

VFR-Reisen durch Europa

Eine Ermunterung unseren Kontinent mit dem Flugzeug zu erkunden



Foto: © Dr. Gisbert Schulze

Die Autoren über Wasser

Wer VFR fliegt kann selten mit Gewissheit zu einem bestimmten Zeitpunkt an einem bestimmten Ort sein. Zu sehr ist man vom Wetter abhängig. Aus dieser Not kann man eine Tugend machen und das Wetter einfach bestimmen lassen wohin die Reise gehen soll. Die Vorhersagequalität ist mittlerweile zumindest für 4 bis 5 Tage im Voraus recht verlässlich. Alles was man dann noch braucht ist eine europaweite Telefon- und Datenflatrate für das Smartphone, einen Tabletcomputer und die richtigen Apps, schon kann es losgehen.

Wir sind 2012 zum ersten Mal mit unserer Katana zu einer größeren Reise aufgebrochen. Wir, das sind zu Beginn ein Pilot und eine Passagierin – ein Jahr später zwei Pilot(inn)en. Seither sind wir jedes Jahr für ca. 3 Wochen am Stück unterwegs. Dazu kommen noch einige verlängerte Wochenendtrips. Wir haben seither 19 Länder besucht – vom Nordkap bis zum Ätna und von Porto bis zum Plattensee. Wir sind auf unzähligen Flugplätzen gelandet und sind dabei ca. 400 Stunden gemeinsam geflogen. Mit diesem Artikel wollen wir unsere Erfahrungen weitergeben und Andere dazu ermuntern, Europa im Sichtflug zu erkunden und die große Freiheit die uns als Piloten vergönnt ist, zu genießen.

Das richtige Team

Die wichtigste Voraussetzung ist die Freude am gemeinsamen spontanen Planen, und das Erkunden von fremden Orten. Man weiß bei einer längeren Reise wirklich nie wo man landet. Hat jemand einen wichtigen Termin gleich nach der Reise, muss er damit rechnen, im Zweifel auf traditionelle Art die Rückreise anzutreten. Wir empfehlen einfach ein paar Tage Luft mit einzuplanen.

Je nach Flugzeugtyp und sonstiger Zuladung ist Einschränkung beim Gepäck zumeist geboten, das darf niemanden abschrecken. Wir haben uns angewöhnt während der Reise gelegentlich Wäsche zu waschen und kommen zu Zweit mit einer kleinen Reisetasche und einem Daypack aus – mehr geht bei der Katana sowieso nicht.

Wenn mindestens 2 Teammitglieder Piloten sind, dann wird man sich schnell eine Arbeitsteilung im Cockpit angewöhnen, das macht Freude und entlastet. Aber auch ohne Pilotenschein kann ein Passagier sich aktiv am Geschehen beteiligen. Navigation, Luftraumbeobachtung oder Kurs & Höhe halten lernt man schnell, und auch ein Flugsprechfunkzeugnis ist mit wenig Aufwand zu machen, dann kann man die Kommunikation übernehmen.

Für den touristischen Teil der Reise sollte man ähnliche Vorstellungen haben. Wir machen gerne ausgedehnte Wanderungen, schauen uns Sehenswürdigkeiten an und gehen gerne gut essen. Wichtig ist, dass jeder auf seine Rechnung kommt. Und selbst in der Katana findet sich immer noch ein klein wenig Platz, um der Pilotin im Team ihr Shopping Erlebnis zu ermöglichen!

Fliegerische Voraussetzungen

Wer weite Strecken in unbekanntem Gebieten und Lufträumen zurücklegt braucht für die eigene Sicherheit einige fliegerische Fertigkeiten, die es zu trainieren gilt. Der Pilot muss die Leistungsgrenzen des Flugzeugs kennen und das Flugzeug sicher beherrschen. Im Zweifel empfehlen wir ein Training auf dem Muster der Wahl mit einem guten Fluglehrer. Besonders Starts und Landungen auf kurzen Pisten, mit Hindernissen und bei turbulentem Seitenwind müssen passen. Das lässt sich auch sehr gut mit ein paar Stunden auf dem Simulator trainieren. Es gibt Gegenden, die kaum alternative Plätze mit besseren Verhältnissen bieten und selbst bei guter Planung kann der Wind bei der Ankunft ordentlich von der Seite wehen.

