



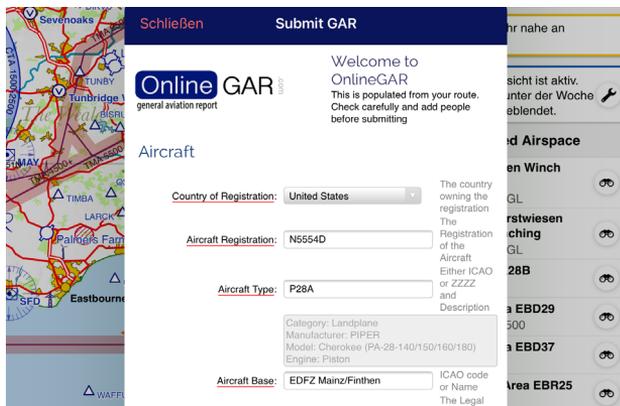
Die Pent Farm und ihr Airstrip

Auf die Insel, auf die Farm!

Der Vollzug des Brexits und auch die teilweise problematischen Corona-Regelungen bezüglich UK haben in den letzten zwei Jahren dafür gesorgt, dass nur wenige private GA-Crews noch auf die Insel geflogen sind. Jetzt, wo sich der Staub etwas gelegt hat, stellt sich die Frage: Was hat sich für Piloten nachhaltig geändert? Was nicht? Der Praxistest: ein VFR-Wochenendflug von Mainz in den

Südosten Englands während der langen Schönwetterperiode im März.

Mein persönlich letzter Flug nach UK hatte im Sommer 2019 stattgefunden, damals mit wunderschönen Eindrücken aus England und Schottland. Wenig deutete damals darauf hin, dass so etwas – zumindest auf diese unbeschwerte Art und Weise – erst einmal in den kommenden Jahren nicht mehr möglich sein würde.



Oben: GAR-Aufgabe via onlinengar.com (in Skydemon eingebunden) und Anmeldung der Schengen-Ausreise für Mainz-Finthen (EDFZ). Unten: Kaum Flugplätze in Kent! Lydd (ganz unten links) ist der einzige CAA-lizenzierte Platz in Kanalnähe



Allerdings war der Brexit, der formal schon zum 1. Februar 2020 erfolgt war, schon damals beschlossene Sache. Aufgrund entsprechender Übergangsfristen erfolgte der Austritt aus dem EU-Binnenmarkt und der Zollunion dann bekanntlich erst zum Ende des Jahres 2020. Mitglied des Schengen-Abkommens war UK ja ohnehin nie. Dass das Königreich außerdem zum Ende 2020 aus der EASA austreten würde, war damals allerdings noch nicht absehbar, wobei Letzteres für Crews aus Europa das geringste Problem darstellt; schließlich gibt es die ICAO. Außerdem hat das Königreich in der Eile des EASA-Austritts erst einmal alle zu diesem Zeitpunkt gültigen EASA-Regelungen in nationales Luftrecht übernommen („retained law“), so dass sich auch an der Anwendbarkeit der bekannten SERA-Regeln etc. erst einmal gar nichts geändert hat. Erst seitdem nimmt das Königreich Schritt für Schritt einzelne Änderungen am nun eigenen UK-Luftrecht vor, so dass EU-Luftrecht und UK-Luftrecht jetzt zunehmend auseinanderdriften und man sich künftig etwas näher mit Letzterem beschäftigen muss, bevor man auf die Insel fliegt.

Einzig unmittelbare Auswirkung: Man benötigt nun mindestens einen PPL, sprich eine ICAO-konforme Pilotenlizenz, um dort legal mit dem eigenen oder gecharterten EASA-registrierten Luftfahrzeug unterwegs sein zu dürfen. Ein LAPL reicht in der

dieser Konstellation nun nicht mehr. Ob es künftig ggf. eine Akzeptanz von EASA-LAPLs durch die Briten geben wird, ist noch offen. Besuche von EU-Piloten mit N-registrierten Luftfahrzeugen sind aus Sicht des Königreichs weiterhin alleine mit FAA-Lizenz legal; allerdings benötigt man als in der EU ansässiger Bürger aufgrund der EU-Regeln auf dem Streckenabschnitt bis hin zur britischen FIR-Grenze ohnehin zusätzlich eine EASA-Lizenz, um den Flug legal durchzuführen.

Eine weitere Auswirkung des Brexits ist, dass EU-Bürger nun bei der Einreise nach UK stets einen gültigen Reisepass mitführen müssen. Der Personalausweis ist jetzt nicht mehr ausreichend. Laut Info der UK Border Force haben dies seit Anfang 2021 schon so einige Einreisende verschlafen und haben es ohne Pass versucht ...

Wesentlicher aber war nach dem Vollzug des Brexit für Piloten die Frage, wie es künftig mit dem Thema „Zollflugplatzzwang“ auf britischer Seite weitergehen würde. Zur Erinnerung: Vor dem Brexit konnte man z.B. aus Deutschland kommend direkt auf jedem beliebigen Platz (auch den ganz „kleinen“ und „privaten“) in UK landen, vorausgesetzt, man hatte dies mindestens vier Stunden vor der Landung mittels des GAR-Forms angemeldet.

