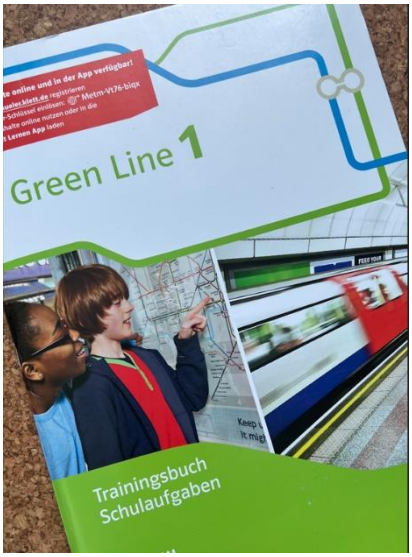
„Excuse me, is this the end of the queue?“ fragt ein junger Mann in einem gut sitzenden blauen Anzug. Spannend irgendwie, denn außer mir steht niemand am Kiosk direkt neben der *Speakers Corner*. Noch vor einem Tag hätte ich nicht daran gedacht, überhaupt hier zu stehen. Doch der Reihe nach.

Das Greenline Praktikum



Nachdem unsere Tochter relativ lustlos ihr tägliches Pensum an Englischvokabeln absolviert, liegt der Gedanke nahe, ein wenig praktische Anwendbarkeit zu demonstrieren. Grundlage für das Praktikum ist ihr „Greenline“ Englischbuch des Klett Verlages, das im Vergleich, zu dem aus meiner Schulzeit schon wirklich anschaulich gestaltet ist.

Nachdem ein Großteil des Buches in Greenwich und natürlich London selbst spielt, ist die Wahl des Praktikumsortes einfach. Schwieriger wird’s bei der Wahl des Zielflughafens. Irgendwie komme ich auf die unverschämte Idee, doch mal wieder in London City (EGLC) anzuklopfen. Jetzt ist EGLC eigentlich nicht wirklich ein idealer Flugplatz für die kleinere GA, denn er liegt am östlichen Rand von London und somit schon etwas ab vom Schuss. Weiterhin bekommt man in normalen Zeiten dort so gut wie nie einen Slot, ganz zu schweigen für die E-Klasse. Nachdem die Zeiten für die Luftfahrt aber nicht normal sind und Fragen noch nichts kostet, probiere ich es. EGLC bedient zwei Zielgruppen. Die erste will einfach dort landen, weil sie es kann. Die zweite möchte ihr Problem mit den Negativzinsen lösen, ohne dafür dem Steuerberater Geld in den Rachen zu werfen. Beiden kann geholfen werden. Ganze 11.485 Pfund kostet eine Landung und 5 Tage parken. Angetäuschte Anflüge oder Durchstartmanöver ohne nachfolgende Landung werden genauso abgerechnet. Das es London City natürlich nicht nur ums Geld geht, zeigen die Parkgebühren. Die ersten 40 Minuten werden kulanterweise nicht berechnet. Fast werde ich schwach.

Tatsächlich ist das aber eine hypothetische Rechnung, denn kein Operator lässt sein Flugzeug länger als notwendig dort auf dem Vorfeld stehen. Wer unbedingt dort ankommen will, lässt seine Global danach dann vom Pilotenfußvolk nach Biggin Hill (EGKB) überführen. Zum Parken nämlich. Nachdem wir leider zu keiner der Zielgruppen gehören, folgen wir gleich dem Weg der Globals und gehen direkt nach Biggin Hill.

Go West

Die Flugvorbereitung ist schnell erledigt. Selbst durch den Brexit hat sich nichts großartig geändert - außer eben, dass man jetzt Reisepässe benötigt. Seit kurzem ist auch die neue Plattform der CAA online, mit der der obligatorische General Aviation Report (GAR) zur Information von Border Police und Customs nun bequem online losgetreten werden kann. Wer ohne Jeppesen unterwegs ist, findet über die SIA App den direkten Zugriff auf alle nationalen VFR Karten in Frankreich. Neben der AIP Frankreich ist auch das SIA Webportal wichtig, das einen Überblick die aktiven „Very Low Altitude Defense Network Areas (RTBA)“ gibt. Deren Aktivität ist nicht immer Bestandteil der NOTAM´s, insofern ist hier ein dualer Studiengang zu empfehlen.

Die Planung erfolgt wie sonst auch immer Overhead-Overhead und mit einem Contingency Zuschlag in Höhe von 10%, mit dem man in Europa eigentlich recht gut fährt. Ist die Orographie etwas steiniger und fehlt einem der Turbolader, kann man noch eine Schippe drauflegen.

Die kürzeste Verbindung zwischen zwei Punkten ist eine Linie. Runde 550 Nautische Meilen kommen dabei heraus. Eine klassische Mittelstrecke also, die man mit der Piper in gut vier Stunden abwickeln kann. Nachdem sich die Insel leider aus dem europäischen Kontext verabschiedet hat, brauchen wir aber einen Exit Point für Zoll und grenzpolizeiliche Abfertigung. In der Vergangenheit hat sich dazu ELLX (Luxembourg) auf halber Strecke perfekt angeboten. Leider haben sich die Handling Gebühren in eine prohibitive Richtung entwickelt, wo auch der günstige AVGAS Preis nichts mehr rausreißen kann. Bleibt also nur eine Zwischenlandung entweder in Belgien oder in Frankreich. Nachdem uns die Ideallinie direkt über den Verkehrsflughafen Lille (LFQQ) führt, ist die Entscheidung einfach. In Frankreich ziehe ich die größeren Flughäfen vor, da sich mein Schulfranzösisch nie sonderlich über die Note „mangelhaft“ entwickelt hatte. Internationale Verkehrsflughäfen in Frankreich tolerieren das und sprechen mittlerweile ein ganz brauchbares Englisch. Nachdem wir auch noch eine Nachfüllstation für den Treibstoff benötigen, ist Lille gleich doppelt geeignet. Die Herausforderung ist nicht, den Treibstoff zu bekommen. Sondern, ihn bezahlen zu können.

Frankreich ist diesbezüglich ein Hochrisikogebiet. Wer ohne Air Total Card (Tankkarte) unterwegs ist,

muss viel Geduld und Zeit mitbringen. Die meisten kleineren Flugplätze verfügen über einen Tankautomat, der zwar 24 Stunden am Tag Treibstoff verkauft, aber eben nicht an jeden. Fällt man bei der Akzeptanzprüfung durch, weil man eben die falsche Karte durch den Schlitz zieht, braucht es den Tankwart dahinter. Der macht das dann auch. Aber eben nur, wenn er da ist. Weitere Erschwernisse sind Mittagspausen, die in Frankreich in der Rangfolge noch vor Prohibited Areas kommen. Nachdem unsere Landung in Lille natürlich just in diesen Risikozeitraum fällt, muss leider ein weiterer Fuelstop her. Wir nehmen Zweibrücken mit auf, dass aufgrund kurzer Rollwege und wenig kommerziellem Traffic einen schnellen Turnaround verspricht. Damit ist das Tanken in Lille zwar nicht obsolet, unser Triebwerk würde es aber noch aus eigener Kraft bis zum erstbesten englischen Flughafen schaffen.

Bine hat in der Zwischenzeit durch einen Anruf am Flughafen immerhin die Zusage erhalten, dass Kreditkarten für das Tanken akzeptiert werden. Aber so richtig belastbar ist das alles nicht, da die

AVGAS Tankstellen meistens von dem dazugehörigen Aeroclub betrieben werden und nicht vom Flughafen selbst.

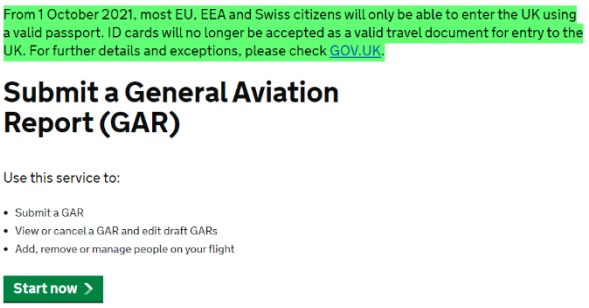
Für die zeitliche Planung der Streckenabschnitte arbeitet man in der kommerziellen Luftfahrt mit zeitlich definierten Turnarounds. Ein Turnaround ist die Zeit, die man vom Aufsetzen der Füße bis zum erneuten Abheben auf einem Flughafen investieren muss, um alle Vorgänge abzuwickeln. Für einen Regionalflughafen plane ich pauschal mit einer Stunde und für einen Verkehrsflughafen mit anderthalb Stunden. Für den Hinflug also völlig entspannt, zumal wir durch den Flug nach Westen sogar noch eine Stunde gewinnen. Nachdem wir für alle Flughäfen keine Slots benötigen, stellen wir die Flugpläne lediglich mit der geforderten Mindestvorlaufzeit ins System.

Happy Hour

Die Startzeit plane ich rückwärts. Damit wir die um 17 Uhr endende Happy Hour im hotelnahen Pub noch rechtzeitig erreichen, müssen wir um 15:30 Uhr in Biggin Hill vom Hof kommen. Die reine Flugzeit liegt bei 4:15 Stunden, also an sich überhaupt kein Problem. Für die beiden Landungen werden zwei Stunden Bodenzeit aufgeschlagen, macht also eine Reisezeit von gut 6 Stunden. Praktischerweise gewinnen wir sogar noch eine Stunde durch den Flug nach Westen, so dass die EOBT in Oberschleißheim auf familienfreundliche 10 Uhr festgelegt wird.

Für London selber haben wir fünf Tage eingeplant, die entsprechend vorbereitet werden wollen. Nach einer kurzen Recherche über die bekannten Buchungsplattformen stellen wir fest, dass in London die Hotelzimmer offensichtlich nicht mehr vermietet, sondern nun verkauft werden. Solide vierstellige Beträge werden uns für schlappe vier Übernachtungen in einem 10qm Zimmer angeboten, trotz mehrwöchiger Vorlaufzeit. Natürlich ist London kein billiges Pflaster und es geht auf Ostern zu, etwas überrascht bin ich aber schon. Dummerweise habe ich bei der Suche nach freien Zimmern vergessen, dass wir auch noch eine Tochter haben, die mittlerweile ein eigenes Bettchen zum Schlafen haben will und Rudi als unser treuer Reisepartner natürlich auch ein Zimmer benötigt. Damit habe ich mich endgültig in die Premium League katapultiert und bekomme einen Link zu einem persönlichen Beratungsangebot für meinen Aufenthalt, weil man mir das Angebot vermutlich sitzend erklären möchte.

Wir schrauben unseren Komfortwunsch um drei Sterne zurück, werden Mitglied im Accor Club und buchen telefonisch das Ibis London Shepherd's Bush, dass keine drei Minuten Fußmarsch entfernt an der gleichnamigen Underground Station liegt.



Danach geht es zur Vorbereitung des UK typischen General Aviation Reports (GAR). Der Report ist eine Vorabinformation für die englische Zoll- und Grenzpolizei, der einem Wartezeiten am Zielflugplatz erspart. In der Vergangenheit war das allerdings für Auswärtige recht aufwendig, weil man als Ersteller (Pilot) auch für die korrekte Zustellung des Reports an die jeweiligen Stellen verantwortlich war. Seit kurzem ist jedoch das amtliche GAR Portal auf der Website der CAA online, dass einem die ganze Arbeit abnimmt. Leider kann man einen einmal erstellten GAR Report nicht mehr ändern, wenn sich beispielsweise die Ankunftszeit verzögern sollte. Insofern ist es eine gute Idee, von Anfang an mit der Template Funktion zu arbeiten und sowohl sein Flugzeug als auch die dazugehörigen Insassen mit all ihren Daten zu hinterlegen.

Völlig untypisch für die Knobi Family ist Freitagabend bereits alles gepackt. Was in der Regel ein Zeichen dafür ist, dass die Hälfte vergessen wurde. Eine dicke Kaltfront ist zwar vom Nordwesten her im Anmarsch, macht aber erst ab Mittag Ärger. Die prognostizierten Untergrenzen für morgen machen dabei ihrem Namen alle Ehre und sorgen dafür, dass man zumindest keine Höhenangst bekommen muss. Der telefonisch konsultierte Wetterfrosch ist aber guter Dinge und meint, dass er es sich am Vormittag sogar noch im Liegestuhl bequem machen kann. Der Flugplan bis Zweibrücken (EDRZ) und für das nächste Leg nach Lille (LFQQ) wird auf den Weg nach Brüssel gebracht, dann ist für heute Schlummerzeit.

Am nächsten Tag sieht es allerdings so aus, als ob es der Kaltfront selbst zu ungemütlich geworden ist. Sie hat ihren Kurs in Richtung Süden korrigiert und ein paar Knoten zugelegt, so dass der ganze Flug als Tiefenreinigungsprogramm für den Flieger ablaufen dürfte. Der Wetterfrosch geht erst gar nicht mehr ans Telefon, weil er vermutlich gerade seinen Liegestuhl ins Solarium schiebt. Nachdem die Meteogramme für den nächsten Tag aber schon wieder in Partylaune sind, verschiebt Rudi den Abflug auf den nächsten Morgen. Während Bine mit dem Hotel unsere hart verhandelte Reservierung verschiebt, verschiebt Rudi die Flugpläne und ich file den nächsten GAR Report.

Irgendwas ist immer

Der nächste Tag zeigt, dass sich das Wetter nicht wirklich von mathematischen Vorhersagemodellen zur Mitwirkung animieren lässt. Trotz wolkenlosem Himmel sind sich die TAF´s einig, dass dies ein vergänglicher Zustand ist. Der gerade aus der Froschkonferenz kommende Meteorologe empfiehlt uns ein deutlich südlicheres Routing über Basel, weil sich die extrem labile und scheinbar auch sehr redselige Luftmasse zu einem linienförmigen Event nördlich von Stuttgart verabredet hat. Praktischerweise hat man beim VFR Fliegen aber den großen Vorteil, dass man sieht, wo man reinfliegt. Wir belassen es also bei unserem Routing über Zweibrücken und beschließen, die Probleme dann zu lösen, wenn sie auftreten.

Um kurz nach 10 Uhr zieht Rudi sanft die D-EBIF in den blauen Himmel über Schleißheim. Keine Spur von auf Krawall gebürsteten Wölkchen. Der Autopilot steuert die Piper auf direktem Kurs zur ABGAN Intersection, hinter der wir uns dann schon auf der Zielgeraden nach Zweibrücken befinden.

