch die Bürokratie: Obwohl Mitglied der EU, ist das Land dem Schengener Abkommen bislang nicht beigetreten. Somit müssen Ein- und Ausreise über einen Zollflugplatz erfolgen. Das gilt sowohl für die grüne Insel als auch für das europäische Festland. Das nächste Problem: Da Ostende und Antwerpen in Belgien keine Flugzeuge mehr landen lassen, die Avgas 100LL tanken, empfiehlt sich entweder ein Flugplatz in Frankreich oder einer in den Niederlanden. Und auch die geografische Lage „hinter“ Großbritannien bringt gewisse Schwierigkeiten mit sich: Der anspruchsvolle englische Luftraum lässt sich kaum meiden. Auch der französische Luftraum hat seine Besonderheiten. Der größte Unterschied zu Deutschland: In Frankreich wie in Großbritannien ist IFR-Verkehr im unkontrollierten Luftraum G auch auf längeren Strecken zulässig. In Frankreich können Flugplätze immerhin außerhalb der offiziellen Öffnungszeiten angefliegen werden.

  
**Text + Fotos**  
Mark Stähle



Durch Waterford im Südosten Irlands schlängelt sich die Suir. Die Stadt ist Verwaltungssitz der gleichnamigen Grafschaft.

Der Luftraum im Vereinigten Königreich ist in großen Teilen unkontrolliert, mit Ausnahme der vielen CTAs und TMAs sowie der Korridore und Luftstraßen. Einen kontrollierten Luftraum E gibt es nicht. Somit erfordert der Einflug in den kontrollierten Luftraum immer eine Freigabe. Da die Airways oft in FL 120 und höher liegen, fällt man in niedrigeren Höhen, zum Beispiel mangels Druckkabine oder Sauerstoff, schnell aus dem kontrollierten Luftraum heraus.

Ein wesentlicher Unterschied zu Deutschland: Die Flugverkehrskontrolle (ATC) passt nicht mehr auf den Piloten auf, sondern der ist selbst dafür verantwortlich, sich tunlichst vom kontrollierten Luftraum sowie den aktiven Flugbeschränkungsgebieten und Ähnlichem fernzuhalten. Daher ist ein regelmäßiger Abgleich mit der VFR-Karte unerlässlich. Die Wiederaufnahme in den kontrollierten Luftraum hat meist ein zähes Verhandeln mit ATC zur Folge. Es ist aber völlig unproblematisch, außerhalb des IFR-Verkehrs, zum Beispiel in 2500 bis 3000 Fuß MSL, zu fliegen. Dabei sollte man jedoch auf die vielen

Aerodrome Traffic Zones (ATZ) achten. Obwohl diese ein Teil des unkontrollierten Luftraums sind, erfordern sie meist eine Durchflugfreigabe wie durch eine Kontrollzone.

Auch im Instrumentenflug ist man im unkontrollierten Luftraum in aller Regel mit dem Fluginformationsdienst und nicht mit ATC in Kontakt. Um hier bezüglich Komplexität noch eins draufzusatteln, werden drei Arten von Services angeboten: Der Basic Service übermittelt nur das QNH, und man steht zumindest mit einer Bodenfunkstelle in Kontakt. Der Traffic Service bietet zusätzlich Informationen über anderen Luftverkehr und ist mit unserem FIS vergleichbar. Schließlich gibt es noch den Deconfliction Service, der – falls nötig – Ausweich-Steuerkurse vorgibt. Man darf sich also nicht verwirren lassen, wenn nach dem gewünschten Service gefragt wird. London Information bietet nur Basic Service. Für die besseren Services sind die LARS-Frequenzen (Lower Airspace Radar Service) zu wählen, die einen unübersichtlichen Flickenteppich bilden. Der Service wird aber nicht flächendeckend

Im Final auf Sligo Airport: Der Anflug auf die 1200 Meter lange Runway 28 bietet einen spektakulären Blick auf den Atlantik.



Am Flughafen Waterford ist ein Tankstopp zu empfehlen. Außerdem kann man hier entspannt die Einreiseformalitäten erledigen.



angeboten. Wer also das britische Luftraumsystem und seine Regeln verstanden hat, fliegt auch über England recht stressfrei. Nimmt man die Dienste von LARS in Anspruch, muss man allerdings unzählige Frequenzwechsel auf sich nehmen und ebenso viele neue Transponder-Settings rasten. Die Verfahren für IFR und VFR sind insgesamt in niedrigeren Höhen somit recht ähnlich, mit der Ausnahme, dass man IFR durch die Wolken fliegen darf.