Anfang 2021 war aber klar: Es wird auch weiterhin dabei bleiben. Alles andere wäre in der Tat ein riesiges Problem für die GA in UK geworden, denn es sind sehr viele Privatflugzeuge, zum Teil auch ernsthaftes Gerät à la Malibu oder gar kleine Turboprops auf den hunderten Privatflugplätzen in UK stationiert. Es wäre nicht praktikabel gewesen,

wenn deren Piloten bei jedem Sprung nach Frankreich eine Zwischenlandung auf einem großen Platz hätten einlegen müssen.

Zuletzt wurden die GAR-Vorschriften noch einmal zum Jahreswechsel 2021/2022 etwas geändert. Konkret gilt nun nicht mehr eine Frist von vier Stunden vor der Landung in UK, sondern es sind jetzt zwei Stunden vor Abflug auf dem Weg nach UK. Für die meisten Flüge macht das allerdings kaum einen wirklichen Unterschied. Allerdings gibt es noch eine Neuerung: Es muss nun auch vor Abflug aus UK stets ein GAR aufgegeben werden (zuvor war das gar nicht notwendig). Das ist schon etwas ärgerlich, weil es den Piloten in seiner Flexibilität einschränkt, also darin, z.B. spontan vor Abflug in Richtung Kontinent noch einen Zwischenstopp auf einem anderen Flugplatz in UK zu machen. Auch für die Aufgabe dieses GARs beträgt die Frist zwei Stunden vor Abflug. Nachlesen kann man die aktuellen GAR-Regelungen hier: <https://tinyurl.com/2p95dfp9>. Was die verschiedenen Möglichkeiten der Aufgabe des GARs betrifft, so darf ich hier auf <http://www.fliiegen-in-uk.de/zoll.html> verweisen.

Zu beachten sind bei Flügen zwischen „Europa“ und UK auch die Anforderungen auf europäischer Seite; grundsätzlich ist dort seit dem Brexit natürlich nicht nur ein Platz von Nöten, der eine Grenzkontrolle erlaubt, sondern auch Zoll. In der Praxis ändert sich allerdings meist nichts, denn a) zumindest in Deutschland ist ja aufgrund der Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2020/877 von außerhalb der EU kommend im Regelfall gar kein Zollflugplatz mehr nötig und b) in z.B. Frankreich, den Niederlanden und

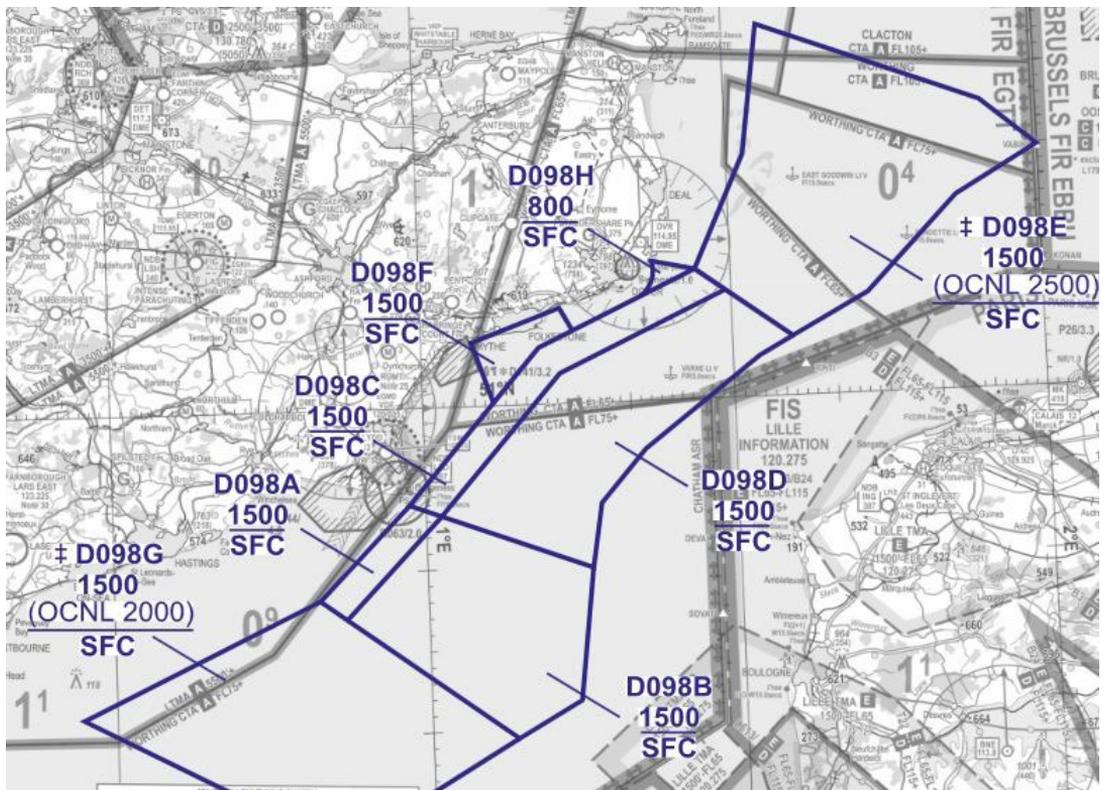
Belgien ist es so, dass jeder Platz mit Grenzkontrollstelle ohnehin gleichzeitig auch Zollflugplatz ist.