Kurz vor Stuttgart zeigt sich dann, dass der Wetterfrosch seinen Job leider doch beherrscht. Absinkende Untergrenzen und zunehmend schlechtere Sichten zwingen die Piper immer mehr nach Süden von ihrer Ideallinie weg. Die daraus resultierenden niedrigen Höhen ermöglichen uns zumindest einen guten Mobilfunkempfang und SkyDemon versorgt uns kontinuierlich mit frischen Radarbildern. Diese sind zwar nicht in Echtzeit, aber ermöglichen eine taktische Routenplanung, wie sie früher so nie möglich gewesen wäre. Die einzelnen Zellen sind dabei gut zu sehen und schon hoch verdichtet. Ein Durchflug ist nicht möglich, zumal wir uns bereits im negativen Temperaturbereich befinden. Die massive Zunahme der Echos in Bereich von Stuttgart, Luxembourg und Belgien zeigen leider auch, dass die ursprünglich geplante gerade Strecke nach Lille vermutlich nicht fliegbar sein wird. Während Rudi den Flieger entspannt im Slalom an den dichter werdenden Schneeschauern vorbei steuert, plane ich schon mal eine alternative Route über Strasbourg und Nancy nach England. Mit dreißig Knoten Wind auf der Nase ist ein Platz im Mittelfeld des Eurovision Song Contests wahrscheinlicher geworden, als dass wir unseren Folgeflugplan noch erreichen. Noch aus der Luft setze ich die Delay

meldung ab. Leider braucht es dafür auch wieder einen neuen GAR Report, was aber dank der erstellten Templates kein größeres Thema ist. Zwischen GAKSI und PABLA müssen noch mal ein paar Vögel die Federn anlegen, als Rudi die Maschine über eine Waldkante in die Ebene von Karlsruhe drückt. Wir flitzen ganz legal unter dem Approach von Karlsruhe durch und landen passgenau zwischen zwei Vollwaschgängen in EDRZ. Der Turnaround in Zweibrücken läuft mit 26 Minuten einschließlich Tanken wie aus dem OPS Bilderbuch und holt uns etwas von den dreißig Knoten Gegenwind zurück. Allerdings waren wir auch die einzigen Gäste auf dem triefnassen Vorfeld.

Touch and Go

Noch bevor sich die D-EBIF alle Tropfen abgeschüttelt hat, geht es weiter. Bine übernimmt ab hier und startet das Triebwerk. Um 13:40 Uhr fährt mit einem sanften Rumpeln das Fahrwerk ein. Das Wetter hat aus seinen vorherigen Fehlern leider gelernt und sich nun so organisiert, dass der ursprüngliche Streckenverlauf über PITES nach Luxembourgh und Belgien nur noch mit einem Flugregelwechsel und viel Bleedair möglich wäre. Während Bine den Flugplan aktiviert und die RMZ von Zweibrücken funktechnisch bespaßt, hole ich uns die Freigabe für den Durchflug der CTR von Saarbrücken, um von dort gleich nach Frankreich mit südlicherem Steuerkurs zu wechseln. Über die Änderung des Routings wird ATC im Nachgang informiert, jetzt wird erst einmal geflogen. Keine fünf Minuten nach dem Start tauchen wir über DOLAX in die Vielfalt der französischen Restricted Areas ein, in die sich selbst das schlechte Wetter ohne Freigabe nicht traut. Mit einem langen Direct und einer motivationsbefreiten Strasbourger FIS geht es die letzten 170 Meilen im fliegenden Wechsel zwischen belgischem und französischem Luftraum in Richtung Atlantikküste. Gute anderthalb Stunden später setzt Bine die Piper sanft auf der 2.800 Meter langen Piste 26 von Lille auf, der nördlichsten Großstadt Frankreichs.

Hoch hinaus

Wer noch nie in Frankreich unterwegs war, lässt sich schnell durch die Vielzahl von Restricted Areas abschrecken. Aber das Ganze ist nicht so wild, wie es aussieht. In der französischen AIP findet man eine Menge an hilfreichen Informationen, welchen Zweck die Restricted Area hat und welche Auflagen damit verbunden sind. Eine der prominenten Vertreter dafür ist sicher die LFR-324, die sich wie ein luftfahrttechnischer Verteidigungsring um Paris legt. Schaut man unter ENR-5.1 ins Kleingedruckte der AIP, dann stellt sich schnell heraus, dass hier lediglich eine Hörbereitschaft auf 120.075 MHz gefordert wird. Wenn nicht ohnehin schon Kontakt mit ParisiInformation besteht. Wo es aber im wahrsten Sinne des Wortes eng werden kann, ist bei den Mindesthöhen. Frankreich hat eine kleine, aber weitreichende Abweichung von SERA ins Kapitel ENR-1.2 eingearbeitet. Unter dem Punkt 1.2.7 findet man unter „Minimum overflight heights“ einen zusätzlichen Hinweis auf das Dekret vom 17. November 1958 (!), das nach wie vor gültig ist. Damit man nicht in vergilbten Schriftrollen suchen muss, hat man das Ganze unter ENR-1.1 noch einmal in Arial 12 gut lesbar abgetippt. So gelten unterschiedliche Mindesthöhen je nach räumlicher Ausdehnung der überflogenen Städte und Ortschaften. Damit man sich als Pilot damit nicht allzu schwertut, hat man auch gleich den jeweiligen Durchmesser des Stadtkerns festgelegt. Ab 1.200 Meter zählt hier alles als

Stadt und man hat eine Höhe von 1.700ft darüber einzuhalten. Hat man zwei Quirle am Flieger, ist die Sicherheitshöhe doppelt so hoch. Immerhin konsequent, denn man macht auch doppelt so viel Krach. Weil es mit dem Ausmessen der Städte aus der Luft aber nicht immer so einfach ist, gibt es natürlich zeitgemäßere Hilfestellungen. Die Städte werden nämlich zusätzlich noch nach der Einwohnerzahl klassifiziert. So muss bei mehr als 10.000 Eingeborenen 1.000ft Luft gelassen werden, bei 100.000 sind es dann schon 1.500ft. Klingt komisch, ist aber so. Wer sich also schon immer mal gefragt hat, warum man heutzutage noch Volkszählungen braucht, der hat hier einen echten Anwendungsfall gefunden. Wer das Problem mit freiwilliger Höhenzugabe lösen will, muss den kleinsten Zeiger im Höhenmesser auf die Halbbahnmarkierung bringen. Satte fünftausend Fuß werden über Städten wie Lille aufgerufen. Natürlich über Grund.

Die Ground Frequenz von Lille ist bereits im Standby vorselektiert und mit einem „Bonjour Lille Ground, D-EBIF on T4, request taxi to fuel station“ habe ich mein gesamtes Repertoire an französischer Kommunikation verschossen. Noch bevor wir den T4 verlassen dürfen, werden erstmal die wirklich wichtigen Dinge im Leben abgefragt. „Do you have your Total Card with you? No. But you have a Total Card?“ „No. We would like to pay by credit card.“ „Oh. Okay, I will look for the refueling guy.“ Ich atme auf. Es gibt Treibstoff also auch für fremdländische Plastikwährungen. Die AVGAS Tankstelle befindet sich auf dem Apron ECHO, der nur über einen Backtrack über die zweite Runway 01/19 erreicht werden kann.

Wer das nicht gewohnt ist, muss ein wenig aufpassen. Die typische Taxi Clearance endet dabei immer vor dem Überqueren der nächsten Runway. In unserem Fall ist das der S5, dem Holding Point für die 01/19. Nachdem einiges an Aluminium in der Luft ist, ist Geduld gefragt. Auf dem ECHO Apron begrüßt uns ein Tankautomat, der gemäß Display über 20 verschiedene Kartentypen verarbeiten kann. Wenn man ihn denn lassen würde.

Tanken in Frankreich

Nachdem wir uns sicher 20 Minuten das Fahrwerk in die Dämpfer gestanden haben, frage ich per Handfunkgerät nochmal nach dem Tankwart. „He will need about one hour to come.“ Klasse. Ich sehe meine Happy Hour schwinden und beschließe, in der Zwischenzeit die Custom Orgie hinter uns zu bringen. Just in diesem Moment rollt eine gerade frisch gelandete Robin auf das Spielfeld, die zielstrebig ihren Hangarplatz ansteuert. Eine gute Gelegenheit, einen Eingeborenen nach dem lokalisierten Prozess für den Ausflug ins benachbarte Ausland zu fragen. Wenig überraschend erfahren wir, dass wir uns dazu genau am falschen Ende des Flughafens befinden, also zwei komplette Landebahnlängen entfernt. Auch bei der Frage, ob noch jemand anderes uns beim Tanken helfen kann, müssen die beiden Piloten passen. Sie sind eher recht erstaunt darüber, dass jemand ohne Total Card überhaupt in die Luft geht.

Zu Fuß sind das schlappe vier Kilometer. Rudi prüft den Treibstoffvorrat, der noch überraschend üppig ist. Bine ist sparsam geflogen. Nachdem wir damit noch mit guter Reserve London erreichen können, verschieben wir das Tankprojekt und holen uns die Startup und Taxi Clearance für den langen Roller bis zum Terminal. „D-EBIF taxi via RWY19, P5, P4, V5, Parking Stand C5E“. Hört sich einfach an, ist es aber nicht. Denn in der Taxi Chart gibt es leider keinen C5E Parkplatz. VICTOR 5 führt uns auf eine fußballfeldgroße Asphaltfläche, auf der außer uns noch ein einziger anderer Flieger steht. Wir fragen nach. Die Rollkontrolle ist bemüht und versucht uns, mit „more to the left“ und „a little to the right“ auf einen imaginären Punkt der Asphaltwüste zu führen, den wir aber

scheinbar nicht treffen. „Oh sorry, you passed it already. Make a One-Eighty please!“ Nach gefühlten fünf Meilen Kreuz- und Quergerolle auf dem riesigen Vorfeld geben wir auf und stellen den Flieger ordentlich auf die nächstgelegene gelbe T-Bar. Wir notieren uns die GPS-Position für den Fall, dass man unser Flugzeug vor lauter freiem Asphalt sonst nicht mehr findet. Nach ein paar Minuten kommt eine Dame vom Handling und erklärt uns, dass der Flieger auf der falschen Parkposition steht.

Nämlich auf C5W und eben nicht auf C5E. Bevor ich so richtig sauer werden kann, legt sie gleich selber Hand an und nach einem gemeinsamen Pushback über geschätzte zehn Meter stehen wir nun tatsächlich auf C5E.

Tatsächlich sind die Parkpositionen aber nicht so geheim wie es aussieht. Wer glücklicher Besitzer einer IFR JeppView Subscription ist, findet diese auf der Airport Chart 10-9a. Warum dieses Wissen nicht mit der VFR Airport Chart 19-2 geteilt wird, bleibt wohl ein Geheimnis. (Anmerkung: Jeppesen hat auf Nachfrage die Parkpositionen mittlerweile ebenfalls in die VFR Chart übernommen)

Nicht reisende Pässe

Wir sind nun schon wirklich „behind schedule“ und müssen Gas geben. Ich delaye den Flugplan nach London zum dritten Mal, übermittle einen weiteren GAR Report an die Border Police und erkläre der nach ihrem Kraftakt jetzt sichtlich erschöpften Handling Dame, dass wir nur den ordnungsgemäßen grenz- und zollpolizeilichen Exit durchführen wollen. Die Dame unterhält sich kurz mit ihrem Funkgerät, um uns dann freudestrahlend zu erklären, dass uns die Polizei überhaupt nicht sehen will. Nachdem es aber einen Unterschied zwischen Polizei und Zoll gibt, der nächste Flugplan gerade von mir delayed wurde, Steffi das Vorfeld als Gymnastikplattform entdeckt hat, insistieren wir dann doch auf einen kurzen Showdown im Terminal. Damit nimmt das Unglück seinen Lauf. Es spielen sich die klassischen Szenen ab, die jeder kennt, der verheiratet ist. „Schatz, wo hast du die Reisepässe hingepackt? Wieso ich? Du hattest doch die Pässe zuletzt in der Hand!“ Es schließt sich ein D-Check des Fliegers und des Reisegepäcks an, dass bis zur C5W Position auf dem Vorfeld ausgebreitet wird. Spätestens jetzt müsste der Zoll Interesse an uns bekommen, warum vier Personen mit der Gepäckmenge einer Transall reisen. Schnell ist klar, die Reisepässe unserer Familie fehlen. Nach kurzer lebendiger Ehepartnerdiskussion finden wir unsere Reisepässe dank hochauflösender Videotechnik auf unserem Wohnzimmertisch. Schön gestapelt unter dem Umschlag mit den gerade noch vor Abflug besorgten „Visitor Oyster“ Karten für den Londoner Nahverkehr. Jetzt ist guter Rat nicht nur teuer, sondern leider auch unbezahlbar. Wir erklären der Handling Dame das Dilemma. Sie betont

nochmal, dass von ihrer Seite keine Dokumente für die Ausreise vorgelegt werden müssen. Das ist das Stichwort. Ich greife zum Telefon und lasse mich mit der Border Police am Flughafen in London verbinden. Es ist ja nicht so, dass wir keine gültigen Travel Documents besitzen. Nur haben wir die gerade eben nicht dabei. Das durchweg freundliche Gegenüber hört sich meine Geschichte an, stellt eine Menge Rückfragen zur Herkunft der Passagiere und dem Zweck des Besuches, um dann mit einem „unfortunately not possible“ zu enden. Auch der Hinweis auf die verfügbaren digitalen Scans der Reisepässe, die mitgeführten ID-Cards und der übermittelte GAR-Report helfen nicht. Damit können wir endgültig einen Haken an den Weiterflug nach England machen. Nach kurzer Diskussion nehmen wir den Vorschlag der Dame an, uns erstmal ins Terminal bringen zu lassen und dann in Ruhe die nächsten Schritte zu besprechen. Kurze Zeit später sitzen wir auf einem gemütlichen Sofa mit Blick auf Vorfeld, Mikrowelle und Internet.

Bevor wir unsere Optionen erörtern, geht es erstmal um Schadensbegrenzung. Der Flugplan wird final gecancelt, ebenso der GAR Report. Etwas aufwendiger wird die Stornierung unseres Hotels, was eigentlich gar nicht mehr kostenfrei stornierbar ist. Aber mit einer theatralisch optimierten Version unseres Problems und viel echtem Geschrei im Hintergrund kommt man uns auch hier entgegen.

Wir gehen unsere Optionen durch. Ein Rückflug nach München mit dem Aufpicken der Reisepässe ist heute nicht mehr möglich. Das Schneematsch wetter hat Deutschland komplett den VFR Stecker gezogen. Wir überlegen, als „ausweistechnischem“ Alternate nach Paris zu gehen. LFPL wäre mit seiner östlichen Lage in gut 45 Minuten erreichbar und englischsprechend. Das gilt allerdings nur, solange der Tower auch besetzt ist. Nachdem wir uns immer mehr in den späten Nachmittag bewegen und dort keiner mehr das Telefon abnimmt, streichen wir für heute diese Option. Steffi versucht sich derweil Inspirationen zu alternativen Zielen von den Abflugtafeln zu holen, von denen aber die meisten leider auch Reisepassbewehrt sind.