In Irland ist die Luftraumstruktur dann zum Glück wieder einfacher. Mit Ausnahme der Flughäfen und einiger CTAs besteht Luftraum G bis FL 75, darüber schließt sich Luftraum C an. VFR ist man meistens mit Shannon Information in Kontakt, die FIS-Dienste sind vergleichbar mit Deutschland. Für weitere Informationen und zur Flugvorbereitung sind neben den offiziellen Unterlagen die beiden digitalen Ratgeber für Piloten von Philipp Tiemann, „fliegen-in-frankreich.de“ und „fliegen-in-uk.de“, sehr hilfreich. Letzterer befasst sich auch mit dem Luftraum von Irland. Das Vereinigte Königreich verlangt für die Einreise eine ETA (Electronic Travel Authorisation). Obwohl ich dort nicht landen will, hole ich mir die Genehmigung – für den Fall, dass ich dort außerplanmäßig einen Stopp einlegen muss. Das ETA kann man per Smartphone-App leicht beantragen. Es dauerte kaum fünf Minuten, bis der Antrag akzeptiert und die persönliche ETA-Nummer versendet wird.

### Zwischenstopp und Zollabfertigung in Cherbourg

Als Ziel meiner Reise steht Sligo (EISG) im Nordwesten der Insel auf meinem Plan. Nicht weit nördlich davon liegt der Flughafen Donegal (EIDL), der ebenfalls eine lohnende Destination sein soll, aber leider kein Avgas vorhält. Mein Luftfahrzeug für diese Reise ist eine Cessna 182 Turbo RG. Am 25. Juli fliege ich los und steuere mein erstes Ziel an: Cherbourg (LFRC) in der Normandie. Diesen Flugplatz, geografisch günstig gelegen, habe ich mir als „Sprungbrett“ für den Weiterflug über den Ärmelkanal ausgesucht. Nach einem entspannten IFR-Flug in FL 80 und dem Anflug auf die Piste 28 lande ich planmäßig in Cherbourg, wo man auf Englisch Kontakt aufnehmen kann. Außerdem kann man dort unkompliziert tanken und mit den üblichen Kreditkarten zahlen sowie die Zollabfertigung rasch erledigen. Allerdings gilt für den Zoll wie an den anderen französischen Flugplätzen eine Anmeldefrist von 24 Stunden – am Wochenende sogar 48 Stunden! Für die Anmeldung muss man ein spezielles Formular ausfüllen. Insgesamt bin ich aber zufrieden mit dem Service. Der Platz ist sehr GA-freundlich, die Gebühren sind fair. Seit Kurzem gibt es auch wieder ein einladendes Flugplatzrestaurant.

Nachdem die Formalitäten erledigt sind, starte ich mit Schwimmweste und Notsender (PLB) ausgerüstet zum Weiterflug nach Waterford (EIWF) im Südosten Irlands. Den Flugplatz nutze ich für die Einreiseformalitäten und zum Auftanken. Er hat einen guten Ruf, was man nicht von jedem irischen Airport behaupten kann. Für die Einreise ist ein GAR-Formular (General Aviation Report) auszufüllen und mindestens 24 Stunden vor Einreise an den Flugplatz zu mailen.

Das Wetter ließe zwar einen VFR-Flug zu, dennoch ziehe ich den Weiterflug nach IFR vor. Allerdings akzeptiert der Brüsseler Computer nur eine Strecke mit einem wirren „Zickzack-Routing“ über ORTAC, dann zurück nach GUR (Guernsey) und via SKESO nach BHD und AMMAN. In der Luft erhoffe ich mir einen „Direct“ nach SKERY, den ich auch prompt bekomme. Da ich nur in FL 60 fliege, falle ich spätestens nach SKERY aus dem kontrollierten Luftraum raus und setze



Sligos Innenstadt bietet zahlreiche gemütliche Lokale zum Einkehren.



Durch die Altstadt fließt der Fluss Garavogue. Sligo ist die größte Stadt im Nordwesten und hat sogar eine Universität.

meinen Flug nach dem vorgeschriebenen Verfahren im englischen Luftraum G fort. In Irland erhalte ich dann die Freigabe für den ILS 21 in Waterford über GAMDO. Der Rest ist Formsache. Obwohl der Flughafen einen ziemlich heruntergekommenen Eindruck macht, werde ich dort positiv überrascht: Das Personal ist freundlich und zuvorkommend. Eine Werft zeigt sich bei einem technischen Problem sogar sehr hilfsbereit, und das an einem Freitagabend.