Thema Corona: Seit spätestens Anfang März gibt es aktuell bei Flügen zwischen UK und Deutschland keinerlei diesbezügliche bürokratische Gängeleien (Formulare/Anmeldungen) oder gar Einschränkungen mehr. Das Königreich hatte 2021 zeitweise die Einreise z.B. aus Deutschland daran geknüpft, dass man sich an Tag 2 des UK-Aufenthalts einem Schnelltest unterzieht, und zwar nur einem solchen, der von bestimmten Online-Quellen aus UK bezogen wurde (!); das ist mittlerweile aber Vergangenheit. Auch Deutschland hat seinerseits aktuell bekanntlich keinerlei Länder mehr als Hochrisikogebiet

ausgewiesen. Die Dinge normalisieren sich also.

Der äußerste Südosten Englands als Reiseziel

Wenn man nur einmal über das Wochenende etwas „England schnuppern“ möchte, also über den Kanal springen, ohne allzu weit ins Land zu fliegen, dann bietet sich die Region ganz im Südosten Englands, die zum Teil sehr schöne Grafschaft Kent hierfür an. Leider ist die GA-Infrastruktur in diesem Teil Englands schlecht: Ende 2014 wurde der Flughafen Manston (EGMH) geschlossen und – trotz gewisser Bemühungen – nicht wieder eröffnet. Seitdem gab es im Osten Kents nur einen für die Allgemeinheit zugäng-



Low-level Barriere im Ärmelkanal: Britische Danger Areas für Drohnenüberwachungsflüge

lichen Platz mit brauchbarer Piste (700 Meter Gras), und zwar den von Maypole (EGHB), in der Nähe von Canterbury. Auch dieser wurde aber 2020 vom langjährigen Eigentümererehepaar verkauft und vom neuen Eigentümer geschlossen. Es bleibt somit derzeit in der Nähe des Kanals eigentlich nur ein Flugplatz übrig: Lydd (EGMD) – ein Platz, der eigentlich alles bietet (lange Asphaltpiste, verschiedenste Instrumentenanflüge, Avgas etc.). Es ist jedoch ein Platz ohne jeglichen Charme, was mir persönlich nicht so gefällt; außerdem gibt es im unmittelbaren Umfeld dieses Platzes absolut nichts Sehenswertes.

Doch es fällt beim genaueren Blick z.B. auf Skydemon noch eine weitere Option ins Auge: Etwas im Hinterland von Folkestone ist ein Platz namens „Pent Farm“ mit 1.000 Metern Gras verzeichnet ...