Für heute ist das Thema durch. Wir beschließen, eine Nacht in Lille zu verbringen und bei einem Glas Rotwein die ganze Geschichte nochmal strukturiert anzugehen. Die bis dato vermeintlich gelangweilte Handling Agentin mit Namen Melanie wacht jetzt auch auf und beginnt für uns die Hotelsuche zu übernehmen. Nach kurzer Zeit hat Melanie ein zentral gelegenes IBIS Hotel für uns gefunden und einen akzeptablen Preis verhandelt. Den Weg in die Stadt können wir entweder per Airport Shuttle oder per Taxi zurücklegen. Bevor wir aber „released“ werden, hat sie noch eine Bitte. Die Parkposition, auf der unser Flieger steht, wird noch in der Nacht Opfer von WIP (work in progress). Der Flieger muss also umgeparkt werden, nachdem wir nun für die Dame völlig überraschend übernachten wollen.

Rudi übernimmt das und kurz danach steht die Maschine auf ihrer neuen Parkposition: C5W. Charlie Five Whiskey. Egal.

Das Gepäck wird aus dem Flieger geholt, die EBIF bekommt eine kurze Gute Nacht- Geschichte auf Französisch und damit ist das Projekt London für heute erstmal beendet.

Sonntagabend in Frankreich

Wir entscheiden uns für das Taxi und sitzen keine fünf Minuten später in einem Renault, dessen Fahrer keinen Krümel Englisch spricht. Das dürfte dann auch das Problem dafür gewesen zu sein, dass wir zwar in einem IBIS landen, aber nicht in unserem. Davon hat Lille nämlich zwei. Immerhin ist Lille so klein, dass man da in ein paar Minuten zu Fuß rüberlaufen kann. Wer schon immer mal wissen wollte, wie es Japaner in einer schließfachgroßen Übernachtungskiste (Kapselhotel) aushalten, kann hier praktizieren. Satte 9qm bleiben für uns drei, Bad inklusive. Fairerweise muss man aber auch dazu sagen, dass in Frankreich die Zimmer nun mal generell kleiner sind als bei uns und wir auch einfach das nehmen mussten, was noch übrig war. Immerhin geht das Auspacken recht schnell, denn für mehr als für die Ladegeräte der Tablets und Smartphones ist eh kein Platz mehr im Raum.

Wir starten das Projekt „Abendessen“. Diesen Titel hat sich die Aktion durchaus verdient, denn am Sonntag ist in Frankreich tote Hose. So gut wie alle Restaurantempfehlungen von Google laufen ins Leere. Der Anspruch an das Restaurant sinkt mit der Anzahl zurückgelegter Schritte, selbst ein französischer McDonalds könnte jetzt noch als „local food“ durchgehen. Lille gibt mir Rätsel auf. Die Stadt mit ihren 250.000 Einwohnern und zwei U-Bahn Linien passt irgendwie nicht in mein Weltbild von französischem „savoir vivre“ nahe dem tiefblauen Atlantik. Lille ist leise und mit seinen schmalen Gassen wunderschön, um kurz danach wieder dreckig und furchtbar laut zu werden, wenn Pizzaboten auf frisierten Rollern über rote Ampeln pressen. Zwischen sehr schön dekorierten Einzelhändlern liegen hässliche Kaufhäuser. Es passt alles irgendwie nicht zusammen.

Am Ende haben wir aber dann noch Glück und landen in einem kleinen Restaurant mit einem sehr freundlichen Ober. Mangels vernünftiger Internetversorgung muss aber auch der Google Translator bei einigen Gerichten das Raten beginnen, so dass nicht jeder das bekommt, was er erwartet hat. Trotzdem wird es ein schöner Abend, wenn man die Kreditkartenabrechnung außen vorlässt. Vermutlich der Sonntagszuschlag.

Zeitverschiebung

Während mich der helle Sonnenschein wach kitzelt, kommen mir die ersten Ideen, wie wir vielleicht doch unseren Weg nach London fortsetzen können. Für den Fall, dass wir in London wegen Traffic nicht zeitnah runterkommen, hatte ich Lydd (EGMD) als pflegeleichte Alternative auserkoren.

Lydd liegt direkt am Kanal und wird zu Urlaubszeiten von Charterfliegern genutzt, wenn London die Slots ausgehen. Allerdings verfügt Lydd weder über Customs noch Border Police Präsenz am Platz. In

der Praxis stört das aber nicht, weil man genau dafür den GAR Report erfunden hat. Dann kommt nämlich der Dorfbobby aus dem kleinen Städtchen zum Platz. Jetzt gilt es herauszufinden was passiert, wenn die Ankunft in Lydd und der GAR Report einen zeitlichen Versatz aufweisen. Ich bin mir sicher, dass wir eine Lösung finden werden, wenn wir erstmal auf dem Vorfeld stehen.

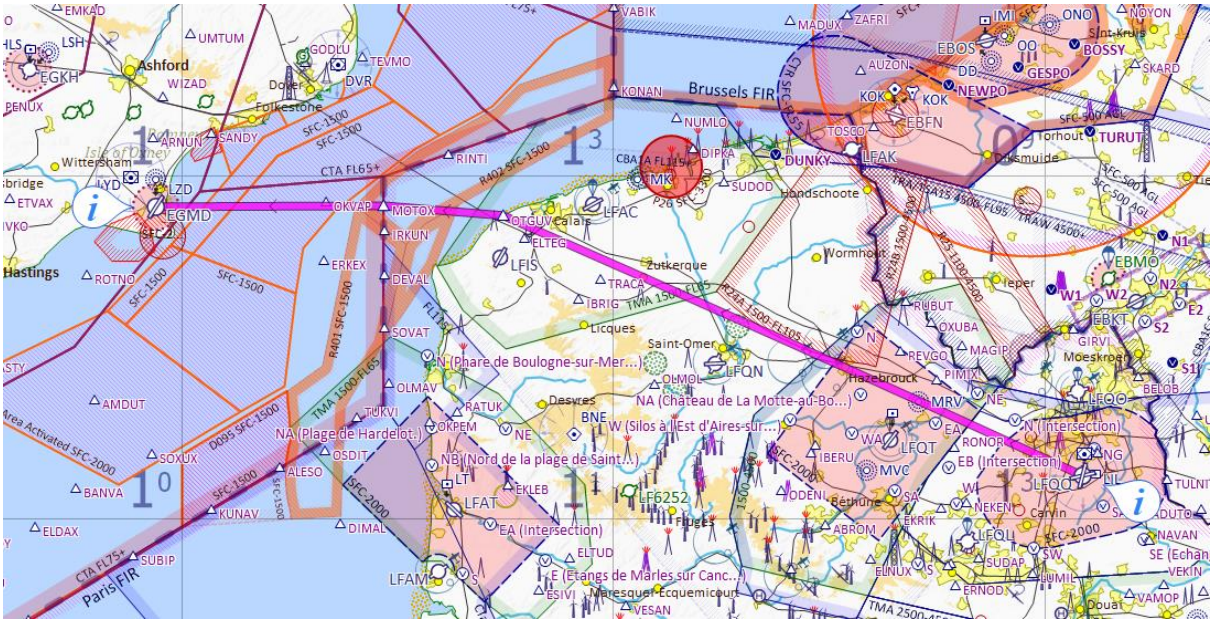
Ebenfalls habe ich entdeckt, dass DHL einen Express Dokumentenversand hat. Und zwar „Overnight“, für erstaunlich günstige 58€. Die Idee wird zum Plan. Da macht es auch nichts, als ich erkennen muss, dass es gerade mal 5 Uhr morgens ist. Nicht die Sonne hat mich geweckt, sondern die gefühlt 1000 Watt helle Straßenlaterne, die wir mangels Vorhängen an unserem Wohnklo nicht aussperren konnten.

Breakfast Club

Um kurz nach 9 Uhr sind wir auf dem Weg zu dem am Vortag entdeckten Starbucks. Wir diskutieren die Optionen, die wir haben. Paris mit geschlossenem Eiffelturm oder der Einflug nach Lydd, um dort auf dem Vorfeld die Sache persönlich auszudiskutieren. Frei nach dem Motto „Fakten schaffen“. Für den Fall, dass uns der englische Dorfpolizist mit einem 133 Grad Tritt in Richtung EU zurück katapultiert, würde dieser Parabelflug in LFAT enden. LFAT steht für „Le Touquet-Paris-Plage“ und ist ein wunderschöner Flugplatz direkt am Atlantik. Dort käme dann auch am übernächsten Tag unser DHL Dokumentenexpress an, der uns dann einen erneuten Anlauf direkt nach London ermöglichen würde. Falls unsere Einreise aber über Lydd funktioniert, müssten die Dokumente ins Hotel nach London hinterherreisen. Das wir übrigens gestern storniert hatten.

Die Idee findet Zustimmung und eine Stunde später sind wir mit dem Taxi wieder auf dem Weg zum Flughafen von Lille. Normalerweise beginnt jetzt die oftmals langwierige Suche nach dem richtigen Ansprechpartner, der einen durch das Terminal zum eigenen Flugzeug bringt. Heute ist das aber nicht so. Bevor uns unsere umherschweifenden Blicke als schlecht vorbereitete Touris identifizieren können, begrüßt uns bereits eine adrett gekleidete Dame mit Flughafenausweis. Um es kurz zu machen, der ganze Flughafen weiß über die dokumentenarmen Deutschen Bescheid. In wenigen Minuten ist der bereits für uns vorbereitete Papierkram erledigt und sind alle Rechnungen bezahlt. Melanie hat es sich nicht nehmen lassen, uns persönlich am Gate abzuholen und bringt uns jetzt direkt zu unserem Flugzeug. Unser Flug wird priorisiert, also muss die Abfertigung der nächsten Chartermaschine unterbrochen werden. Die Security ist ebenfalls informiert und winkt uns durch. Keine fünf Minuten später setzt uns Melanie auf dem Apron ab. Wir begrüßen auf C5E die Vorhut der Baustelle in Form einer noch vom Nichtstun reichlich müde aussehenden Pylonenversammlung und machen die Maschine startklar.

Obwohl flugbetrieblich für den kurzen Flug nach Lydd nicht notwendig, wollen wir noch hier tanken. Schließlich ist noch nicht ganz klar, wie es nach der Landung in Lydd weitergeht. Mit einem Grinsen erwartet uns diesmal bereits der Tankwart an der Tankstelle. Eine gewisse Prominenz hat also auch seinen Vorteil. Tanken und Bezahlen laufen zügig, nebenbei erstelle ich noch den Flugplan für den kurzen Hopser auf die Insel. Viel zu planen gibt es nicht, es ist ein Direct über OTGUV und MOTOX für den Handover zu London FIS.



Diesmal ist SkyDemon für die Übermittlung des Flugplanes das optimale Werkzeug, weil das selbst per Einhandbedienung noch recht gut klappt. Wir haben es heute wahrlich nicht eilig und nutzen die Zeit für ein Briefing bezüglich der Besonderheiten des englischen Luftraumes.

Der Alpha Deckel

Eine in Deutschland völlig unbekannte Luftraumgattung ist der Alpha Airspace. Der ist auch eher von der unkooperativen Sorte, denn er verbietet VFR Verkehr jeder Art. Trotzdem hat er durchaus seinen Sinn. Er schützt den an- und abfliegenden IFR Verkehr gerade an großen Flughäfen. Ungewöhnlich für uns dabei: Ein Alpha Airspace kann auch einfach wie ein Korridor in der Luft schweben. Drunter durch geht meistens, drüber eher weniger. Durch geht gar nicht.

Ansonsten ist in England die Luftraumstruktur bezüglich der Lufträume erstmal viel einfacher als bei uns: Es gibt nämlich eigentlich nur G und A. Damit die Buchstaben dazwischen aber nicht beleidigt sind, hat man die größeren Flughäfen mit einem Delta Luftraum um sich herum ausgestattet. Eine Charlie Luftraumverletzung schafft man allenfalls mit einem Feststoffantrieb, der hat es sich nämlich zwischen FL195 und 660 gemütlich gemacht. Immerhin braucht man in England für seinen Flug in die Umlaufbahn somit keine IFR Berechtigung. Wo es jetzt aber doch ein wenig komplizierter wird, sind die Flugplätze selbst. Auch wenn ein Flugplatz über keine Kontrollzone in unserem Sinn verfügt, kann er trotzdem kontrolliert sein. Bestes Beispiel dafür ist unsere Destination Biggin Hill. Auch das Thema Halbkreishöhen wird hier durchaus ernst genommen. Da kann es schon mal sein, dass man eine freundliche Nachfrage von FIS bekommt, wenn man sich nun gar nicht für eine Höhe entscheiden kann. Unterm Strich ist die englische CAA aber äußerst kundenorientiert, dass spürt man überall. Nur ist die Verkehrsdichte im Großraum London einfach eine andere als bei uns, deswegen wird „strict adherence to the rules“ erwartet. Nachdem unser Flug von Lydd nach Biggin Hill mit gerade mal 90 Meilen eher einer erweiterten Platzrunde entspricht, briefen wir diese gleich mit. In England wird nämlich so geflogen, wie auch in der restlichen Welt. Na, fast. Ein paar Länder haben sich entschlossen, es anders zu machen. Zum Beispiel wir. Der Einflug in die Platzrunde startet mit einem

„overhead Join from the dead side“. Bei diesem Verfahren fliegt man in mindestens 500ft Überhöhung zur Pattern Altitude von der Seite an, die der aktiven Platzrunde (live side) gegenüberliegt. Dabei überfliegt man die gegenüberliegende Schwelle der aktiven Runway und hat einen guten visuellen Einblick in den Verkehr der Platzrunde, in den man sich nun von oben im gemütlichen Sinkflug über den Downwind einsortiert. Für europäische Festlandskunden bietet Lydd aber auch einen Einflug über die „live side“ an, was uns an der Stelle sehr entgegenkommt.