### Eine Kleinstadt als Ausgangspunkt für neue Pläne

Da ich Waterford nicht kenne, habe ich das Tower-Hotel direkt im Zentrum gebucht, um mir nach der Landung noch die Stadt anzusehen. Die rund zwölf Kilometer dorthin fahre ich mit dem Taxi. Das Hotel ist nicht eben billig und weist hinter der schönen Fassade auch weniger gepflegte Ecken auf. Es ist aber für eine Übernachtung in Ordnung. Durch die Stadt, die älteste des Landes, mit ihren etwa 55.000 Einwohnern fließt der Fluss Suir. Es ist ein kleiner, beschaulicher Ort, von dem aus man entspannt weitere Ziele in Angriff nehmen kann. So mache ich mich nach dem Abendessen im Stadtzentrum und nach einem Absacker an der Hotelbar, die einen schönen Ausblick auf den Fluss bietet, an die Detailplanung für den nächsten Tag.

Die direkte Route von Waterford nach Sligo ist mit der Cessna in etwas mehr als einer Stunde zu bewältigen. Doch dieser Flug soll das Highlight meiner Reise werden. Daher plane ich, zuerst in den Südwesten Irlands zu fliegen, um von dort fast die gesamte Westküste bis nach Nordwesten im Tiefflug zu erkunden. Dafür habe ich knapp drei Stunden eingeplant. Die Strecke kann man auch mit dem Auto fahren, sie ist bekannt unter dem Namen „Wild Atlantic Way“.

Gesagt, getan. Voller Vorfreude fahre ich am nächsten Morgen mit dem Taxi zum Flughafen. Sligo ist PPR anfliegbar. Schon vor Antritt



Grüne Täler und Gipfel: Der 527-Meter hohe Ben Bulbin ist ein Wahrzeichen der Grafschaft Sligo im Nordwesten Irlands.

der Reise habe ich telefonisch Kontakt aufgenommen und meine Daten übermittelt. In Sligo sind die Öffnungszeiten tunlichst zu beachten, die Pausen scheinen dort heilig zu sein. Wahrscheinlich hat das aber vor allem mit den vorgeschriebenen Dienst- und Ruhezeiten des Personals zu tun. Daher rufe ich vor Abflug nochmals kurz an, um die genaue Landezeit abzustimmen. Man teilt mir mit, dass ich zwar willkommen, der Platz wegen Personalmangels aber nur VFR anfliegbar sei. Da ich sowieso Sightseeing machen will, stört mich das nicht weiter. Allerdings ist die Option eines IFR-Anflugs nun gestrichen, sollte das Wetter im Nordwesten schlechter werden. Ein IFR-Anflug wäre dann nur noch in Donegal (EIDL) oder in Knock (EIKN) möglich. Knock gilt allerdings als wenig GA-freundlich und bietet in der Regel auch keine Stellplätze für die Nacht an. Nach Aufgabe des Flugplans, der in Irland auch für VFR-Flüge aus und in Kontrollzonen hinein Pflicht ist, fliege ich nördlich an Cork vorbei zur Iveragh-Halbinsel, um die die berühmte Panoramastraße Ring of Kerry führt. Der Straße folgend umfliege ich die Halbinsel, die mit ihren steinigen Buchten, den zahllosen kleinen Inseln und einigen wunderschönen Sandstränden eine Schatzkiste für Luftwanderer ist. An ihrer Südküste fühle ich mich an die Schären der schwedischen Ostsee-

küste erinnert. Im Inneren der Halbinsel strecken sich allerdings auch hohe Berge dem Himmel entgegen, mancher davon bis 3000 Fuß über dem Meeresspiegel.

Nach dem Ring of Kerry folge ich der Küste nordwärts an den wunderschönen Kilkee Cliffs vorbei bis hin zu den ebenso malerischen wie berühmten Cliffs of Moher, deren Felswände mehr als 200 Meter aus dem Meer emporragen. Am Boden herrscht reger Besucherverkehr, wie ich von oben gut beobachten kann. Nach einem Vollkreis um Klippen und Leuchtturm fliege ich direkt zu den sich nordwestlich anschließenden drei Aran-Inseln, deren karge Landschaft mich fasziniert. Die im Rechteckmuster über die Inseln angelegten und durch Steinmauern abgegrenzten Felder vermitteln von oben ein recht skurriles Bild.

#### Vorbei an Steilküsten und malerischen Ruinen

Auf meiner Route geht es nun weiter westlich am Connemara-Nationalpark vorbei. Dort liegt die aus vielen Reiseführern bekannte Kylemore Abbey. Da die Wolken auf den bis zu 2000 Fuß hohen Bergen am Horizont aufliegen und die Wolkenuntergrenze im weiteren Verlauf meiner Route bis auf 1500 Fuß MSL absinkt, ziehe ich es vor, nicht landeinwärts zu fliegen, sondern mich an die Küste zu halten.