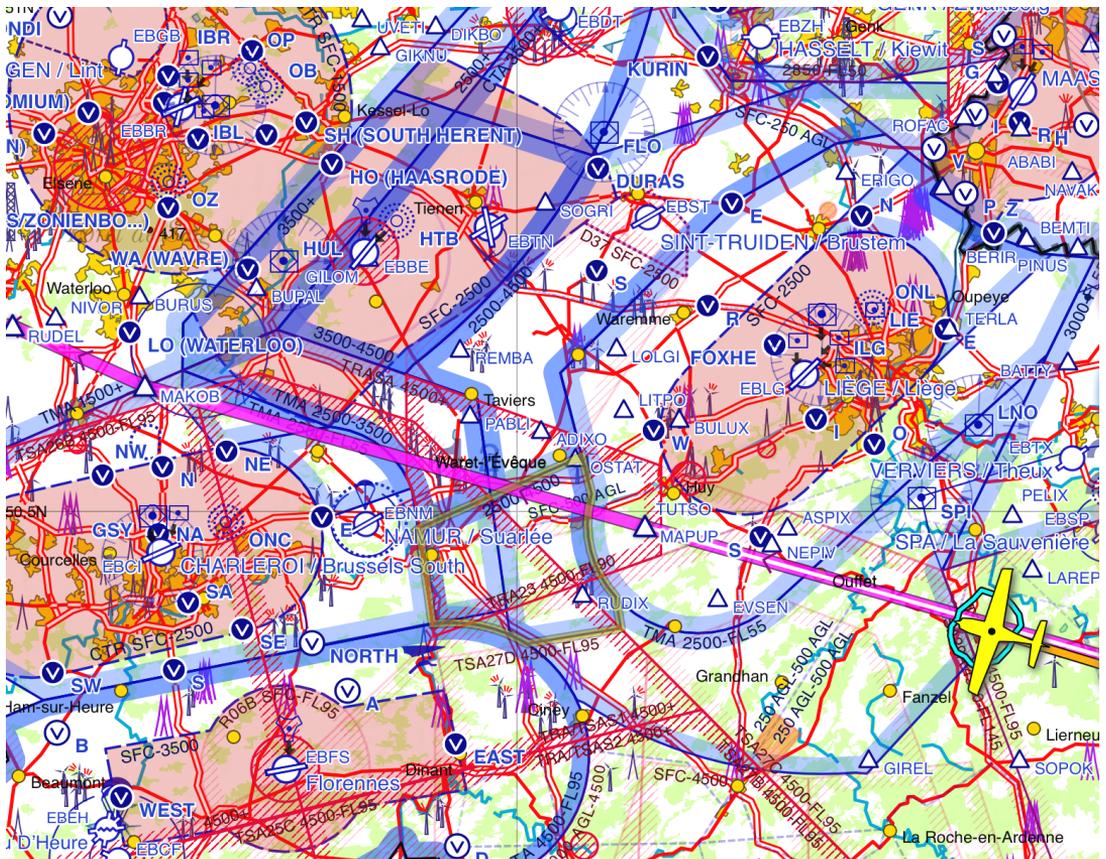
Pent Farm

Dieser im Örtchen Postling gelegene Platz ist tatsächlich Teil eines „richtigen“ und nennenswerten landwirtschaftlichen Betriebs mit Viehzucht, aber auch mit reichlich Ackerland. Eigentümer und Betreiber ist die Familie Reynolds. Der sehr freundliche Senior (Chris) hat zwar vor Kurzem das Fliegen aufgegeben, möchte den Platz aber erhalten (es gibt auch ein paar Mieter, u. a. auch eine Oldtimerwerft) und ist als Kontaktperson in Skydemon bzw. den britischen Airfield Guides angegeben.

Der Unterschied zwischen Pent Farm und ein paar anderen in Skydemon verzeichneten „Strips“ in Kent: Ersterer ist aufgrund seiner 1.000 Meter langen Piste (07/25) für die meisten GA-Motorflugzeuge geeignet. Und

während die meisten verzeichneten Strips letztlich irgendwie privat und daher in ihrer Nutzbarkeit eingeschränkt sind, kann man in Pent Farm auch als Unbekannter bei freundlicher Anfrage davon ausgehen, die Genehmigung zur Landung zu erhalten. Chris sind lediglich zwei Dinge wichtig: Erstens sollte sich der Pilot bewusst sein, dass es sich bei dem Platz trotz der großzügigen Bahnlänge eben um keinen „richtigen“ Airport gemäß CAA- bzw. ICAO-Standards und mit entsprechender Infrastruktur handelt und man ihm daher fliegerisch mit etwas Respekt begegnen muss. Insbesondere ist zu beachten, dass die Piste im Nordosten unmittelbar von einer recht imposanten Hügelkette umgeben ist. Heißt also: Je nach Wind muss man bei der Landung über diesen Hügel hinweg und damit recht steil anfliegen; beim Start wird in aller Regel die 25 genutzt. Nur bei wirklich signifikantem Ostwind sollte die 07 erwogen werden. Sein zweiter Punkt: Man soll die Ortschaften und Siedlungen im unmittelbaren Umfeld des Flugplatzes umfliegen. Dies bedeutet eben auch, dass man nach einem Start auf der 07 nicht sofort leicht nach rechts wegdrehen kann (um die Hügelkette zu umgehen), denn genau dort liegt der Ort Postling. Das war es dann allerdings auch schon in Sachen verpflichtendes Briefing. Auch Avgas 100LL kann Chris Besuchern anbieten!

Zusammengefasst: Die Piste ist lang, aber eben Gras. Britisches Gras! Entscheidend für die Frage, ob sie für die Nutzung mit einem voll beladenen GA-Flugzeug geeignet ist oder nicht, ist letztlich also nicht so sehr die nominelle Performance des Flugzeugs, sondern vor allem, ob es in den Tagen und Wochen vor dem Besuch viel geregnet hat



Frohes Farbenspiel: VFR durch Belgien sieht zunächst „hardcore“ aus – ist aber zumindest an Wochenenden gut machbar.

in der Gegend. Das ist in England natürlich recht häufig so. In meinem Fall, ganz am Ende jener langen sonnigen Hochdruckperiode, die auch England im März dieses Jahres mit viel Sonne und Trockenheit beglückt hat, war dies allerdings keinerlei Thema. Man solle bei Interesse gerne anrufen, so Chris. Wenn die Piste wirklich einmal zu weich sein sollte, kann man für einen Besuch der Region immer noch nach Lydd ausweichen.

