

Einer der Autoren (Fabian Stuber) vor dem Start in Lommis in der Robin DR-400.



VON DER SCHWEIZ NACH NORDDEUTSCHLAND

Eidgenossen über Helgoland

Fliegen im Ausland bedeutet auch Fliegen über Deutschland – für Gäste aus aller Welt bieten sich viele interessante Reiseziele, die es zu erfliegen gilt. Beispielsweise in einem mehrtägigen Flug aus der Schweiz an die deutsche Nordseeküste. Hier der Bericht, wie Schweizer Piloten ihren Flug nach Deutschland erlebten.

Der Flugplatz Lommis mit einer 615 Meter langen Graspiste im schönen Thurgau liegt genau in der Mitte zwischen dem Flughafen Zürich und dem Regionalflugplatz St. Gallen Altenrhein.

Die Motorfluggruppe Thurgau, kurz MFGT, führt regelmäßige Fly Aways ins benachbarte Ausland durch mit dem Ziel, fliegerische Erfahrung zu sammeln betreffend Navigation in einem unbekanntem Gebiet, anderen Wetterbedingungen, Anflugverfahren, Sprechfunkregeln, administrative Hürden und Entdecken unbekannter Landschaften und Städte. Es wird darauf geachtet, dass jeweils ein Jungpilot zusammen mit einem erfahrenen Piloten fliegt.

Vorbereitung ist alles

Dabei ist die Vorbereitung der wichtigste Teil der Flugreise, eine gute Vorbereitung dauert öfters länger als die gesamte Flugzeit und beginnt bereits mehrere Wochen vor dem geplanten Abflug, dazu gehören Beschaffung des Kartenmaterials, Weight & Balance, Ausweichflugplätze, Abklärung der Verfügbarkeit von Flugbenzin, Öffnungszeiten, Anflugverfahren,

Verpflegung und Zoll-Verfügbarkeit. Bei der Routenplanung gehören das Prüfen von Notams, Gefahrenzonen, Höhen, Fluginformationsgebieten, Distanzen und Kursen dazu. Je näher der Abflug rückt, desto intensiver werden Wettervorhersagen geprüft und Alternativrouten berechnet.

Bei herrlichem Wetter trafen sich die 24 Teilnehmer am Mittwoch, 5. Juni 2013, in Lommis für das Briefing. Der Teamleiter Reto Zimmerli hatte im Vorfeld schon

den Zielflughafen über unsere Ankunft informiert.

Kurz nach 8.00 Uhr erfolgte dann auch schon der erste Start und bald hatten die letzten Flugzeuge den Flugplatz Lommis in Richtung Norden verlassen. HB-KFV flog via Binningen (EDSI) nach Aschaffenburg (EDFC). Ein Großteil der MFGT-Piloten entschied sich ebenfalls für Aschaffenburg als Zollflugplatz.

Der deutsche Zoll hat vor allem unser Flugzeug akribisch ge-

prüft, wir waren überrascht, dass das freundliche Zollpersonal in privater Kleidung zum Flieger kam und wir alle Taschen öffnen mussten; die Ausweispapiere wurden ebenfalls geprüft.

Gegen Mittag erfolgte dann der Weiterflug. Nun merkte man auch langsam, aber sicher, dass man sich von oben gesehen über Deutschland und nicht mehr über der Schweiz befand. Überall Solarzellen auf den Häusern oder ganze „Solar-Farmen“ sowie immer mehr größere Windräder.

HB-KFV flog via Fritzlar (ETHF), nach Höxter-Holzminden (EDVI). Dieser Platz sei bekannt für guten Kuchen, haben wir im Vorfeld gehört – das war wohl der Hauptgrund für unsere Wahl.

Das Meer im Blick

Am Nachmittag ging es dann auch schon auf das letzte Routing. HB-KFV flog von Höxter-Holzminden nach Bremen (EDDW, Overhead!), wo wir dann auch schon das Meer erblicken konnten. Damit war Bremerhaven ja nicht mehr weit. Ein paar Minuten entlang der Weser und da sah man dann auch den Hafen und konnte ahnen, wo die Piste in etwa sein musste. Ein einfacher



Die Crew HB-KFV mit Cristina und Stephan ist kurz vor uns in Helgoland gelandet – mit dabei: die obligatorische Schwimmweste für den Flug über die Nordsee.