Vor der Landung in Sligo überquere ich die Donegal Bay weiter nördlich bis zu den Klippen von Slieve League, die mit 601 Metern über dem Meer zu den höchsten in Irland und sogar in ganz Europa

zählen. Da sie nicht senkrecht, sondern mit einem starken Gefälle ins Meer abfallen, wirken sie jedoch eher wie ein Gebirgszug. Es führt ein Wanderweg über den Bergrücken zum höchsten Punkt. Glücklicherweise hält das Wetter, sodass ich die Donegal Bay nach Süden queren und in Sligo zur Landung auf die Runway 28 einschweben kann – aber nicht ohne zuvor einen Vollkreis über dem Classiebawn Castle, einem beliebten Fotomotiv, und einen kurzen Abstecher zum Ben Bulbin, dem Hausberg von Sligo, zu machen. Sligo Airport ist ein kleiner, hübscher Flughafen. Die Menschen dort sind außerordentlich freundlich. Das nahe gelegene Sligo ist mit rund 20 000 Einwohner die größ-

te Stadt im Nordwesten der Republik Irland und liegt am Fluss Garavogue. An dessen Ufern reihen sich zahlreiche Pubs und Restaurants aneinander. Es gibt hier sogar eine Universität. Stadt und Flughafen wirken im Vergleich zu Waterford sehr gepflegt.

Da ich wegen des Wetters nicht sicher war, ob ich tatsächlich in Sligo landen kann, habe ich vorab weder einen Mietwagen noch ein Hotel gebucht. Am Samstagnachmittag ist an einen Mietwagen nun nicht mehr zu denken, da die Mitarbeiter beider Anbieter bereits ins Wochenende verschwunden sind. Als einzige Möglichkeit bleibt, mit einem Taxi zum Knock-Airport zu fahren, um dort einen Wagen zu mieten. Doch wegen der Entfernung verwerfe ich diese Option. Ich entscheide mich für eine Taxifahrt in die Stadt und checke dort ohne Probleme im Address-Hotel ein, das im Zentrum liegt. Abends gönne ich mir ein leckeres Abendessen im Eala Bhan, einem der besten Restaurants direkt am Fluss. Am nächsten Tag erkunde ich die Gegend und fahre mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zum nahe gelegenen Rosses Point. Mit Campingplatz, Badestrand und Yachtclub ist der Ort ein recht hübsches Ausflugsziel. Meine Begeisterung hält sich jedoch wegen des ungemütlichen Wetters in Grenzen. Es hält aber etliche Besucher nicht davon ab, dort ausgiebig zu baden.

#### Direkt durch den englischen Luftraum zurück

Am Montag heißt es Abschied nehmen. Ich trete den Rückflug an. Diesmal entscheide ich mich, durch den englischen Luftraum direkt nach Midden Zeeland (EHMZ) in die Niederlande einzufliegen. Allerdings muss ich dafür 24 Stunden vor Abflug das GAR-Formular für meine Ausreise an Sligo Airport mailen. Die Niederlande verlangen für Ein- und Ausreise eine Online-Deklaration. Nach dem Start in Irland fliege ich eilig in FL 100 und nach IFR über die irische Hauptstadt Dublin hinweg. Mit Rückenwind und einer Groundspeed von 175 Knoten komme ich gut voran. Im britischen Luftraum ist wieder Sinken angesagt, sodass ich in 3000 Fuß Richtung Niederlande flitze. Landung, Tanken und Einreise sind in Midden Zeeland problemlos. Nach weniger als einer Stunde bin ich wieder in der Luft und fliege in 1500 Fuß per VFR durch den belgischen Luftraum nach Hause. Die grüne Insel liegt nun weit hinter mir. Ihre Steilküsten, die wilden Berge und zerklüfteten Landschaften am Atlantik haben einen bleibenden Eindruck hinterlassen. Eines ist klar: Die irische Insel hat noch mehr Zeit und Bewunderung verdient – beim nächsten Mal ...



Mit einer Cessna 182 hat aerokurier-Leser Mark Stähle die irische Atlantikküste bis in den Nordwesten der Insel erkundet.



Im Südwesten Irlands ragt die Iveragh-Halbinsel in den Atlantik. Die Region gehört zu den touristischen Hotspots des Landes.



**BLACKWING**  
SWEDEN

Average is not an option

Skandinavisches Design aus Karbon und Titan. Reise mit bis zu 200 kn und lande so präzise und entspannt, dass Du Dich mit ihr sofort sicher und vertraut fühlst.



Buche Dir jetzt Dein BLACKWING Erlebnis  
www.blackwing-deutschland.de



ZEITMASCHINE Aircraft GmbH