Während wir noch an der Tankstelle stehen, rollt eine uns mittlerweile gut bekannte Robin an uns vorbei in Richtung Abstellposition. Bine nutzt die Gelegenheit und sprintet hinterher, um einen Liter zusätzliches Öl zu ergattern. Wir sind zwar hinsichtlich der geplanten Betriebsmengen ausreichend ausgestattet, aber aktuell läuft es ja nicht gerade nach Plan. In der Zwischenzeit machen wir die Rettungsausrüstung für den kurzen Flug einsatzbereit, da die Nordsee mit ihren 7 Grad noch nicht die Planschtemperatur des Mittelmeers erreicht hat. Nachdem wir generell viel über Wasser unterwegs sind, haben wir unsere Ausrüstung schon vor längerer Zeit auf den kommerziellen SOLAS Standard umgestellt. Das Zeug ist zwar deutlich schwerer, funktioniert aber wenigstens. Wer den Afternoon Tea in jedem Fall pünktlich erreichen will, packt noch ein schwimmfähiges ELT mit integriertem GPS mit ein. Damit optimiert man die systembedingte Unschärfe des in der Piper verbauten KANNAD 406er von etwa 2NM auf weniger als fünfzig Meter. Bine kommt von der Robin zurück. Ohne Öl.

Pünktlich zur EOBT starten wir das Triebwerk und erhalten die Rollfreigabe. Ich treibe Rudi zur Eile an, denn hinter uns hat sich bereits ein Tross an weiteren Flugzeugen auf den Weg zur Startbahn gemacht. Obwohl laut ATIS die 26 am anderen Ende des Flughafens in Betrieb ist, bietet uns Ground die direkt vor unserer Nase liegende Abschussposition der 19 an. Klasse Service am Kunden, denn es herrscht durchaus emsiger Ferienflugbetrieb auf dem ILS der 26. Wir schlüpfen also noch vor der Robin an die Spitze des Pulks und stellen uns breiträdrig an den Rollhalt ECHO der One-Nine.

Neuer Anlauf

Nach einem kurzen Run Up kann es dann auch losgehen. „Lille Tower, D-EBIF, ready for departure taxi holding E runway 19“. „D-EBIF, negative flightplan. Your intensions?“. Na spitze. Ich schimpfe auf die französische Flugsicherung, um kurz danach festzustellen, dass ich zwar den Flugplan zur Übermittlung freigegeben hatte, aber nicht die nachfolgende „Ja/Nein/Vielleicht“ Abfrage bestätigt habe. In dem Fall war also nicht das System schuld, sondern leider ich. Es hilft nichts, wir rollen wieder zurück zum Vorfeld und geben unsere Pole Position an die hinter uns wartende Robin ab.

Ich aktualisiere die EOBT auf freche 25 Minuten in die Zukunft und klicke mich diesmal bis zum Ende durch die App. Weil wir mit diesem knappen zeitlichen Vorlauf nicht AIP konform sind, telefoniert Bine unserem Flugplan bei der AIS Paris gleich hinterher. Der ist tatsächlich auch schon im System und wurde bereits koordiniert, somit grünes Licht für unsere Expressausreise. Keine halbe Stunde später stehen wir wieder an der Intersection zur Schwelle der 19. „D-EBIF, after the next landed aircraft line up runway 19“. Es geht voran. Nur der Vollständigkeit halber soll erwähnt werden, dass es sich bei der gerade landenden Maschine um unsere Robin handelt. Deren Piloten müssen uns

mittlerweile komplett für Vollpfosten halten: Keine Papiere, keinen Treibstoff, kein Öl und keinen Flugplan.

Mit sechs Knoten Rückenwind schiebt Rudi die Hebel nach vorne und wir verlassen Lille mit einer Rechtskurve in Richtung England. Rudi dreht die Maschine auf einen Steuerkurs von 290 Grad, der uns direkt nach OTGUV bringt. OTGUV ist aber nicht nur irgendein Koordinatenhaufen, sondern zufälligerweise auch die Stelle, an der der Eurostar unter die Erde in Richtung Kanal verschwindet. So viel Sightseeing muss also sein. Der Ausblick ist in der Tat beeindruckend. Entgegen meiner Erwartung eines Schienenstrangs mit ein paar Löchern im Boden steht hier eine Bahnanlage, die den Münchner Hauptbahnhof in die Kategorie „Modelleisenbahn“ abrutschen lässt. Ich notiere den Eurostar in der Rubrik „Once in a lifetime“ und Rudi nimmt Kurs auf MOTOX. Wir steigen auf 4.000ft und verabschieden uns von Lille, um zu London FIS auf 124,6 MHz zu wechseln. „LONDON INFORMATION, D-EBIF, PA28, APPROACHING MOTOX 4.000ft, INBOUND Lydd, requesting basic service“. Stimmt, da war noch was. Während bei uns die Aufgaben von FIS mit "aber für´s nächste Mal kaufen Sie sich bitte wieder eine aktuelle Karte“ eher erlebnispädagogischer Natur sind, haben die Engländer ihren Service sehr klar strukturiert. Insofern muss man wissen, was man bekommen kann. Oder noch viel wichtiger: Was man eben nicht von FIS bekommen kann.

Kontaktpflege

Der „Basic Service“ ist der kleinste verfügbare Nenner, der von allen Sektoren angeboten wird. Bestandteile des Basic Service sind Informationen zu Flugplätzen und Wetter. Auch der Status von Danger Areas kann hier nachgefragt werden. Allerdings läuft es auch hier so wie im richtigen Leben. Die einen sind gleich und die anderen gleicher. Bei den Danger Areas unterscheidet man nämlich zwischen den sogenannten „AMC manageable“ und eben den „Non-AMC manageable“ Areas. Während sich die erste Gattung durchaus einer Koordination durch die zivilen Flugsicherungsstellen unterwirft, ist die zweite ausschließlich obrigkeitshörig. Welche Obrigkeit darüber dann entscheidet, findet sich im Buch der Bücher unter Kapitel ENR 5.1. Gerade bei militärischen Gefahrengebieten ist es in der Regel die Navy, die für die „penetration approvals“ zuständig ist. Praktisch dabei: Die Telefonnummern stehen alle mit dabei. Wer also schon immer mal mit internen Durchwahlnummern zu wichtigen militärischen Entscheidungsträgern glänzen wollte, kann hier seine Kontaktsammlung pimpen. Abschließend haben auch noch die DIO (Defence Infrastructure Organisation) und die Polizeibehörden sich eine Scheibe vom Kuchen abgeschnitten, so dass in der Flugvorbereitung ein Höchstmaß an Akkuratesse verlangt wird. Wem das zu viel Arbeit ist, der umfliegt diese Gebiete oder gibt einen IFR Flugplan auf.

Neben dem BASIC SERVICE gibt es noch einen TRAFFIC SERVICE, der einen über andere Verkehrsteilnehmer in seinem Umfeld informiert. Möchte man aus Lärmschutzgründen lieber gleich ein konkretes Heading zur Vermeidung einer Kollision, muss man auf den DECONFLICTION SERVICE upgraden. Dieser Service ist – genau wie auf dem noch nicht erwähnten PROCEDURAL SERVICE – allerdings ausschließlich IFR Flügen vorbehalten. Nachdem diese aber auch im Luftraum G legal in UK durchgeführt werden, bekommt man das am Funk durchaus häufiger zu hören.

Auch wenn sich das alles auf den ersten Blick vielleicht kompliziert anhört – das ist es nicht. Eher im Gegenteil. Der Pilot weiß, was er bekommen kann und der Lotse weiß, was er liefern muss.

Mit *„D-EBIF, Squawk 5541, Basic Service“* bestätigt London unsere Anfrage. Viel zu sehen gibt es unter uns nicht. Obwohl der Ärmelkanal mit seinen 400-500 Schiffen täglich zur am dichtesten befahrensten Schifffahrtsstraße zählt, muss man schon nach denen suchen. Dabei haben wir heute eine hervorragende Sicht. Das ist jedoch nicht immer so. Obwohl eher der Herbst für die sprichwörtlich aus dem Nichts entstehenden Nebelbänke bekannt ist, kann dies auch zu anderen Jahreszeiten mal schnell passieren. Allerdings verschwindet er oftmals so schnell wie er gekommen ist, so dass man dies in Küstennähe bei einer Tasse Kaffee und einem Croissant problemlos aussitzen kann.

Radarlose Transpondercodes

Kurz hinter MOTOX ist bereits der Point of Decent (POD) erreicht. Rudi nimmt den Schubhebel auf das Approach Powersetting zurück und die Maschine geht sanft in den Sinkflug über. Die ATIS von Lydd empfiehlt uns heute einen Anflug vom Süden auf die 03, der mit ordentlich Wind garniert wird. Ich verabschiede uns bei Flight Information und kündige unsere Ankunft bei Lydd Approach an. Der Approach Controller ist bescheiden und wünscht sich lediglich den „7066“ Transpondercode und unsere Position, um uns dann gleich auf die Tower Frequenz zu entlassen. Auch der Tower möchte fortlaufende Positionsmeldungen, trotz aktivem Transponder. Wer sich darüber wundert, dem hilft ein Blick in die AIP. Denn Lydd – in den amtlichen Unterlagen eigentlich *London Ashford Airport* genannt, verfügt über gar kein Radarsystem. Unser aktiver Squawk kündigt aber allen anderen Verkehrsteilnehmern und den benachbarten Sektoren an, dass wir uns im Anflug auf Lydd befinden. Mit diesem Verfahren wickelt Lydd übrigens den ganzen Ferienflugverkehr seiner Boeings und Airbusse ab. So einfach kann Fliegen sein.

Ich versorge Rudi mit einem entsprechenden Sinkflugprofil und den dazugehörigen Vektoren, damit sich die in unmittelbarer Platznähe befindlichen Danger Areas nicht durch uns gefährdet fühlen. Nachdem wir uns vom Wasser her dem Flughafen nähern, ist ein direkter Einflug in den Right Hand Downwind für die Runway 13 zulässig. Gemäß den veröffentlichten Anflugverfahren wird aus

Lärmschutzgründen von einem Overhead Join in diesem Fall verzichtet. Der Endanflug ist dann anspruchsvoll, der Wind bläst mit turbulenten 17 Knoten direkt von der Seite. Rudi setzt die Maschine keine zwei Fingerbreit neben die Centerline und nach einem kurzen Backtrack bläst uns der Seewind über den Charlie Exit regelrecht von der Bahn. Die D-EBIF ist in England.

Das Vorfeld von Lydd ist eine Augenweide für jeden Piloten und gut besetzt mit Maschinen aller Baureihen und Triebwerkstechnologien. Dahinter befindet sich ein riesiger Hangar, der rappelvoll mit scheinbar neuen Piperflugzeugen ist. So muss man sich in den 70er Jahren in einem Piper Outlet Center gefühlt haben. Jetzt beginnt aber die eigentliche Challenge. Die Einreise nämlich. Da ich unser Glück nicht zu sehr provozieren will, sortiere ich die Rettungsausrüstung erstmal ordentlich auf dem Vorfeld, verstaue sie aber noch nicht. Nach dem Betreten des Terminals wird man sogleich von einer großen Tafel begrüßt, die einen an das erinnert, was wir nicht haben. Während Steffi im der mit edlem Inventar ausgestatteten VIP-Lounge des FBOs ein Rad nach dem anderen schlägt, beschäftige ich die netten Damen und Herren am Gate mit Storytelling und bemühe mich, dass Thema „Reisepässe“ auszusparen. Allzu viele deutsche Maschinen verirren sich nicht hierher, schon gar nicht mehr nach dem Brexit. Insofern kennt die Begeisterung keine Grenzen,als ich ihnen erkläre, in welcher selbstlosen Mission wir unterwegs sind: Steffis Englischbuch. Ich gratuliere ihnen zu der tollen Erfindung des GAR Reports als digitales Einreiseinstrument, was er natürlich gar nicht ist. Insofern ist die Dame auch verwundert, dass keine Border Police zu unserer Begrüßung gekommen ist. Ich nicht. Genau deswegen hatte ich den GAR Report versehentlich zwei Stunden in die Zukunft terminiert.

Welcome to UK!

Ich beschließe jetzt aufs Ganze zu gehen und versende vor den Augen der Dame unseren Flugplan nach London. Leider siegt aber dann doch ihr Pflichtbewusstsein und sie greift zum Telefon. Nach gefühlten endlosen Minuten Small Talk mit irgendjemand am anderen Ende der Leitung reicht sie mir den Hörer mit den Worten: *„The police would like to talk to the one who is responsible for the flight!“* Na spitze. Die linke Hand lädt schon mal den Parabelflugplan, die rechte nimmt den Hörer. *„You're really doing this just for your daughter*?“ Die Stimme lässt auf eine jüngere Beamtin schließen, die am anderen Ende der Leitung sitzt. *„Ähm, well, yes, for school, you know…*“ versuche ich auf den völlig unerwarteten Gesprächsverlauf zu reagieren. *„Wow, that´s great. Enjoy your stay in London!*“ Ich traue meine Ohren nicht. *„Do you need some informations from our travel documents?*“ Für die Frage könnte ich mich zeitgleich ohrfeigen, aber irgendwie will ich dann doch auf Nummer sicher gehen. *„Everything is perfect, we just received your GAR form!*“. Wow. Die Dame am anderen Ende der Leitung interessiert sich jetzt für unser geplantes Rahmenprogramm und hat gleich entsprechende Tipps für uns. Ich bekomme langsam Angst, dass sie uns bei so viel Sympathie am Ende auch noch persönlich kennenlernen will und verabschiede mich mit dem Hinweis auf unseren laufenden Flugplan. Die restliche halbe Stunde bis zur echten EOBT machen mich dann doch etwas nervös. Aber alles bleibt ruhig. Keine weiteren Anrufe für uns, kein Sondereinsatzkommando des Zolls mit Schildern *„go for Steffi!*“, keine lokale Presse. Ich treibe den Rest der Mannschaft dennoch zur Eile an und ermahne Steffi. Die hat nämlich gerade ihre Füße samt Schuhen auf einer edlen Ledergarnitur im vermuteten Gegenwert eines Factory Overhauled IO360 abgelegt. Bine ist inzwischen dabei, unser gestern storniertes Hotel davon zu überzeugen, uns die Zimmer samt Frühbucherrabatt wieder erneut zu geben. Tatsächlich

klappt es. Vermutlich nur deswegen, weil auch das Hotel uns jetzt persönlich kennenlernen möchte. Damit können wir jetzt auch den Dokumentenversand starten. Bine schickt die Adresse unseres Hotels in die Heimat, damit sich unsere Reisepässe noch heute auf den Weg machen können.

Um kurz nach 14 Uhr ist es aber dann so weit. Das Fahrwerk der Piper verlässt die über anderthalb kilometerlange Startbahn von Lydd in Richtung London. Wir sind nach England eingereist. Ganz offiziell.