Checkliste für die Flugvorbereitung

Fassen wir noch einmal kurz die wesentlichen Flugvorbereitungselemente eines solchen Flugs nach England zusammen. Stan-

dard für solche etwas längeren Überlandflüge sind natürlich der Klarstand (und ggf. die Buchung) des Flugzeugs, das Wetter, die NOTAMs und die Treibstoffplanung. Dazu kommen hier noch folgende Besonderheiten:

Routenplanung: Wer in der Mitte Deutschlands losfliegt, hat es bei einem Flug nach Südostengland stets in gewissem Umfang mit Belgien zu tun. Für IFR-Piloten bietet sich hier der Airway L607 (zwischen Olno VOR und KONAN) an. Bedenken muss man aber: Es gilt ein „Minimum Overflight Level“ für die Brüsseler TMA von FL90 (obwohl Routen durch die TMA zunächst auch mit deutlich



Meist schon von Calais aus zu sehen: White Cliffs of Dover. Rechts: Nach der Landung: Besuch durch die UK Border Force. Das Bild zeigt auch die Hügelkette in Verlängerung der Bahn. Hafen und Altstadt von Folkestone.



geringeren Höhen bei IFPS validieren!). VFR muss man sich natürlich etwas mit dem Durcheinander der belgischen Lufträume auseinandersetzen. Natürlich sind am Wochenende meist keinerlei größere Flugbeschränkungsgebiete aktiv. Wer wie ich aus dem Rhein-Main-Gebiet kommt und Calais anpeilt, hat das Glück, mit einem geraden Strich durch Belgien zumindest zwischen allen CTRs hindurchfliegen zu können. Wer auf keinerlei Freigabe für die vielen TMAs angewiesen sein möchte, muss dann allerdings unterhalb von 2.500 Fuß (Liège TMA), später 2.000 Fuß (Charleroi TMA) und dann sogar 1.500 Fuß (Brüssel TMA) planen.

Was den Überflug des Kanals angeht, so bietet sich (insbesondere bei SEPs) natürlich die engste Stelle, also die direkte Verbindung zwischen Calais und Dover an. Oberhalb von ca. 5.000 Fuß (der Luftraum A der Worthing CTA erlaubt dort für VFR-Flieger maximal FL75) gerät man mit den meisten Einmots nie außerhalb des Gleitbereichs einer der beiden Küsten. Allerdings gibt es für VFR-Piloten seit 2020 eine weitere kleine Hürde: Die Briten und die Franzosen haben für Drohnen-Flüge über dem Kanal großflächig Flugbeschränkungsgebiete eingerichtet. Diese liegen wie ein Riegel quer über dem Kanal. Allerdings reichen sie überwiegend nur bis 1.500 Fuß (NOTAMs checken), eine Höhe, die ohnehin für den Überflug nicht so sehr zu empfehlen ist. VFR-Flieger müssen aber im Hinterkopf haben, z.B. bei absinkenden Wolkengrenzen eben nicht unbeschränkt sinken zu können.

Ein Flugplan ist auch für VFR notwendig. Zwar verzichtet Belgien seit einigen Jahren (für unkontrollierte Flüge) auf VFR-Flugpläne, aber spätestens ab der Grenze zu Frankreich bzw. UK ist ein Flugplan erforderlich. Zu bedenken ist hier, dass Frankreich stets die FIR-Grenzpunkte im Routenfeld benannt haben möchte und UK stets die Orte des „coasting-out“ und „coasting-in“ im Feld 18.

PPR für den Zielflugplatz ist praktisch für alle Plätze in UK (groß und klein) notwendig.

GAR-Form (inbound UND outbound): siehe oben.

Ausreise und Einreise in den Schengenraum: In Deutschland sind recht viele, auch kleinere GA-Plätze Grenzkontrollstelle. Die

meisten allerdings erfordern dafür PPR. So auch z.B. Mainz, wo dieser Vorgang über my.airport.software erfolgt. Wer auf dem Weg nach England (z.B. in Frankreich) noch einen Stopp machen möchte, muss natürlich die dort geltenden Vorgaben beachten.

In Bezug auf Hotels und Restaurants ist ein vor allem UK-spezifischer Hinweis, dass man bei mehrtägigen Flügen dorthin (natürlich auch von der Saison abhängig) am besten schon vor dem Abflug eine Buchung für ein Hotel haben sollte, weil vielerorts die Kapazitäten nicht so groß sind. Viele Hotelketten (z.B. Travelodge) bieten optional auch eine kostenlose Stornierung an; zwar ist dann der Zimmerpreis etwas höher, aber es macht natürlich trotzdem Sinn. Bei kleineren Hotels ist das eher schwierig; hier ist evtl. sinnvoll, sich vor Abflug zwei bis drei verfügbare Hotels herauszusuchen und dann direkt nach der Landung auf britischem Boden zu buchen. Und auch wenn es dem einen oder anderen übertrieben erscheinen mag: Selbst Restauranttische sollte man in England mit ausreichend Vorlauf reservieren. Speziell an Wochenenden kann man sonst an touristischen Orten schon mal ganz groß Pech haben – die Briten lieben das „booken“.

Bordgepäck: Neben der üblichen Ausrüstung sollten gegebenenfalls Westen und Floß dabei sein. Dazu sollte man wenn möglich einen kleinen Betrag Britische Pfund in bar mitnehmen (zumindest um eine Landegebuhr und ein Taxi zu bezahlen; in Städten kann man dann praktisch alles mit Karte bezahlen bzw. Bargeld ziehen). Außerdem einen Adapter für britische Steckdosen nicht vergessen! Und natürlich den Reisepass

nicht! Je nach Flugzeugtyp sollte man Verzurrmaterial mitnehmen.