Eine Einweisung in den Gebirgsflug sei angeraten. Es gibt viel mehr und höhere Gebirge in Europa als oft angenommen. Eine gute Idee ist es, einfach als erstes Reiseziel bei einer gebirgsnahen Flugschule ein paar Flugstunden mit Lehrer zu nehmen. Das macht richtig Spaß und gibt Sicherheit.

Auch Inseln sind wunderbare Reiseziele für uns Flieger. Bei Flügen über Wasser ist das Tragen von Schwimmwesten Pflicht. Selbst bei Flügen nur an der Küste entlang ist sehr oft eine Wasserung die einzige Option bei technischen Problemen. Und wer will schon nach einer geglückten Notwasserung in Strandnähe ertrinken? Auch ist die sichere Handhabung des Flugzeuges unter Instrumentenbedingungen wichtig. Nicht um die VFR Regeln zu verletzen. Man hat oft über Wasser bei besten Sichten und wolkenlosem Himmel einfach keinen sichtbaren Horizont und kaum visuelle Anhaltspunkte zur räumlichen Orientierung. Wer das nicht schon einmal selbst erlebt hat, glaubt es oft nicht. Leider hat das schon zu fatalen Unfällen

geführt. Üben lässt sich das durchaus am heimischen PC – wir benutzen X-Planes mit Steuerhorn und Pedalen. Wenn man sich dann sicher fühlt, empfehlen wir ein paar Stunden mit Lehrer unter der Haube.

Noch ein Thema, das viele Piloten vor Auslandsflügen zurückschreckt: Sprechfunk. Wenn das Englisch etwas rostig ist, hilft auch hier Übung – das geht mit PC-Hilfe, speziell für Flugfunk gibt es gute Trainer. Schnell organisiert ist auch eine Auffrischungsübung mit einem Fluglehrer oder Controller. Am Besten zusammen mit 2 oder 3 anderen Piloten, da kann man nach Herzenslust alle VFR Verfahren üben. Wir fliegen fast immer in Kontakt mit FIS, oder Flight Following der Verkehrslotsen. Das geht in fast allen Ländern Europas wirklich gut. Die meisten Controller sind sehr hilfsbereit und man fühlt sich gut aufgehoben. Wenn man mal etwas nicht versteht: Ruhig bleiben und Nachfragen. Und wenn man es immer noch nicht verstanden hat, nochmal nachfragen, so lange bis man es verstanden hat. Das gilt natürlich insbesondere für Freigaben. Das klappt wirklich fast überall problemlos. Wir haben in 400 Stunden nur zweimal ein paar Kreise vor einem Luftraum fliegen müssen, bevor wir sicher waren, dass wir eine Freigabe zum Einflug hatten.

Eine weitere Hilfe bei der Flugdurchführung ist die Aufgabe eines Flugplanes. Wir geben im Ausland immer einen Flugplan ab, auch wenn das nicht vorgeschrieben ist. Es macht wenig Mühe und es vereinfacht den Sprechfunk, weil zumeist die Flugplandaten den Controllern oder der FIS vorliegen. Und das Wichtigste, man fühlt sich besser, weil man im Notfall schneller gefunden wird. Zur Flugplanaufgabe kommen später noch ein paar Tipps.

Handwerkszeug

Niemand kann von 19 Ländern alle AIPs durchlesen. Wir haben diese elektronisch dabei, und wir ziehen sie auch gelegentlich zu Rate. Unser wichtigstes Hilfsmittel für Auslandsflüge ist das Buch „Cross Border Information - VFR ins Ausland“ von Heike Schweikert von der DFS. Hier finden wir VFR Piloten alles wirklich Wichtigste zu dem jeweiligen Land: Lufträume, Verfahren, Flugplanregeln, Wetter, Telefonnummern, Online Ressourcen usw.