Inbound

Während Rudi die Maschine auf eine Höhe 2.500ft steigen lässt, suche ich noch die kleine Ortschaft TENTERDEN in der Karte, die das Ende der Departure Route darstellt. Eine kurze Meldung an Lydd Approach und wir wechseln zu London Information, die uns aber auch gleich an den nächsten Sektor übergibt. *„D-EBIF, freecall FARNBOROUGH RADAR on 123.225“*. Farnborough ist nämlich hier der LARS Controller, also die für den Lower Airspace Radar Service verantwortliche Stelle. Spätestens ab jetzt merkt man, dass es enger im Luftraum und voller im Funk wird. Die Engländer sind beim Funk deutlich präziser unterwegs. Während man bei uns mit einem *„contact xyz“* verabschiedet wird, verwenden die englische ATC die alternative Phrase *„freecall“*. Der Unterschied zwischen *„contact“* und *„freecall“* ist im CAP413 Radio Telephony Manual der britischen CAA nachlesbar. Während *„contact“* die vollständige Weitergabe aller Informationen an die nächste Flugsicherungsstelle impliziert (bei uns: *„they have your details“*), bedeutet *„freecall“*, dass man sein Sprüchlein wieder von vorne aufsagen darf. Dass man hauptsächlich nur Nativespeaker um sich herum hat, macht es auch nicht unbedingt einfacher. Mein Lieblingswort ist dabei der auf ein Wort zusammengestauchte Satz *„squawkVFRfrequencychangeapproved“*, den englische Controller - ohne zwischendurch Luft holen zu müssen – in einem Wort über die Leitung bringen.

Der Reporting Point SEVENOAKS leitet dann schließlich auch den Approach für Biggin Hill ein. Bis hier muss das Approach Briefing erledigt sein und der Flieger sich bereits in Landekonfiguration befinden, sonst bekommt man einen stabilen Anflug nicht mehr hin. Rudi hat die Maschine bereits im Vorfeld auf die gebrieften 2.100 ft sinken lassen und damit für ausreichenden Abstand vom kontinuierlich absinkenden Alpha Luftraum gesorgt. Von der ATIS wissen wir, dass in Biggin die Piste 21 in Betrieb ist. Der Overhead Join erfolgt hier aus Lärmschutzgründen ausnahmsweise direkt über die Platzmitte. Wer die einschlägigen Unterlagen zu Biggin Hill studiert, stellt schnell fest, dass die Engländer eine mindestens genauso große Lärmproblematik haben wie wir. Sämtliche An- und Abflugstrecken werden durchgängig auf deren Einhaltung mit Radar und Mikrophonen überwacht und wohl auch streng sanktioniert.

„Biggin Approach good afternoon, *D-EBIF inbound*, R*OMEO with QNH 1021, request joining instructions and basic service“*. Wieder etwas Neues. Um den Funkverkehr abzukürzen und gleichzeitig auf die Wichtigkeit der korrekten Höhenmessereinstellung hinzuweisen, muss das eingestellte QNH beim Initial Call bei ausgewählten Flughäfen mit übermittelt werden. Damit man es auch nicht vergisst, erinnert einen die ATIS daran. *„D-EBIF, Biggin Approach, Join from the deadsite for right hand downwind runway 21, basic service“*. Jetzt muss alles sehr schnell gehen. Rudi steuert die Maschine direkt über die Mitte der Landebahn, um nach einer knappen Meile in den rechten

Gegenanflug für die Landebahn 21 zu drehen. Parallel dazu muss die Piper jetzt auf die Pattern Altitude von 1.600ft gebracht werden. Früher hatte ich hier immer noch ein QFE bekommen, aber die Zeiten scheinen vorbei. Biggin Approach übergibt uns mit einem „*Contact*“ an den Tower, der uns als Nummer drei für den Anflug einsortiert. Unser Stratux ist jetzt in seinem Element. Die An- und Abflüge von Gatwick, Heathrow und London City laufen links und rechts an uns vorbei, wir bekommen eine Traffic Advisory nach der anderen. Trotz Basic Service bekommen wir aber auch eine Info zu einem Helikopter, der uns in Richtung Themse unterfliegt. Dabei ist der frühe Nachmittag eher noch die ruhige Zeit in Biggin Hill. In den frühen Morgen- und späten Abendstunden sind E-Klasse Maschinen erst gar nicht erlaubt, weil diese durch ihre geringere Anfluggeschwindigkeit als Spassbremsen betrachtet werden. Nachdem wir aber eh keine Frühaufsteher sind, nehmen wir das nicht persönlich. Das „*cleared to land* runway 21“ kommt bereits, obwohl die Maschine vor uns noch auf der Bahn rollt. Der Rest ist commodity. Das Angebot für den Marshaller nehmen wir gerne an, um uns eine weitere Parking Odyssee zu ersparen. Die Sorge ist aber unbegründet. Nachdem wir an Millionenbeträgen gebundenen Kapitals vorbeigerollt sind, finden wir als einziges Kolbenflugzeug einen Platz in der Hartz-4 Ecke zwischen einer 2er Citation und einer Cessna Mustang. Immerhin zeigt die ein paar Parkpositionen weiter entfernt stehende Malibu Conversion, dass auch durchaus hier die Armut zu Gast ist.

Der Heli ist schon weg

Mit dem ganzen Gepäck im Schlepptau geht es jetzt zum Terminal. Noch ein kleiner Adrenalinstoß, weil uns erneut eine Dame von der Border Police in Empfang nimmt. Nachdem sie aber mitbekommt, dass wir als Domestic Flight von Lydd gekommen sind, drückt sie auf einen kleinen Knopf und entlässt uns mit einem „Welcome to London!“ in die komfortablen Räumlichkeiten eines echten Business Airports.

Obwohl wir kein Handling gebucht haben, werden wir äußerst fürsorglich von Melly umsorgt, eine der vielen FBO Mitarbeiterinnen hier am Flughafen. Biggin bietet kostenfreies Catering und noch mehr Platz und Exklusivität als Lydd. Während ich mit dem Reception Desk unser weiteres Vorankommen plane, hat Bine den Merchandise Bereich mit Plüschviechern und sonstigen zweckfreien Zubehörartikeln entdeckt.

Obwohl es auf den ersten Blick nicht so aussieht, ist Biggin verkehrstechnisch sehr gut angebunden. Direkt vor der Haustüre hält der 320er Bus, der einen zur Bromley South Station bringt. Von dort verkehrt regelmäßig ein Express Train zur Victoria Station. Alternativ wird uns auch ein Limousinen Service direkt zum Hotel angeboten, der aber die schon sowieso sehr hohen Taxipreise noch mal deutlich toppt. „*Der Heli Shuttle wird von vielen Gästen gerne genutzt, wäre aber leider erst in einer guten Stunde wieder verfügbar*“, entschuldigt sich Melly vom Reception Desk. Ich sehe großzügig über ihr Planungsdesaster hinweg und überschlage im Stillen die ungefähren Betriebskosten zweier CTS 800 Rolls Royce Triebwerke. Immerhin haben wir gerade furchtbar viel Geld gespart, weil wir

nicht London City angeflogen sind. Trotzdem dürfte der Heli eine Cashburn Aktion ohne Gleichen werden, auch wenn die reine Flugzeit in die City lediglich sechs Minuten beträgt.

Express Train

Auf der anderen Seite sind wir aber auch nicht wirklich in Eile und Steffi soll schließlich auch etwas von Land und Leuten sehen. Unglücklicherweise lehnen sich unsere Oystercards und Reisepässe gerade entspannt im Flieger nach London zurück, so dass wir aus Gründen mangelnder Kenntnis über die Bezahlmöglichkeiten im Bus einen kreditkartentauglichen Einstieg in den Nahverkehr auswählen – die Bromley Railway Station. Ab dort fährt ein Zug in 16 Minuten bis zur zentral gelegenen Victoria Station. Wow! Um diese Fahrzeit für den Londoner Großraum besser wertschätzen zu können, stellt man sich die Strecke München-Frankfurt mit der Bundesbahn vor. Nur, dass die Engländer diese eben in 45 Minuten fahren würden. Melly bestellt uns ein Taxi, dasaber eine gute halbe Stunde bis zum Airport benötigen wird. Man merkt, das ist hier nicht das Transportmittel der ersten Wahl. Rudi hat es sich im Windschatten vor dem schmucken kleinen Terminal bequem gemacht und zählt derweil die Limousinen, die die weniger begüterten Passagiere der Malibus und Citations in Richtung Stadt transportieren.

Steffi hat derweil die Werbung für den „Skypets“ Service des Flughafens entdeckt. Bei dieser Serviceleistung kümmert sich der Flughafen unter anderem um das Wohlergehen verwöhnter Vierbeiner, die nach einer Stunde Challenger fliegen nicht damit zurechtkommen, dass sie ihr Bein jetzt auf der anderen Straßenseite heben müssen. Glücklicherweise kommt in dem Moment das Taxi und verhindert, dass Steffi nach einem Sonderangebot für Kuscheltiere fragt.

Bromley Station

Für die 6 Meilen nach Bromley benötigt das Taxi knappe 20 Minuten. Von dort geht es weiter zur Victory Station, die der zentrale Dreh- und Angelpunkt für den öffentlichen Nahverkehr ist. Nachdem wir auf eine freudige Wiedervereinigung der Oysterkarten mit deren Besitzern hoffen, kaufen wir ein klassisches Tagesticket aus Papier. Der Zugang zu den Zügen erfolgt, wie auch in vielen anderen Ländern über ein Gate, das sich nach dem Scannen des Tickets öffnet. Das Gate öffnet sich in Laufrichtung dabei so schnell, dass man vom entstehenden Unterdruck gleich mit durchgesaugt wird. Ein erstes Indiz darauf, dass es alle Londoner immer furchtbar eilig haben müssen.

Der Express Train von Bromley bis zur Victoria Station fährt alle 8 Minuten. Das nenne ich mal einen Takt! Tatsächlich erreichen wir wirklich nach 16 Minuten die Victoria Station. Der ganze Nahverkehr ist generell viel professioneller organisiert als bei uns. Die offizielle „Tube App“ übernimmt dabei das komplette Routing und bietet sogar Vektoren an, um sich auf dem kürzesten Weg durch die Katakomben der U-Bahn von einem Verkehrsmittel zum anderen zu bewegen. Nur mit den oberirdischen Directs muss man etwas aufpassen, da einen der Linksverkehr sonst schnell vom Spielfeld schubst.

Check-In

Mit knappen 24 Stunden Verspätung sind wir dann um 17 Uhr auch endlich dort, wo wir ursprünglich mal hinwollten: Im Ibis London Shepherd’s Bush Hammersmith.

Nach der Zimmerbesetzung geht es dann aber auch gleich auf die Piste. Zuvor hat unsere Tochter noch bei der eigenständigen Organisation einer eigenen Zimmerkarte festgestellt, dass man in diesem Land scheinbar tatsächlich nur Englisch spricht. Immerhin ein erster Erfolg unseres Praktikums. Nachdem die Happy Hour auch heute wieder ohne uns stattgefunden hat, sind wir bei der Wahl des Pubs nun offen. Aus der bereits zu Hause vorbereiteten Google „da will ich hin“ Liste wählen wir das Cindercombe Social, dass nur ein paar hundert Meter von unserem Hotel entfernt liegt. Entweder ist es noch zu früh oder schon zu spät, das Cindercombe kommt seiner Socializing aufgabe jedenfalls nicht nach. Wir sind nämlich ziemlich allein dort. Immerhin brauchen wir jetzt keine Translator App mehr, um die typischen englischen Gerichte zu identifizieren. Für das Kick Off stehen heute Fish&Chips auf dem Programm. Man merkt, dass Pubs hier nicht primär der kulinarischen Versorgung dienen. Nach der ersten Portion ist der Vorrat in der Küche erschöpft und wir wechseln gemäß der Empfehlung des Hauses auf das zweite Traditionsgericht der Engländer: Burger. Immerhin gibt es hier die erste Pint. Einen Eichstrich braucht man nicht, da das Bier nur durch die Oberflächenspannung noch im Glas gehalten wird. Das die Digitalisierung hier schon angekommen ist, merkt man bei den akzeptierten Zahlungsmitteln: Bitcoins.

Wir besprechen die Planung für die nächsten Tage. Für den Mittwoch steht eine Fahrt mit dem London Eye auf der Agenda. Nachdem wir zeitlich nun mal wirklich flexibel sind, verzichten wir auf einen Fastlane Pass und entscheiden uns für den Economy Tarif. Auch hier bucht man seine Abschlagszeit. Allerdings ist das nur der Termin, zu dem man sich in die Schlange stellen darf. Trotz Economy Tarif überlege ich kurz nach der Buchung, meine Kreditkarten als gestohlen zu melden. Aber das London Eye hat nun mal Kultstatus.

Look left

Nach dem Abendessen geht es dann mit dem roten Doppeldeckerbus in die Stadt. In London ist alles auf hohes Tempo ausgelegt. Mit einem grünen Ampellicht wird das Fußvolk auf die Straße gelockt, um Sekunden später mit einer digitalen Countdown anzeige die natürliche Auslese zu starten. Trotz der sehr hohen City Maut ist der Verkehr dicht. Immerhin bemüht man sich redlich, die devisenbringenden Touristen möglichst lange am Leben zu halten. Nahezu an jeder Straßenecke hat man einen „look left“ Schriftzug auf die Straße gepinselt. Wirklich helfen tut es nicht, die Macht der Gewohnheit ist zu groß. Wirksamer als die Schriftzüge sind dagegen die Notbremssysteme der englischen Taxis, die mittlerweile leise surrend als Elektroversion durch die Stadt flitzen. Der Weg führt uns über die Carnaby Street nach Soho, eines der bekanntesten Ausgehviertel im Londoner West End. Es blitzt und blinkt in allen Farben, dass es eine wahre Freude ist. Über die Bond Street geht es dann in Richtung Picadilly Circus, der natürlich auch in keinem englischen Schulbuch fehlt. Am bereits tief und fest schlummernden Big Ben geht es dann am Ufer der Themse entlang in Richtung Jubilee Bridge.

Wer es gerne bunt mag, ist hier richtig. Von der Brücke aus bietet sich ein fantastisches Panorama der in den schillerndsten Farben beleuchteten Skyline. Wir beschließen, dass wir für den ersten Tag genug Profil auf den Straßen gelassen haben und machen uns auf den Rückweg ins Hotel. Praktischerweise begegnet uns auf dem Weg zur Tube der Tesco Express Store, der rund um die Uhr geöffnet hat. Eine gute Gelegenheit, die Vorräte für einen Absacker im Hotel aufzufüllen, da wahrscheinlich auch die Hotelbar nicht in unserer Preisliga spielt.