Anflug, eine für unsere Verhältnisse endlos lange Hartbelagpiste (1200 m) und wir landeten sicher in Bremerhaven. Am Funk wurden wir überraschenderweise mit einem herzlichen „Grüezi miteinander“ begrüßt. Im Tower saß eine Frau, die vor rund acht Jahren aus der „Schwiiz“ nach Bremerhaven ausgewandert war.

Am Samstag flog HB-KFV von Bremerhaven über das schöne Wattenmeer nach Langeoog (EDWL), eine der vorgelagerten ostfriesischen Inseln. Da kein Restaurant geöffnet hatte, zahlten wir nur die wie immer günstigen Landetaxen und fragten nach dem obligaten Stempel für das Flugbuch.

Am meisten gefreut haben wir uns an diesem Tag natürlich auf Helgoland! Nach nicht einmal 20 Minuten über dem Meer und wunderschönem (windigen!) Anflug um die „Lange Anna“ (61 Meter hoher Fels und damit die höchste Erhebung sowie das Wahrzeichen der Insel) landeten wir sicher auf Helgoland.

Auf dem kleinen Flugplatz waren dann auch schon einige HB-Maschinen – und es folgten noch mehr. Von der Nebeninsel, genannt „Nebeninsel Düne“ (auf welcher eigentlich nur der Flugplatz mit Restaurant und Shop, ein Zeltplatz und ein paar Seehunde sind), fuhren wir mit der Fähre auf die Hauptinsel.

Am Nachmittag (take off ist erst ab 14.20 Uhr erlaubt) flog HB-KFV von Helgoland ostwärts nach St. Peter-Ording (EDXO), einem beliebten und bekannten Ferienort der Deutschen.

Rückflug im Unwetter

Nach einer letzten gemütlichen Nacht im Hotel gab es ein zeitiges Frühstück – das Wetter ließ



Fotos S.34-35: Robert Zehnder

Bevor wir in den Downwind auf die Piste 33 einflogen, genossen wir die Aussicht auf die Helgoland-Hauptinsel

nichts Gutes vermuten. HB-KFV flog wieder via Bremen nach Bielefeld (EDLI), wo das Wetter dann auch kaum mehr fliegbar war. Die angerufene und äußerst hilfsbereite Flightinformation hat uns permanent über die Lage informiert und Tipps gegeben. In der Nähe von Paderborn (EDLP) waren wir dann aber in einem „Loch“: vor uns in Wolken gehüllte Hügel mit hohen Windrädern, westlich und östlich alles komplett zu, hinter uns im Norden ebenfalls. Da hieß es nichts als: auf dem Funk 133.375 einstellen und „Paderborn Tower, HB-KFV, request straight in approach runway 24 due to very bad weather conditions“. Auf unsere Anfrage hin hatte die Flightinformation zum Glück

vorher Paderborn-Tower informiert. Der Tower antwortete dann auch freundlich „no problem, I'm informed, cleared to land runway 24“. Da sich das Wetter an diesem Tag nicht mehr verbesserte, entschieden wir uns, in Paderborn zu übernachten.

Am Montagvormittag flogen wir nach Karlsruhe, wo dann auch das Wetter langsam besser wurde – endlich! Von dort ging es weiter den Rhein entlang, bis fast nach Basel. Dann via Schaffhausen nach Lommis, wo wir um 18.57 Uhr landeten.

Fazit: Leider macht man den Schritt über die (Luftraum-)Grenzen der Schweiz hinweg meist zu selten. Dabei gibt es so viele schöne und neue Sachen zu entdecken – nach unzählbaren Malen Bodensee und

Säntis ist beispielsweise Helgoland eine perfekte Abwechslung!

Viele Piloten haben sich wohl selten so intensiv mit dem Wetter und dem Funk beschäftigt: GA-FOR, Deutscher Wetterdienst und diverse Flugplätze anrufen, Webcams und Wetterradare anschauen und während des Fluges permanent mit der Flightinformation in Kontakt sein, etc. Die hier gesammelten Erfahrungen sind äußerst wertvoll für das Fliegen! Darum kann ich jedem Piloten empfehlen, auch (wieder) einmal an einem Fly Away teilzunehmen!

■ FABIAN STUBER/
ROBERT ZEHNDER

WEITERE INFORMATIONEN:
WWW.MFGT.CH