Foto: © Dr. Gishbert Schulze

Blick ins Cockpit

Karten sind ein heikles, weil teures Thema. Da wir wirklich nicht wissen können, wo es hingehet, müssen wir für halb Europa jedes Jahr neue Karten kaufen. Die Vorschriften dazu sind streng. Wir haben das Thema so gelöst: Wir benutzen das Jeppesen Flight Deck Mobile VFR auf dem iPad Mini als primäres Kartenmaterial für Planung und Durchführung. Da ist fast ganz Europa immer aktuell dabei und man kann sich per GPS prima in Platzrunden einfädeln und findet sehr genau die VFR Meldepunkte und empfohlene VFR Flugrouten z. B. in Frankreich. Flugplatzinfos und die wichtigsten AIP Inhalte sind ebenfalls beinhaltet. Zusätzlich haben wir ein altes iPad mit der selben App als Backup im Flieger. Die Jeppesen Lizenz gilt für zwei Geräte. Beide Geräte werden immer am Abend vor dem Flug im Hotel geladen und wenn nötig per WLAN aktualisiert. Im Flugzeug haben wir außerdem noch einen USB Lader mit Ladekabel. Den haben wir zwar noch nie gebraucht, aber sicher ist sicher.

Auf Papier kaufen wir die französischen VFR Air Million Karten im Maßstab 1:1.000.000 jedes Jahr neu. Die kosten nur einen Bruchteil der ICAO Karten, haben nur ein Viertel der Fläche und reichen uns zur Planung und Flugdurchführung im Cockpit völlig aus. Die Darstellung der Lufträume ist etwas gewöhnungsbedürftig, wir haben uns dazu eine Kopie der Legende ins Kniebrett geheftet.

Im Flugzeug haben wir ein Garmin NAV/COM/GPS mit Jeppesen Kartenservice per SD Karten Update als primäres Navigationsgerät. Der Kartenservice beinhaltet auch die Anflugkarten für die europäischen Flugplätze und AIPs, die wir mit der App Jeppesen Mobile FD auf den beiden iPads immer aktuell dabei haben. Die SD Karten werden vor Abflug am heimischen PC aktualisiert, das reicht für Reisen bis 4 Wochen Dauer.

Unsere beiden Smartphones haben wir mit europaweiter Telefonie- und Datenflatrate ausgestattet. Mit der Funktion „Persönlicher Hotspot“ bekommen die beiden iPads ohne Zusatzkosten Internetzugang. Das klappt meist besser als mit WLANs in Hotels und funktioniert praktisch überall in Europa wo es Ansiedelungen gibt.

Flugplanung

Zuerst kommt das Wetter, das bestimmt die Zielregion. Wir verwenden im Ausland den Dienst von Topmeteo.eu. Mit dem Abo „Europa Superflat“ bekommen wir genau was wir brauchen für unseren Reisetil. 5-Tages Vorhersagen der VFR-Wahrscheinlichkeit. Dann für die kommenden 5 Tage stundenweise das VFR signifikante Wetter (Sichten, Wolken, Niederschläge). In der selben Auflösung gibt es Vorhersagen für den Wind in verschiedenen Höhen und am Boden. Damit lässt sich gut planen. Am Morgen des Abfluges holen wir uns dann noch die METAR/TAFs für die Strecke mit der App AeroWeather, die die Meldungen automatisch recht bequem in Klartext übersetzt. Für Deutschland und in Ergänzung zu Topmeteo benutzen wir die Seiten des DWD.

Ist eine Zielregion gefunden, informieren wir uns über touristische Dinge. Wir nutzen hier einfach Wikipedia oder travelwiki.org. Wenn wir dann ein Ziel gefunden haben, prüfen wir noch die Verfügbarkeit von Hotelzimmern mit der App von booking.com. Meistens merken wir uns dann schon ein paar Hotels vor, buchen aber noch nicht. Nach Mietwagen schauen wir mit der App von rentalcars.com oder den Apps der einschlägigen großen Autovermietungen.

In jeder Region findet sich immer ein Flugplatz oder Flughafen. Die Basisinformationen zu Flugplätzen holen wir uns zunächst sehr bequem aus der Jeppesen App (Öffnungszeiten, Verfügbarkeit von Kraftstoff, Landebahnlängen, Kontaktdaten). Sehr hilfreich ist dann die Website eddh.de. Hier finden wir zu vielen Plätzen in Europa Pireps, also Berichte von Fliegerkollegen zu praktischen Dingen vor Ort. Wir haben uns angewöhnt dort selbst Pireps für Plätze zu schreiben, wenn es etwas zu ergänzen gibt.