Habe ich bereits erwähnt, dass die Londoner Nahverkehr können? Die Taktung der Tube ist dermaßen eng, dass bei uns irgendeine Sicherheitsschaltung aufgrund der engen Zugabstände sicher

eine Notabschaltung durchführen würde. Die Züge fahren hier wirklich im Minutentakt. Die Schilder „*Do not run, the next train is already there*“ sind kein leeres Marketinggeschwafel. Nach 22 Uhr fahren die Züge dann nur noch alle zwei, die Busse nur noch alle sechs Minuten. Halleluja. Das ist mal eine Ansage. Allerdings braucht es das auch, der Großteil der Stadt ist selbst jetzt noch hellwach. Wir zählen uns allerdings nicht mehr dazu und sind dann doch ganz froh, um 23 Uhr wieder im Hotel zu sein. Nachdem das Kind freiwillig in Richtung Bett marschiert ist, verstecken wir uns in einer schlecht beleuchteten Ecke der Hotelbar und machen uns über unsere Tesco Vorräte her. Damit wir zumindest einigermaßen mit Anstand an ein paar frische Gläser kommen, bestelle ich noch ein 0,33er Budweiser mit drei Gläsern. Dem Barkeeper erkläre ich, dass wir nicht so sehr an Alkohol gewöhnt sind und überlege, aus welchem dazu passenden Land wir kommen könnten. Aber er fragt nicht nach. Außerdem finde ich die 7 Pfund für das Bierchen gar nicht mal so schlimm, da wir uns schließlich die 11.000 Pfund bei den Landegebühren gespart haben. Wir setzen Wetten gegen den DHL Dokumentenversand, der morgen um 9 Uhr unsere Reisepässe an die Rezeption liefern soll. Allerdings will keiner dagegenhalten. Für heute ist Schlummerzeit.

English breakfast

Der Morgen startet mit einem typischen englischen Frühstück. Oder zumindest damit, von dem wir glauben dass es das wäre. Eigentlich hatte ich im Rahmen der Vorbereitung einige nette Pubs herausgesucht, weil mich das Hotelfrühstück in England normalerweise nicht vom Hocker haut. Umso überraschter war ich, was für ein umfangreiches Buffet unser Hotel hier auffährt. Parallel dazu wandert der Blick immer wieder durch die Fenster nach draußen, da jeden Moment ein völlig atemloser Kurier mit unseren Reisedokumenten und den Oystercards durch die Eingangshalle keuchen müsste. Für heute haben wir ein volles Programm. Nach dem Frühstück geht es mit dem Bus ein paar Stationen bis zum Kensington Garden. Die eine Hälfte unserer Damenwelt interessiert sich für das Denkmal von Lady Diana, die andere für den provokant in den Weg gestellten Eisstand. Während sich das Eiserlebnis realisieren lässt, ist das Denkmal anderweitig beschäftigt. Nämlich mit dem Sammeln von Spenden. Wobei es nicht das Denkmal ist, sondern der darum liegende Garten. Der hat sich mit einem Zaun umgeben und will den erst wieder einreissen, wenn das werte Publikum eine hinreichende Summe zum Erhalt gespendet hat. Damit man auch für die steigende Inflation gerüstet ist, hat man „hinreichend“ erst gar nicht versucht zu definieren. Für den geneigten und gebefreudigen Touristen dennoch etwas verwunderlich, denn das Denkmal wurde vor knapp einem Jahr gerade erst eingeweiht. Wir sind praktischerweise aus der Nummer raus. Der Zaun nimmt nämlich keine Kartenzahlungen an.

Ein paar Meter daneben frisieren emsige Landschaftsgärtner die mehr als perfekte Grasnarbe vor dem *Kensington Palace*. Ich überlege, mir eine Bodenprobe zwecks heimlicher DNA-Analyse zum verwendeten Saatgut durch die Gitterstäbe hindurch mitzunehmen. Nachdem mir ein danebenliegendes Verbotsschild dringend von jeder Änderung des optischen Erscheinungsbildes abrät, mache ich mir lieber einen kurzen Aktenvermerk für zu Hause. Vielleicht kann ich ja die Firmware meines Gardenamähroboters auf einen Abendkurs in englischer Rasenpflege schicken.

Am *Round Pond* geht es weiter in Richtung des länglichen Sees mit dem treffenden Namen „*The long water*“, der den Übergang vom *Kensingtons Garden* in den *Hyde Park* einleitet. Während der *Kensingtons Garden* noch sehr familiär orientiert ist, erinnert der *Hyde Park* eher an den New Yorker *Central Park*. Keuchende Jogger quälen sich auf einem den Park umlaufenden Sandstreifen an uns vorbei, in der Hand das Smartphone mit einem laufenden Videocall und viel zu lautem Ton. Den Knopf im Ohr samt Herzfrequenzmessung hat vermutlich der Personal Trainer da reingesteckt, damit sein Schützling auch die nächste private Trainerstunde noch erlebt.

Speakers Corner

Nach einer halben Stunde erreichen wir die *Speakers Corner*, auf die ich mich schon lange gefreut hatte. Selbst Steffi mit ihrer Klassenzimmererfahrung kann es sich nicht vorstellen, dass Leute ungefragt und voller Inbrunst Anderen Geschichten erzählen, die die vielleicht gar nicht hören wollen. Auf jeden Fall ist die *Speakers Corner* ein absolutes Muss bei jedem London Besuch, für das man sich schon etwas Zeit nehmen sollte. Der auch als „Ecke der Redner“ bekannte Platz wird von den Briten traditionell seit 1827 für politische Reden genutzt, die alles enthalten dürfen - außer Kritik am Königshaus. Vor allem, wenn es sonntags ist. Leider ist heute aber Dienstag und da haben anscheinend alle frei. Zumindest bekommen wir somit einen Platz am mindestens genauso bekannten Kiosk und Steffi ein YouTube Video von einem der anderen Sonntage. Immerhin gab es hier noch ein Erlebnis, was man an einem Sonntag sicher auch nicht hat. Während ich gerade auf meine Kaffeebestellung warte, höre ich hinter mir die Stimme eines jungen Londoners. „*Excuse me, is this the end of the queue?*“ Ich bejahe dies höflich und grinse in mich hinein. Ich bin nämlich der einzige Kunde weit und breit. Ein tolles Stück Höflichkeit im Alltag, wovon man sich zu Hause sicher auch die eine oder andere Scheibe abschneiden könnte. Eben *typical british*.

Von der *Speakers Corner* geht es mit dem Bus weiter zur *Vauxhall Bridge*. Neben der Bushaltestelle finden wir doch noch tatsächlich einige echte Londoner Telefonzellen im 1924er Design, die aber nur noch als Fotomotiv für Touristen dienen.

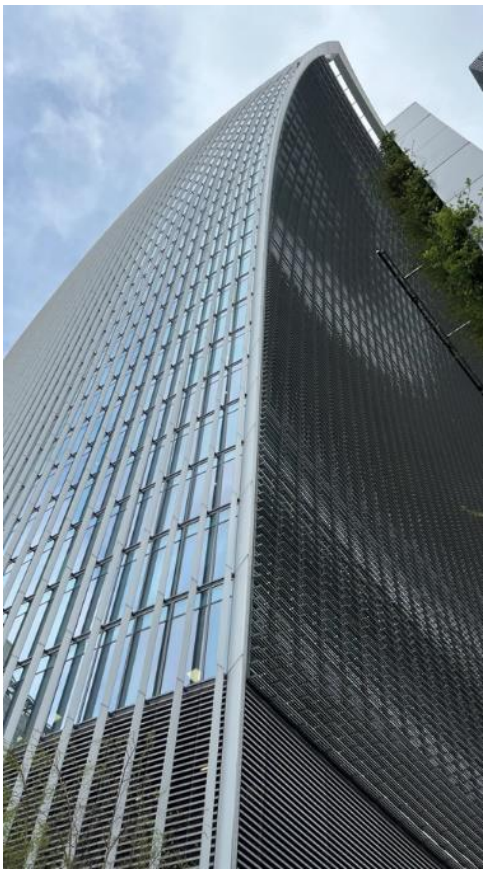
Immerhin müssen wir glatte drei Minuten auf den Bus warten. Ein Zeichen dafür, dass hier auch nicht immer alles rund läuft. Beim Einsteigen in den Bus zieht man seine Fahrkarte im Vorbeilaufen an einem Scanner vorbei, der dieses dann mit einem akustischen Signal quittiert. Das Tarifsystem in London ist unserem weit voraus. London ist in ringförmige Zonen unterteilt. Für jede Zone gibt es ein tägliches Limit, ein sogenanntes „*daily cap*“. Hat man dieses Limit erreicht, fährt man ab diesem Zeitpunkt innerhalb der gleichen Zone kostenfrei weiter. Praktischerweise wird dabei alles als Zahlungsmittel akzeptiert, was NFC fähig ist. Rudi nutzt dafür seine Kreditkarte, Bine und ich unsere Handys. Steffi ist dagegen sauer, weil ihr Handy zwar NFC fähig ist, sie aber aufgrund ihres Alters keine Fahrkarte braucht.

Im Dienste ihrer Majestät

Unser Ziel ist aber nicht die Brücke, sondern ein dahinter liegendes Gebäude. Ein sehr bekanntes Gebäude. Das Gebäude des MI6. Nachdem Steffi bereits vor einiger Zeit Gefallen an den dazugehörigen Kinostreifen gefunden hat, gehört dieser Besuch natürlich zum Pflichtprogramm. Allerdings ist das gar nicht mal so einfach. „*Papa, woher weißt du denn, dass hier der MI6 überhaupt drin ist?*“ „*Das sagt Google*“. „*Aber woher weiß Google das, wenn das doch alles geheim ist?*“ Tja. Die Frage ist berechtigt. Kurz, unsere Tochter ist noch nicht wirklich überzeugt. Da hilft es auch nichts, dass das Gebäude aus der näheren Betrachtung schon eher einer Festung gleicht. Während ich noch argumentativ etwas ratlos vor dem Burgwall stehe, öffnet sich dieser. Heraus tritt ein schwerbewaffneter Polizist, der ganz britisch seine Hilfe für ein Problem anbietet, dass wir noch gar nicht haben. Ich erläutere ihm kurz, warum wir uns vor seiner Wand die Füße in den Bauch stehen. Dann zieht ein dickes Grinsen über sein Gesicht und er wendet sich Steffi zu. Im feinsten Schulenglisch erklärt er nun, dass hier tatsächlich James Bond arbeitet. Allerdings ist es sehr schwer, ihn zu treffen. Er ist eben viel in den Diensten seiner Majestät unterwegs. Steffi versteht vermutlich nur die Hälfte, aber der offene Mund spricht Bände. Abschließend bittet er uns, nicht länger vor dem Gebäude zu verweilen. Man weiß ja nie, ob nicht ein Bösewicht gerade … Wir verstehen den Wink mit dem Burgtor und verzichten anstandsweise auch auf heimliche Handyfotos von dem guten Mann. Ich überlege mir, was wohl der Kommentar früher in Pullach dazu gewesen wäre. Am Gitterzaun des BNDs.

Wer zu spät bucht…

Als nächstes steht der Besuch des *Sky Gardens Tower* auf dem Programm. In London hat manzwei Möglichkeiten, sich etwas Big Apple Feeling zu holen. Die eine ist „*The Shard*“, was treffend mit „die Scherbe“ übersetzt werden kann. Was dem Gebäude an Eleganz fehlt, macht es mit seinen 310 Metern Höhe wett. Leider sind die Ticketpreise dafür auf dem Niveau eines Empire State Buildings, obwohl dieses nochmal deutlich höher ist und schon noch einen ganz anderen Star Appeal hat. Weil wir aber gerade eben nicht in New York sind, ist die Möglichkeit der *Sky Garden*. Dieser ist – man halte sich fest – kostenfrei zu erklimmen. Einzig und allein ein Ticket muss zur Besucherkoordination im Vorfeld dafür gebucht werden, damit das eh schon krumme Haus nicht irgendwann zur Seite kippt. Leider hatten wir diesen Zeitpunkt verpasst, die Tickets sind über Wochen im Vorfeld bereits schon weg gewesen. Dennoch macht der Betreiber Hoffnung. Sofern es die Besucherlage zulässt, darf man als „direct entry“ auch ohne Ticket den Weg nach oben antreten. Leider haben wir Pech. Die Schlange der gebuchten Besucher wickelt sich einmal um das gesamte Gebäude. Somit bleibt uns nur ein beeindruckendes Foto von unten und der Gedanke daran, dass wir zumindest für das *London Eye* schon unsere Tickets in der Tasche haben. Noch ein kurzer Koffeinstopp im *Le Pain Quotidien*, einem angenehm ruhigen Cafe im sonst so quirligen London. Steffi bestellt sich eine Eisschokolade. Hier schlägt dann doch die Feinheit der englischen Sprache zu.. Steffi bestellt anstelle von „Ice Cream“ eben „Ice“ und bekommt prompt den niedrigsten Aggregatzustand in Würfelform geliefert - direkt in die heiße Schokolade hinein.



Als nächstes geht es mit der Underground zurück nach Westminster, um die touristischen Klassiker abzuklappern. Am *Parliament Square* treffen wir auf eine Frau, die sich gemäß einer umgehängten Beschilderung im Hungerstreik befindet und dafür Geld sammelt. Da sich mir das Vertriebskonzept nicht wirklich erschließt, spreche ich sie an. Immerhin erzählt sie mir gleich, dass sie heute nur zur Vertretung da ist. Der eigentliche Hauptdarsteller hat gerade einen Termin in einer Fernsehshow und kann deswegen nicht persönlich anwesend sein. Ich habe dafür volles Verständnis, auch mein Terminkalender ist in der Regel brechend voll.

Gleich um die Ecke liegt die *Westminster Abbey*. Traditionell werden hier die Könige von England (heute: Könige des Commonwealth) gekrönt und beigesetzt. Wer das imposante Bauwerk sich von innen betrachten möchte, braucht nicht nur seine Kreditkarte sondern auch gleich die Pin dazu. Wir verzichten daher auf den mit über 28€ pro Person teuren Familienspaß und werfen stattdessen lieber einen Blick in die direkt danebenliegende *St. Margaret’s Church*. Kostenfrei. Wer etwas mehr Zeit mitbringt, kann sich aber auch *Westminster Abbey* ansehen, ohne sich zu ruinieren. Der Zugang zu Kirchen ist nämlich wie überall kostenfrei möglich. Allerdings eben nur zu Zeiten des Gottesdienstes. Fairerweise muss man aber erwähnen, dass kaum jemand in London die regulären Eintrittspreise für die ganzen Attraktionen bezahlt. Wer es mit der Kultur ernst nimmt, erwirbt im Vorfeld den

London Pass. Das ist wie eine Art Flatrate für die über 80 Attraktionen, die man innerhalb eines gebuchten Zeitfensters besuchen darf. Das ist dann zwar immer noch kein Schnäppchen, aber zumindest eine andere Größenordnung.