Hinflug

Der Tag begann am Morgen in Mainz-Fintchen mit dem Checken und Beladen der Maschine, einer Piper Cherokee 180 mit einer Reisegeschwindigkeit von 120 Knoten. Während des Walkarounds kam auch tatsächlich gemäß Avisierung die Polizei am Flugzeug vorbei und erledigte die Schengen-Ausreise mit einem kurzen Zwei-Sekunden-Blick in den Pass (die detaillierten Daten wurde bereits vorab mit der Anmeldung übermittelt). Schnell noch die Tanks randvoll gemacht – dann konnte es auch schon losgehen. Die ausgeprägte Ostwetterlage versprach auf der gesamten Strecke blauen Himmel, allerdings aufgrund des mittlerweile sehr alten Hochs mit recht viel Dunst. Take-off plangemäß um 09:10h Lokalzeit. Der nördliche Hunsrück bzw. die südliche Eifel wurden in 4.000 Fuß gequert, ich wollte nämlich in Belgien bei diesem Flug unterhalb des dortigen „General Class C“ Luftraums bleiben, welcher in 4.500 Fuß beginnt. Die Absicht war, einmal zu prüfen, ob es möglich sein würde, eine Freigabe für das Durchkreuzen der zahlreichen TMAs in einer solchen Flughöhe zu bekommen.

Ergebnis: Es war keinerlei Problem. Der Flug verlief also auf dem Strich in 4.000 Fuß quer durch Belgien. Auch hier muss man aber wieder betonen, dass es eben ein Samstag war. Somit waren neben den vielen Danger Areas und TSAs/TRAs auch die beiden militärischen TMAs von Beauvechain und Chièvres nicht aktiv und die TMAs von Liège, Charleroi und selbst Brüssel waren eben nicht so sehr busy. Dennoch: ein Kompliment

an die verschiedenen belgischen Lotsen, die sich jeweils mit dem nächsten Lotsen abstimmten und mich dann weitergaben. „Wie IFR“, wie man so schön sagt. Na ja, kontrolliertes VFR eben.

Auf dem weiten Abschnitt durch Nordfrankreich kann man sich VFR ohnehin bis FL115 frei bewegen. Ich stieg dort auf ca. 5.000 Fuß und peilte nach Überflug von Calais den Punkt RINTI in der Mitte des Channels an. Dort Übergabe von Lille Info an London Information mit dem üblichen „basic service you have“. Highlight eines solchen Flugs ist stets das Erspähen der weiß leuchtenden Cliffs of Dover. Ab dort ging es nur noch ein paar Minuten westwärts der Küste entlang bis Folkestone, wo schon wieder die Abmeldung von London FIS erfolgte, denn mein Zielplatz war da nur noch ein paar Meilen entfernt – dies dank stets leichtem Rückenwind auf der Strecke nach nur zwei Stunden Flugzeit. Bei Flugplätzen, die keine eigene Funkfrequenz haben, wird in UK die „Safetycom“-Frequenz 135.480MHz verwendet, um Positionsmeldungen abzugeben. Natürlich überflog ich von Süden kommend zunächst die Piste, um mich von den Gegebenheiten zu überzeugen. Dass zur Landung die 07 genommen würde, war allerdings schon vorab klar (Ostwind, eine in Richtung 07 leicht ansteigende Piste und die Hügelkette östlich des Platzes sprachen allesamt dafür). Der Untergrund der Piste war wie erwartet fest.

Ein lokaler Pilot, der gerade im Hangar an seiner Druine Turbulent schraubte, wies mich in meine Parkposition ein. Ferner erwarteten mich tatsächlich, hier an diesem in der südenglischen Landschaft versteckten Privatflugplatz, zwei Herren von der UK Border

Force. Grundsätzlich kann man wohl sagen, dass – im Gegensatz zu früher – bei Ankunft in UK in praktisch 100 % der Fälle die Border Force tatsächlich kommt, um die Pässe der Crew und ihrer Passagiere zu sehen. Auch dies dauerte wiederum nur zwei Sekunden; der darauf folgende Small-Talk mit den freundlichen Herren natürlich etwas länger. Man hat den Eindruck, dass den Beamten die Notwendigkeit, den Flugplatz jedes Mal aufzusuchen, wenn ein Privatpilot einfliegt, um nach dem Pass zu sehen, auch etwas übertrieben erschien, dass sie aber andererseits auch Freude an diesen Außensätzen haben.

Dover und sein Wahrzeichen: das Castle. Der Nebel am nächsten Tag schaffte die richtige Stimmung zum Besuch der riesigen Burg.

Kurz darauf erschien auch Platzeigentümer Chris, so dass ich auch seine Bekanntschaft machen konnte. Leider war kurzfristig die Pumpe seiner Tankanlage kaputt gegangen, so dass vor Ort an diesem Tag kein Nachtanken möglich war.