Zur Streckenplanung arbeiten wir gerne zwei Varianten aus. Eine unter der Annahme, dass alle Beschränkungs- oder Gefahrengebiete aktiv sind und wir keinerlei Freigaben für Durchflüge durch Lufträume bekommen. Das kommt zwar so nie vor, schafft aber Sicherheit, dass man auf jeden Fall durchkommt. Die zweite Planung machen wir unter der Annahme, dass man Freigaben bekommt. Unsere Erfahrung hat gezeigt, dass man fast immer Freigaben durch Lufträume bekommt und die meisten Beschränkungsgebiete oft nicht aktiv sind, oder man eben doch eine Freigabe in bestimmten Höhen bekommt. Mittlerweile fliegen wir wirklich gerne in den Lufträumen D und C. In den meisten Fällen sind wir fast die einzigen VFR Kunden der Controller, die sich fast immer über ein wenig Abwechslung freuen.

Zur Kraftstoffplanung: Wir planen generell eine volle Stunde Reserve ein, unter Berücksichtigung der aktuellen Windvorhersage für die geplanten Flughöhen. Das schafft ausreichend Zeit für Flüge zu alternativen Plätzen. Unsere Katana hat Sprit für ca. 4 Stunden im Tank, d. h. bei 3 Stunden ist das Planungslimit.

Zur Aufgabe des Flugplanes nutzen wir die Webseiten der DFS. Die Registrierung ist kostenlos. Man kann Vorlagen speichern, es gibt gute Online Hilfen, so dass die Aufgabe meist nur ein paar Minuten dauert. Die Bestätigung kommt per SMS, das Infopaket mit allen NOTAMS zuverlässig per Email. Sollte ein Fehler im Plan sein, rufen die Mitarbeiter der DFS auch schon mal spontan an und fragen nach. Die Weitergabe an die jeweiligen Flugsicherungen funktioniert sehr gut. Bei den Angaben zur Streckenführung benutzen wir meist VORs, NDBs oder IFR Fixes. Letztere sind im Flight Deck VFR enthalten, die Flugsicherungen können damit umgehen und sie sind außerdem in der Datenbasis des Garmin NAV/COM/GPS enthalten. Das erleichtert das Eingeben der Flugstrecke im Cockpit. Flugplätze als Wegpunkte in Flugplänen machen dagegen öfter Probleme mit den Flugsicherungen.

Flugdurchführung

Durch unsere Vorbereitung haben wir schon ein gutes Bild, was das Wetter uns für den Tag so bietet. Raus schauen liefert ab dann mit Abstand die beste Wetterinformation. Wenn es schlechter wird, dann hilft die Abfrage der METARS auf der Strecke von der FIS. In mittleren Flughöhen über halbwegs besiedeltem Gebiet hilft auch schon mal ein Blick aufs Smartphone, die App AeroWeather funktioniert recht oft auch im Flugzeug. Wird das Wetter dann doch eher zweifelhaft, planen wir eben um, suchen uns einen anderen Platz und landen dort. Auf uns wartet ja niemand am ursprünglichen Zielort, und gebucht haben wir auch noch nichts. So geht man keine unnötigen Risiken ein und schon einige schöne Erlebnisse verdanken wir solchen wetterverursachten Landungen.

Noch ein paar andere praktische Dinge: Wir nutzen unsere eigenen selbst geschriebenen Checklisten für die Flugdurchführung, ausgedruckt und in Folie laminiert. Darin enthalten sind z. B. auch: Ersatzbatterien für die Headsets, Ersatzbrillen, Wasser, Essensrationen etc. – alles in Reichweite. Wir haben auch eine Checkliste für den Vorabend mit zum Beispiel: Wetter eingeholt, Flugplan aufgegeben, Strich auf der Karte, Karten gefaltet, 2 iPads am



Pompeji und Vesuv



Anflug Vrsar Kroatien



Gut verzurrt in Danzig

Foto: © Dr. Gishbert Schulze



Helgoland



Im Hochgebirge



Mitternacht am Nordkap

Ladegerät, Wasser und Proviant liegen bereit etc. Man vergisst einfach nie mehr etwas Wichtiges, behält den Kopf frei und kann die Reise viel mehr genießen.