Nach so viel Kultur ist wieder Steffi an der Reihe. Als nächste Station steht das 9 ¾ Gleis auf dem Programm. Das endet – wie sollte es anders sein – in einem Bahnhof. Genauer in King´s Cross. Davor machen wir aber noch einen Abstecher zur Pancras Station, die schräg gegenüber auf der anderen Straßenseite liegt. Dieser Bahnhof ist übrigens auch die Endstation der Schnellzüge der Gesellschaft East Midlands Railway und somit einer von insgesamt sechs Hauptbahnhöfen in London. Seit dem Jahr 2007 ist St. Pancras auch der Startpunkt des *Channel Tunnel Rail Links*, über den die Eurostar-Züge zwischen Paris und Brüssel verkehren. Die Station hat mehr mit einem Flughafen gemeinsam, als mit dem ,was wir bei uns unter einem Bahnhof verstehen. Alles blitzt und blinkt, modernste Technik ist überall im Einsatz. Die Bahnsteige erreicht man nur über einen Security Check, analog zum Flughafen. Wir treffen auf zwei Eurostars, die gerade ihr Boarding durchführen. Durch die Hallen schallt dabei klassische Musik, die sich wie nicht synchronisierte Audiostreams anhören. Die Ursache dafür ist schnell gefunden. Man hat in den Terminals (der Ausdruck Bahnhofshalle ist hier definitiv fehl am Platz) nämlich überall Musikinstrumente aufgestellt, die jeder frei bespielen darf. Zwei Reisende treffen wir dabei an den Pianos, die Qualität der musikalischen Einlagen ist beindruckend hoch. Wäre das auch bei uns denkbar? Never. Wir machen uns auf den Weg zurück über die Straße, zu King`s Cross.

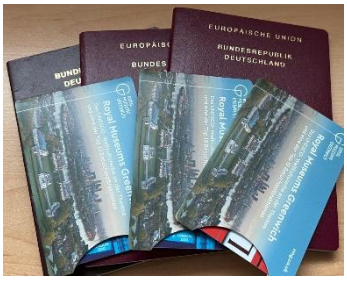
Please stay in the line!

Das 9 ¾ Gleis liegt zwar etwas versteckt, ist aber in etwa so beschildert, wie das Frankfurter Kreuz. Als wir um die letzte Ecke biegen, haben wir sofort die weltbekannte Szene vor Augen, als Harry Potter mit seinem Gepäckwagen in die Wand hineinfährt. Was das Kino leider unterschlagen hat, sind die Leute außerhalb des Bildrands. Die zur Bewunderung dieser Szene versammelte Crew schätze ich auf über 200 Touristen, die alle mal ein Foto von sich und dem abgefrästen Trolley machen wollen. Immerhin gibt es dazu noch kostenfreies (!) Dekomaterial wie den Schal, den Harry in dieser Szene um den Hals gewickelt hatte. Damit das Material auch für den nächsten noch zu gebrauchen ist, hat man dafür sogar Personal abgestellt, das die Requisiten verwaltet. Leider reduziert das den Foto Durchsatz noch weiter, so dass man hier sicher gut zwei Stunden in der Schlange verbringen kann. Nachdem es sich bei den Kandidaten vornehmlich um Auswärtige handelt, hat man denen das richtige „Schlange stehen“ mit Absperrbändern erleichtert. Weil auch ein Bild nicht immer mehr als tausend Worte sagt, gibt es Tom. Tom ist einer von drei „Static Security“ Officer, der den Touristen die Bedeutung von *„please stay in the line“* in 8 Sprachen übersetzt. Mindestens. Obwohl unser Kind über durchaus beachtenswerte Fähigkeiten im aktiven Anstellen vorm Pausenkiosk verfügt: An Tom kommt keiner vorbei. Also bleibt nichts anderes übrig als eine gute Gelegenheit für das Schießen von Bildmaterial abzuwarten, um zumindest den Eindruck gegenüber den Daheimgebliebenen zu suggerieren, wir wären die einzigen hier. Steffi hat indes den Harry -Potter -Shop entdeckt, der über Express Entrypoints in Form von mehreren großen Glasschiebetüren verfügt. Obwohl ich für Merchandising an sich nichts übrig habe, bin ich doch beeindruckt. Der Shop vermittelt in atemberaubender Weise die Atmosphäre des *„Ollivanders“*, dem aus dem Film bekannten Fachgeschäfts für Zauberstäbe aus der Winkelgasse. Hier kauft man auch nicht einfach nur ein, sondern lässt sich beraten. In durchaus ernsthaft geführten Gesprächen wird nach dem Stöckchen gesucht, das zu einem passt. Nachdem wir uns aber nicht sicher sind, ob echte Zauberstöcke den Weg durch die Border Police schaffen würden, muss leider alles im Geschäft bleiben. Weil es nun auch schon fast 17 Uhr ist, machen wir uns so langsam auf den Weg zurück in Richtung Hotel. Unser Express- Dokumentenversand hat sich unabgestimmt zum Dokumentenversand downgegraded, es ist nämlich immer noch nichts im Hotel angekommen. Schlecht. Ich möchte noch einen Schlenker über die *Paddington Station* machen, da ich die Geschichten über den gleichnamigen Bären in meiner Kindheit immer gerne hatte. Steffi findet es aber leider völlig unspannend und Rudi wie auch Bine haben platte Füße. Also trennen wir uns. Der Besuch war allerdings dann auch eher desillusionierend. Die *Paddington Station* ist mittlerweile top modern und

lediglich ein winziger Shop mit einem Bären erinnert an die dreizehn Bücher, mit denen Michael Bond seit 1958 der *Paddington Station* ein besonderes Flair eingehaucht hat. Manchmal ist es eben besser, an der Illusion festzuhalten.

Beim Verlassen des rappelvollen Zuges der Central Line in *Shepherds Bush* passiert dann doch noch etwas Unterhaltsames. Auf der Plattform steht eine Schaffnerin, die eine rote Kelle schwenkt und ihre Augen dem Treiben auf dem Bahnsteig widmet. Ist sie der Meinung, dass genug aus- und eingestiegen worden ist, hält sie die rote Kelle in Richtung Fahrer. Die fortlaufende automatische „*mind the gap*“ Ansage ergänzt sie mit Hilfe ihres Mikrophons in Disco Lautstärke um „*mind the doors*“. Auch hier sieht man gut den Unterschied zwischen den Natives und den Touris. Die Natives bleiben stehen und warten auf den nächsten Zug, die Touris rennen noch schneller. Bevor ich noch die Rolltreppe am Ende des Bahnsteigs erreiche, überholt mich bereits die Welle des nächsten Zuges. Der Fluch des Ein-Minuten Taktes.

Zurück im Hotel dann doch die freudige Überraschung. Das gelbe Päckchen von DHL ist vor einer Viertelstunde angekommen. Während wir die Reisepässe nicht mal zum Check-in benötigt haben, dürften die Oyster Karten mit ihrem PrePaid Guthaben eher von Nutzen sein. Damit sind wir also wieder komplett ausgestattet. Direkt vor unserem Hotel haben wir noch einen Lidl gefunden, der bis 23 Uhr seine Pforten geöffnet hält. Eine preiswerte Alternative zum Tesco Express.



The Knights Templar

Viel Zeit im Hotel haben wir nicht. Um 19 Uhr geht es bereits wieder in Richtung Tube Station, die keine fünf Minuten von unserem Hotel entfernt liegt. Auf eine Empfehlung hin steuern wir einen Pub in der *Chancery Lane* an, der auf den geheimnisvollen Namen *The Knights Templar* hört. Innen drin sieht es so aus wie in einer normalen Kneipe. Viel Theke, dafür wenig Tische und Stühle. Was für uns im Moment noch seltsam aussieht, klärt sich jedoch an den nächsten Abenden. Das Personal ist sichtlich irritiert, dass Steffi bereits zielstrebig die meterlange Theke samt Bierhahn ansteuert. Kinder sind in englischen Pubs eine absolute Ausnahmeerscheinung. Wir werden mehrfach darauf hingewiesen, dass Kinder weder Alkohol trinken und sich nach 21 Uhr auch nicht mehr hier aufhalten dürfen. Nachdem es kurz vor 20 Uhr ist, sehe ich das eher als Herausforderung für den Service als ein Problem für uns, da Steffi sowie über die höchste Nahrungstransferrate von uns allen verfügt - vor allem beim Nachtisch. Beim Bestellen gibt es dann die nächste Überraschung für Bürger, die aus dem hochtechnologischen Deutschland kommen. Dass man in England an der Theke bestellt, ist nichts Neues. Allerdings steht dort nie jemand. Der Grund dafür ist, dass

man den gesamten Bestell- und Bezahlprozess digitalisiert hat. Über die *Wetherspoon* App wird zuerst das Restaurant mittels GPS bestimmt, indem man sich befindet. Die Speisekarte hat man komplett digital in der App. Jetzt reicht es aus, am Ende noch die Tischnummer zu scannen und schließlich den Orderbutton zu drücken. Bezahlt wird über die gängigen Bezahldienste. Dass man in London nicht mal zum Essen so richtig Zeit hat, merkt man vor allem daran, dass nach nicht mal zwei Minuten die Getränke bereits auf dem Tisch stehen. Ich bin mir noch nicht sicher, ob mir das gefällt. Steffi verputzt Burger, Rudi und ich probieren es mit Jacked Potatoes. Was es entgegen der landläufigen Meinung aber hier kaum gibt, sind Fish & Chips. Kurz vor 21 Uhr kommt dann doch jemand in Person vorbei, um nochmal ganz höflich darauf hinzuweisen, dass Steffi bitte rechtzeitig das Pub verlassen muss. Hier scheint es also wirklich Ärger für den Betreiber zu geben, wenn Minderjährige zu später Stunde angetroffen werden. Wir hatten die Uhrzeit aber selber auch im Blick. Steffi hat eh gerade die Nachspeiserunde mit American Style Pancakes hinter sich und Rudi und ich die Pints dezimiert. Auf dem Weg in Richtung Themse kommen wir an der *Brasserie Blanc* vorbei, die Kindern freie Kost einräumt, solange die Eltern ihre eigenen Gerichte bezahlen. Ich nehme mir vor, denen morgen Abend durch Steffi die mangelhafte wirtschaftliche Tragfähigkeit ihres Konzepts zu beweisen.

London ist bunt

Am Ufer der Themse geht es dann entlang zur *Millenium Bridge*. Einer Hängebrücke, die die Themse von der Tate Modern zur St Paul's Cathedral überspannt. Auch hier kann man London wieder mit seiner Farbenpracht bewundern. Keine Ahnung, was die machen würden, hätte Edison damals nicht die Glühbirne erfunden.

Nachdem wir auch dieses „must have“ auf unserer Liste abgehakt haben, geht es zurück in Richtung Hotel mit unserer *Central Line*. Der nächste Eingang zur Underground ist der Stationskomplex *Monument-Banks*. Hier treffen so ziemlich alle Betreiber Gesellschaften aufeinander, die in London Züge für den Nahverkehr stellen. Über Rolltreppen der unterschiedlichsten Epochen geht es immer tiefer nach unten, um danach dann wieder ein paar Treppenstufen nach oben zu erklimmen. Dazwischen schier endlose schmale Gänge, die mit ihren Windungen unsichtbaren Hindernissen auszuweichen scheinen. In über 50 Metern Tiefe laufen wir über einen menschenleeren Bahnhof der Docklands Lights Railway (DLR), um danach am anderen Ende wieder in den Katakomben zu

verschwinden. Ob Stephen King diese Ecke bereits kennt? Ich mache mir eine Notiz, dass *MonumentBanks* eine preiswerte Alternative zu einem Besuch des *London Dungeons* ist.

Auch wenn sich 50 Meter Tiefe nicht nach besonders viel anhören – die Münchner S-Bahn begnügt sich mit 14 Metern unter der Oberfläche. Irgendwann sind wir aber doch auf der Plattform der Central Line angekommen und es geht ab ins Hotel. In unserer kuscheligen Ecke der Hotelbar bringen wir noch zwei mitgebrachte Weinflaschen dem Altglascontainer ein großes Stück näher, dann geht es in die Heia. Der morgige Tag ist hart durchgetaktet.

Pflichtprogramm

Obwohl die Queen mittlerweile selbst keine Lust mehr auf ihren Palast hat, die Touris wollen da immer noch hin. Immerhin erreichen wir den *Buckingham Palace* von uns aus antizyklisch. Um 11 Uhr beginnt das Ersatzprogramm des Wachwechsels. Wer das Ganze von früher kennt, wird eher enttäuscht sein. Alles ist zwei Nummern kleiner. Nur wer ein Handy mit optischem Zoom hat, bringt vernünftige Urlaubsbilder mit nach Hause. Trotzdem ist es nun mal ein Event, was man mitnehmen muss. Nach einer Stunde können wir auch diesen Agendapunkt auf der Schulbuchliste abhaken. Nur eine knappe Dreiviertelstunde später schlagen wir am *London Eye* auf, um uns punktgenau in die Schlange einzureihen. Wir sind zwar nicht die Einzigen, aber es geht trotzdem zügig voran Freie Platzwahl ist aber nicht. Immerhin schaffen wir es, das Boarding unserer Gondel so zu verzögern, dass wir nur mit halber Auslastung den Weg nach oben antreten. Die Sicht ist gut, trotz etwas trüben Himmel. Eine Fahrt mit einer der 32 bodentief verglasten Gondeln dauert etwa eine halbe Stunde. Eigentlich sollte das London Eye, dass ursprünglich den Namen *Millenium Wheel* trug, nach seiner Errichtung zur Jahrtausendwende nur für fünf Jahre in Betrieb bleiben. In diesem Zeitraum war es auch das größte Riesenrad der Welt, bis es 2006 durch den chinesischen *Stern von Nanchang* vom Podest gestoßen wurde. Trotzdem gehört das *London Eye* zu London so wie Fish & Chips zu England. Wobei ich mir bei letzterem nicht mehr ganz so sicher bin. Nach der Fahrt mit dem London Eye kommen nun unsere Oyster Visitor Cards erstmalig zum Einsatz. Wir müssen gemäß dem Englischbuch jetzt weiter nach Greenwich und das macht man am besten mit dem *Thames Clipper*. Die Clipper sind eine ideale Ergänzung zum hervorragenden Londoner U-Bahn- Netz, aus dem heraus man aber allenfalls die Radieschen von unten bewundern kann. Die Linienschiffe versprechen eine gute Aussicht auf alles, was links und rechts der Themse hingestellt worden ist. Der *Thames Clipper* ist zwar dem regulären Nahverkehr zugeordnet, hat aber tariflich ein paar

Besonderheiten. Über einedieser Besonderheiten freut sich zumindest Steffi. Der von Uber betriebene *Thames Clipper* ermöglicht es nämlich auch den kleinsten aller Kleinen, mit einer eigenen Fahrkarte in der Hand über die Gangway zu schreiten. Wir scannen unsere Oyster Cards und kaufen für Steffi die erste eigene Fahrkarte. Die Fahrt mit dem Clipper ist grandios. Vieles was wir bereits entdeckt haben, wirkt unter diesem Blickwinkel noch einmal deutlich imposanter. Gerade der Kontrast zwischen alt und modern, der Wechsel zwischen klein und groß weiß zu beeindrucken. Es ist eine Riesenstadt. Vielleicht sogar ein wenig spannender als der Blick vom Hudson auf New York, weil dort einfach alles nur groß ist.