Noch eine Anmerkung technischer Art: In UK werden Flugpläne nach der Landung nicht geschlossen. Wer nach der Landung auf einem Platz ohne ATS aber dennoch sein Gewissen beruhigen möchte, kann telefo-

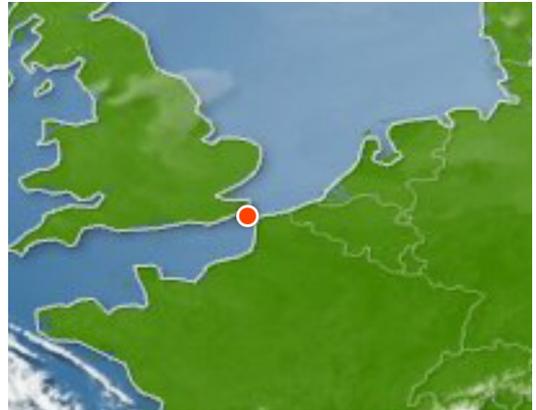


nisch beim „AFPEX-Helpdesk“ um Hinterlegung einer Arrival Message bitten. Tel: +44 1489 612792. Siehe auch: <https://www.myafhpex.co.uk/feedback.php>

Folkestone und Dover

Zunächst mal ist jene Gegend, in die der Flugplatz Pent Farm eingebettet ist, also das Hinterland von Folkestone („Kent Downs“) schlicht bilderbuchhübsch – einfach klischeehaftes ländliches Südengland. Kent gilt nicht umsonst auch als der „Garten Englands“. Nur je ca. drei Kilometer vom Platz entfernt liegen zwei kleine Bahnhöfe: Westenhanger und Sandling (im nahen Ort Stanford sollte man übrigens unbedingt im schönen „Drum Inn“ einkehren). Von beiden Bahnhöfen aus erreicht man in Fahrtrichtung Ost in nur gut 15 Minuten Folkestone; weitere zehn Minuten später ist man schon in Dover. Natürlich kann man auch vom Platz aus direkt bis nach Folkestone ein Taxi nehmen (Tel. 01303 252000); Taxifahrten sind in UK zum Glück vergleichsweise günstig. Übrigens: Wer von einem der beiden besagten Bahnhöfe aus den (richtigen) Zug in die andere Fahrtrichtung nimmt, der ist 60 Minuten später in London! Man muss also gar nicht unbedingt allzu nah an London heranfliegen, um eine schnelle Verbindung dorthin zu haben.

Die Küstenstadt Folkestone ist einen Besuch wert. Zum einen gibt es interessante Geschäfte und Galerien, vor allem in der Old High Street. Zum anderen sind Hafen und Mole heute eine lohnenswerte Flanier- und Schlemmermeile. Überall gibt es frisches Seafood. Der Hafen ist links und rechts von Stränden und Steilküsten flankiert. Insbe-



Vorsicht: Hochdruck überall und dennoch muss man in UK jederzeit mit Nebel rechnen.

sondere der Westteil der Stadt oberhalb der Kliffs („Leas“) ist baulich zum Teil recht hübsch gestaltet und lädt im Lower Leas Coastal Park zu schönen Spaziergängen ein.

Übrigens gibt es ca. fünf Kilometer nördlich von Folkestone, im kleinen Ort Hawkinge, das Kent Battle of Britain Museum, welches den Mythos des „Spirit of the Few“ pflegt. Dort gibt es unter anderem ein seltenes Exemplar eines Heinkel He 111 Bombers. Kent war aufgrund seiner Lage direkt am Kanal einst der Hauptaustragungsort der Luftschlacht um England. Entlang anstatt Auf der Straße in Richtung Dover gibt es knapp außerhalb Folkestones, direkt an der Steilküste, außerdem ein Battle of Britain Memorial, welches aber für Besucher nicht so besonders ergiebig ist. Lohnend ist hier vielmehr erneut der wunderbare Blick direkt von den Kreidefelsen aus.

Dover ist keine ganz so schöne Stadt: ziemlich rau, etwas heruntergekommen und natürlich stark vom Fährhafenbetrieb geprägt. Die viktorianische Strandpromenade („Esplanade“) ist nett, aber recht klein.