Vor Ort

Angekommen am Flugplatz der Wahl gibt es vier Dinge zu organisieren: Tanken, Flieger versorgen, Unterkunft besorgen, Transport am Boden organisieren.

Unserer Empfehlung: Immer gleich nach der Landung tanken. Das dauert oft länger als man hofft und ist in vielen Ländern mit viel Papierkram verbunden, was den Abflug dann doch sehr verzögern kann. Es empfiehlt sich außerdem abzuklären, wann, wo, wieviel bei Abflug zu bezahlen ist. Die Wege auf manchen Flughäfen können sehr lang sein. Wir haben zuverlässig überall dort Avgas 100LL bekommen, wo es in den Unterlagen auch vermerkt war. Bei kleinen Plätzen rufen wir lieber am Vortag an und fragen nach. Bleifreien Sprit bekommt man nur ganz selten, auch wenn es den Rotax Motor und das Reisebudget schonen würde.

Die Katana ist doch sehr leicht, daher binden wir sie grundsätzlich bei Übernachtungen am Boden fest. Wenn wir keine Ösen auf dem Vorfeld finden, dann parken wir auf Gras und benutzen unsere Schraubhaken und Seile. Auf Flughäfen darf man meist nicht aufs Gras, dann machen wir uns auf die Suche nach Sandsäcken oder Ähnlichem. Unsere Persenning schützt vor Sonnenstrahlen und neugierigen Blicken ins Cockpit.

Ein kurzer Blick in die booking.com App zeigt welches Hotel frei ist, die Buchung dauert nur 2 Minuten. Mietwagentarife verhandeln wir direkt vor Ort, alternativ ist ein Taxi schnell bestellt. An manchen Plätzen gibt es auch Fahrräder zu leihen, wir sind aber auch schon von netten Fliegerkollegen zur S-Bahn gefahren worden. Obwohl wir noch nie vorab irgendetwas reserviert haben, sind wir kein einziges Mal hängengeblieben oder wären nicht ordentlich untergekommen. Also keine Scheu, es klappt.

Zur ersten Orientierung nutzen wir oft die Seite wikitravel.org, hier sind die englischsprachigen Einträge oft ausführlicher. Wikipedia oder die Tripadvisor App sind ebenfalls meist sehr hilfreich. Wenn man es lieber gründlich mag, dann kann man sich einen klassischen Reiseführer als E-Book kaufen und auf dem iPad oder Smartphone lesen. Für Restaurantempfehlungen funktioniert Tripadvisor oder ganz klassisch der Rat eines ortskundigen Menschen.

Im Bereich von Siedlungen reicht Google Maps zur Navigation zu Fuß oder mit dem Auto aus. Für Fahrten übers Land benutzen wir eine Offline Navigations App auf dem Smartphone. Das Kartenmaterial hat hier recht große Datenvolumen, da empfiehlt sich das Laden noch zu Hause oder im Hotel, bei gutem WLAN. Für Wanderungen oder Radtouren benutzen wir die App „Maps 3D Pro“, die auf kostenloses, sehr detailliertes Kartenmaterial zugreift. Die kann man sich einfach für die gewünschte Umgebung herunterladen. Damit sind wir selbst in sehr abgelegenen und einsamen Gegenden noch nie verloren gegangen.

Fazit

Europa ist wunderschön, besonders wenn man es aus der Luft sehen darf. Die meisten Grenzformalitäten sind abgeschafft, die Flugregeln sind vereinheitlicht, die Benutzung des Luftraumes ist frei. Wir Piloten können in kurzer Zeit jeden Winkel Europas mit dem Flugzeug erreichen. Und im Sichtflug ist das ein ganz besonderes Erlebnis. Mit der modernen Technik und dem Internet lässt sich eine Reise mit wenig Aufwand organisieren. Und wir können uns auf das Wesentliche konzentrieren: das Fliegen, die Eindrücke der Landschaft und die Begegnung mit den Menschen. Wir würden uns freuen, wenn wir den einen oder anderen Piloten dazu ermuntern können, sich von den bekannten Strecken zu lösen und auf Entdeckungsreise zu gehen. Wir wünschen allzeit gute Landungen!

Dr. Gisbert Schulze