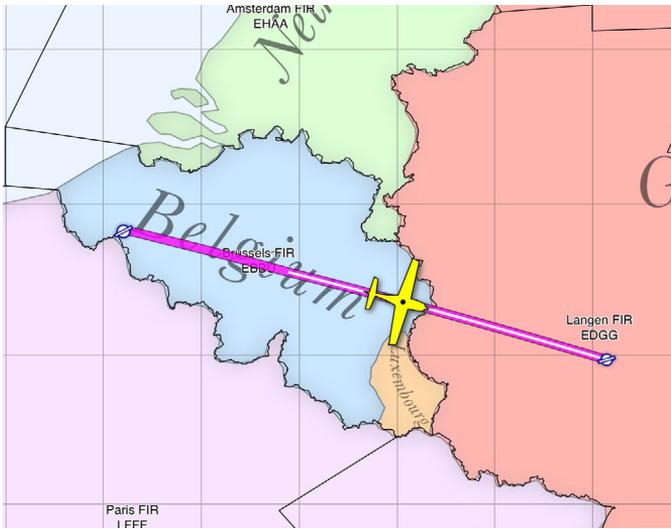


Einreisestopp in Kortrijk (EBKT)

Ein gutes Restaurant ist dort das Dover Patrol. Das Highlight ist aber das direkt östlich und oberhalb der Stadt gelegene und aufgrund seiner Bedeutung damals als „Schlüssel zu England“ bezeichnete Dover Castle. Dieses habe ich am Morgen des zweiten Tags, allerdings bei Nebel, besichtigt. Es zeigt interessante Einblicke in das England des ausgehenden 12. Jahrhunderts, als es unter Heinrich II. das größte Reich Europas war. Außerdem sind insbesondere die Klippen direkt östlich von Dover am imposantesten und lohnen eine Wanderung. Auch noch zu erwähnen: Von Dover aus kann man mit dem Zug in einer halben Stunde in die hübsche Stadt Canterbury mit seiner berühmten Kathedrale gelangen. Auch die Thanet-Halbinsel im Nordosten Kents ist gut erreichbar.

Rückflug

Wegen des für den Rückflug vorherrschenden leichten Gegenwinds reichte der Treibstoffvorrat in der Piper nicht mehr ganz für den direkten Rückflug nach Mainz. Ein kurzer vorheriger Sprung nach Lydd, um dort mineralölsteuerfrei zu tanken, erschien aufgrund des dort am Mittag noch liegenden Nebels auch nicht so attraktiv. Also musste ein Stopp in Belgien oder Nordfrankreich her; da der direkte Flug nach Mainz fast drei Stunden dauern würde, war mir das letztlich auch ganz lieb. Leider sind Plätze mit unkomplizierter Schengen-Einreise in Belgien und Frankreich rar geworden. Frankreich erfordert mittlerweile an den meisten als Grenzstelle zugelassenen Plätzen eine Anmeldung 24 Stunden vorher. Lediglich Le Touquet (lag



Geht auch: Ohne Flugplan und ohne Freigaben „DCT EDFZ“ quer durch Belgien. Dann allerdings nur low-level.

nicht auf Kurs) und Calais (lag im Nebel) begnügen sich mit zwei Stunden. Belgien hat insgesamt nur sechs Plätze, die eine Schengen-Einreise ermöglichen. Charleroi und Liège kommen aufgrund der Gebühren für so etwas nicht in Frage; Brüssel ist ebenfalls zu teuer und hat zudem kein Avgas. Antwerpen und Ostende lagen nicht auf Kurs. So blieb einer übrig: der in Westflandern gelegene Platz Kortrijk-Wevelgem (EBKT), welcher exakt auf meiner Route lag. Allerdings fordern alle diese sechs Plätze, obwohl sie eine permanente Polizei-Präsenz haben, seit ein paar Jahren ein Online-Gendec vorab: <https://www.police.be/bordercontrol/en/general-declaration>. Dieses Portal ist leider sehr hakelig und es dauert etwas, bis man alles eingetragen hat. Immerhin ist für dieses Gendec keine Frist vorgegeben.

Der Abflug von Pent Farm erfolgte am Nachmittag, wenige Minuten nach der von mir per GAR an die Border Force übermittelten geplanten Abflugzeit. Für den Start habe ich

in der Tat aufgrund spürbaren Nordostwinds die Piste 07 mit dem besagten Hügel am Ende genommen, was aber nicht den Ansatz eines Problems darstellte – die Piper war nach 150 Metern in der Luft! Das Kreuzen des Kanals erfolgte wieder auf kürzest möglicher Strecke und in 5.000 Fuß, diesmal aber aufgrund des vielerorts noch vorhandenen Nebels ohne schöne Blicke auf die Küsten. Erst auf Höhe Lille löste sich dieser auf. Der Stopp in Kortrijk, nach 50 Minuten Flugzeit, verlief problemlos. Die Avgas-Tankstelle ist

Self-Service und kann mit girocard oder Kreditkarte gefüttert werden.

Die Preise für Avgas sind in Belgien mittlerweile eher einen Tick günstiger als im diesbezüglich mittlerweile recht teuren Frankreich. Nach dem Tanken erfolgte noch ein kurzes Vorbeischauchen bei der belgischen Grenzpolizei mit dem nun schon bekannten Zwei-Sekunden-Blick in den Pass. Zehn Minuten später saß ich wieder im Flieger und machte mich, diesmal ohne Flugplan, „auf dem Strich“ auf nach Mainz. Aufgrund des leichten Gegenwinds wollte ich ohnehin tief bleiben und konnte mir so aus 1.500 Fuß praktisch ganz Belgien mal genauer anschauen. Nach knapp zwei Stunden Flug war wieder Mainzer Boden unter den Reifen der Piper.