Uber gibt Gas

Kaum sind wir unter der London Bridge durch, gehen die Hebel des Katamarans nach vorne und füllen damit die 34 Liter Hubraum der 1.800PS Scania Triebwerke. Wer jetzt nicht sitzt, hat seine Rückfahrkarte umsonst gekauft. Mit einer satten Heckwelle geht der Clipper auf Stufe und flitzt mit 30 Knoten unter dem stahlblauen Himmel in Richtung Greenwich.

Auch wenn bei diesem Tempo in der Fliegerei kein Sensor auch nur das kleinste Signal in Richtung Airspeed Indicator schicken würde, ist das für ein solches Boot schon eine echte Hausnummer. Vorbei geht’s am *Canaray Warf*, einem prominenten Bürogebäudekomplex im Herzen der Docklands, dem ehemaligen Hafengebiet der britischen Hauptstadt. Nach etwa 45 Minuten zieht Uber die Hebel gar nicht fahrgastfreundlich auf Reverse. Wir sind in Greenwich.

Bereits beim Anlegemanöver begrüßt uns die *Cutty Sark*, ein englischer Tee- und Wollklipper, der um 1869 in Dumbarton (Schottland) zusammengenagelt wurde. Die Cutty Sark ist bei allen Kindern der Unterstufe ein Begriff, da ihr der Ernst Klett Schulbuchverlag eine ganze Seite gewidmet hat. Nachdem sich das Schiff am 10. Mai 2007 ungewollt in Rauch verwandelt hatte, ist es mit der Originalität auch nicht mehr so weit her. Weil man das weiß, hat man das mittlerweile vollständig restaurierte Museumsschiff in Richtung Eventdampfer ausgebaut. Gegen einen zusätzlichen Obolus zum Eintrittsgeld kann man den „Cutty Sark Rig Climb“ buchen. Wer das schon mal gemacht hat, kommt mit dem „Experience Plus“ Paket nochmal ein Stück höher rauf. Damit das möglichst viele Touristen in kurzer Zeit machen können, wirft man diese auf der anderen Seite wieder über Bord. Damit sie es aber zumindest noch bis zum Merchandising Shop schaffen, werden sie dabei vorsorglich mit einem Sitzgurt samt Seil ausgestattet. Wir gucken uns eine der Abseilaktionen an und beschließen dann, dass Schiff ausschließlich von unten zu betrachten.

Noch ein paar Beweisfotos für den Klassenchat und dann darf Google die kürzeste Route zum *Royal Observatory* planen, der zum National Maritime Museum gehört. Dorthin, wo der Null Meridian wohnt.

British Streetfood

Der Stadtteil Greenwich ist mit über 250.000 Einwohnern immerhin mehr als doppelt so groß, wie das Wirtschaftslexikon Gabler eine deutsche Großstadt definiert. Insofern haben wir Glück, dass sich der Nullmeridian in der Nähe der Themse niedergelassen hat. Auf dem etwa 20 Minuten langen Fußweg kommen wir an einem unscheinbaren Torbogen vorbei, hinter dem sich ein Streetfood Markt befindet. Wir biegen in einen großen Innenhof und sind erstmal baff, was es hier zu sehen gibt. Über zwei Dutzend kleiner fahrbarer Futterstände bieten die komplette Klaviatur der Kulinarik. Das meiste zwar nicht britisch, aber bei uns geht ja auch keiner ständig bayerisch essen. Bei den Burgern merkt man recht schnell, dass die Londoner keine halben Sachen machen. Ausschließlich schweres Gerät wird angeboten. Während Steffi einem Hotdogverkäufer versucht zu erklären, wie sie ihren Hotdog gerne hätte, hat Rudi in einer ruhigeren Ecke eine Runde Espressos organisiert. Bine hat in einem weiteren Bereich die fliegenden Händler entdeckt, die allerlei Gegenstände ohne Gebrauchsnutzen anbieten.

Allerdings verhindert das überdimensionale Sandwich in ihrer Hand etwaige unkontrollierte Spontankäufe. Rudi und ich genießen unseren Espresso, der auch wie sonst überall, nur „cashless“ bezahlt werden konnte. Steffi diskutiert derweilen noch immer mit dem Hotdogverkäufer, der glaubt, sich verhört zu haben, dass seine Wurstkreationen gerade auf „only bun and sausage please“ reduziert worden sind. Wir verlassen die Futtermeile und erreichen kurz darauf den Greenwich Park. Scheinbar hat auch das National Maritime Museum über die Jahre genug vom Wasser bekommen, denn es hat sich auf eine Erhebung gesetzt. Im Vorhof des dazugehörigen Observatoriums ist er dann auch, der Null Meridian. Für das gemeine Volk hat man eine glänzende Metallschiene im Boden versenkt, die im Sekundentakt Speicherplatz auf den Smartphones der Touristen vernichtet. Natürlich muss die Schiene auch von irgendwas leben und hat deswegen ihre monetären Vorstellungen an einem Kassenhäuschen hinterlegt. Im Gegensatz zu den staunenden Touristen verfügen wir aber über Insiderwissen und nutzen dieses schamlos aus. Mit Hilfe einer GPS-App suchen wir die Verlängerung des Null Meridians, der sich auch außerhalb der Reichweite des Kassenhäuschens seinen Weg durch den Greenwich Park bahnen sollte. Und das tut er auch. Nur, er tut es nicht hier. Der Null Meridian verläuft nämlich satte einhundert Meter an der hübsch eingezäunten Schiene vorbei! Nachdem wir jetzt keinem irgendwelche geschäftlichen Absichten unterstellen wollen, vermuten wir, dass es dem Null Meridian mit den ganzen Besuchern über die Zeit einfach zu viel geworden ist und er

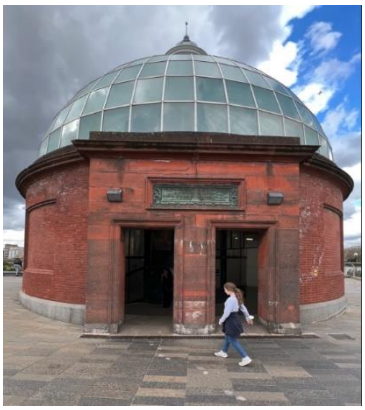
sich da ein Stückchen abgesetzt hat. Politischen Zündstoff könnte es zudem geben, denn er liegt jetzt etwas östlicher und somit ein Stückchen näher an der EU als die offiziellen Wegweiser es verkünden. Wir gehen deswegen auch bei unserem Foto „of the real Null Meridian“ sehr behutsam vor und achten darauf, dass sich Steffi nicht direkt auf ihn stellt. Dazu verschieben wir unser Smartphone Zentimeter für Zentimeter über einen Wanderweg, bis wir den Ursprung unsers WGS84 Koordinatennetzes gefunden haben. Steffi schreibt noch schnell ein wenig Geschichte und verbindet mit einem Handstand Ost und West. Die uns ausweichenden Spaziergänger werden vermutlich nie erfahren, dass selbst der Nullmeridian gerade auf dem Weg nach Frankfurt ist.

Zum Abschluss dieser historischen Entdeckung gibt es noch ein Erinnerungsfoto mit einem großartigen Blick auf den *Canary*

Wharf. Fast ein wenig Central Park Feeling.

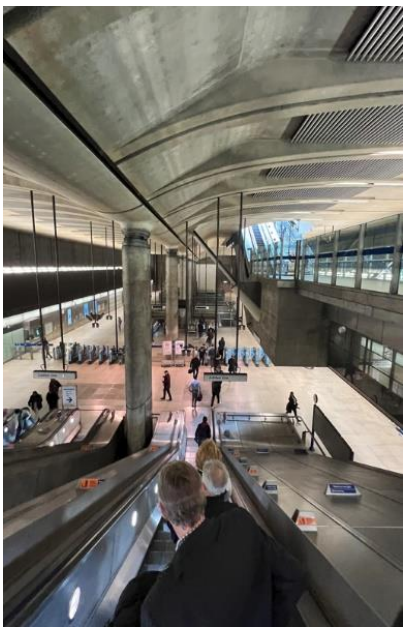
Nach wir unser Weltbild um ein paar Grad korrigiert haben, geht es nun zum nächsten Programmpunkt. Auf Seite 34 des Greenline Buches wird der *Greenwich Foottunnel* erwähnt, der selbst mir bisher unbekannt ist.

Der Fußgänger Tunnel wurde im Jahr 1899 bereits begonnen und verbindet auf 370 Meter Länge das südlich gelegene Greenwich mit der Halbinsel „Isle of Dogs“ im nördlichen Stadtbezirk *London Borough of Tower Hamlets*, in dem sich auch der *Canary Wharf* befindet. Damit ist der Tunnel ein kleines Stück kürzer als der alte Elbtunnel, der aber auch in eingeschränkter Weise Fahrzeugen die Durchfahrt ermöglicht. Der Eingang in den Tunnel liegt in dem noch originalgetreuen Kuppelbau mit gläsernem Dach. Weil der Tunnel relativ eng ist, müssen auch Fahrräder geschoben werden. Das Ende des Tunnels mündet – irgendwie komplett unspektakulär – in einem Wohngebiet.



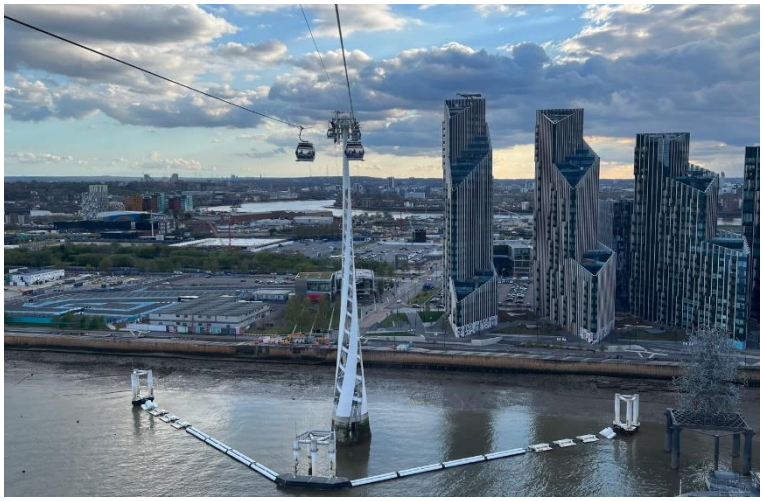
Von Eichhörnchen und Cable Cars

Unser Weg führt uns weiter zum *Millwall Park*, durch den wir als nächstes die *Mudchute Farm* ansteuern. Die *Mudchute Farm* ist – tja, wie soll man das beschreiben – ein riesiger Bauernhof. Mit echten Tieren und mitten in London. Eigentlich wie der Central Park. Nur, dass eben statt der dortigen Jogger hier Schweine, Eichhörnchen, Lamas, Affen und was weiß ich noch alles drin wohnen. Wenn es nicht auf Steffis „must see“ Liste gewesen wäre, ich hätte vermutlich nie davon erfahren und es auch nicht mal geglaubt. Wir laufen die nächste halbe Stunde kreuz und quer über das riesige Gelände und treffen auf Eichhörnchen, die einem hier sogar aus der Hand fressen. Gegen 17 Uhr wird es dann aber auch langsam Zeit, den letzten Programmpunkt für heute anzusteuern: Das *Emirates Cable Car*. Die einzige Luftseilbahn Englands verbindet die *Greenwich Peninsula* mit den *Royal Docks* auf der anderen Seite der Themse. Dabei liegen die *Royal Docks* nur noch etwa eine Meile von der Schwelle zur 09 des London City Airports entfernt, was interessante Einblicke in den Approach Sektor bietet. Um aber erstmal wieder zurück nach Greenwich zu kommen, müssen wir die Farm verlassen und den nächsten Bus zum *Canary Wharf* nehmen, von wo aus es dann mit der Tube weitergeht. Jetzt passiert uns auch endlich mal der Klassiker. Der erste Bus fährt an uns vorbei, obwohl wir brav an der Haltestelle stehen. Wir stehen nämlich leider auf der falschen Seite. Die Fahrt mit dem Bus nach



Canary Wharf ist beeindruckend. Mit der Skyline der Wolkenkratzer im Hintergrund schlängelt sich der Bus durch den abendlichen Berufsverkehr. Irgendwann werden aus den kleinen Häusern dann ziemlich große, was gefühlt innerhalb von wenigen Minuten passiert. Ehe man sich´s versieht, ist man in „Little Manhattan“ angekommen. Direkt vom Bus geht es in den Untergrund. Die U-Bahn-Station hat dabei eher Palastcharakter als dass sie an einen Bahnhof erinnert. Über mehrere parallele

Rolltreppen taucht man in eine Welt aus Licht, Formen und Farben sowie unglaublich viel Platz. Über lange Fahrsteige geht es dann immer weiter unter die darüberliegenden Skyscraper. Nach fünf Minuten sind wir schließlich unten angekommen. Auch hier gibt es wieder etwas Neues. Der Bahnsteig wird durch eine Glasfront zu den Gleisen abgetrennt, die erst nach dem vollständigen Stopp der U-Bahn zur Seite gleitet. Ich weiß an dieser Stelle gar nicht mal so genau, was mich mehr fasziniert. Die Technologie an sich oder die sauberen Glasscheiben. Mit der Jubilee Line geht es nun die eine Station nach Greenwich North zurück. Von dort sind es lediglich ein paar Minuten bis zum Cable Car. Die Seilbahn wurde im Jahre 2012 im Rahmen der olympischen Sommerspiele eröffnet und wird seitdem von Emirates Airways bewirtschaftet. Das Konzept ist umstritten, da der Bau zu einem Großteil mit öffentlichen Mitteln finanziert wurde und das Cable Car zum Londoner Verkehrsbund zählt. Trotzdem benötigt man ein eigenes Ticket, will man durch den Approach Sektor von London City schaukeln. Der Einstieg in die Luftschaukel liegt in direkter Nähe zu Themse. Apropos Luftschaukel: Die Seilbahn kommt im Internet gar nicht mal so gut weg. Was vor allem daran liegt, dass sie schaukelt. Und zwar ordentlich. Verwunderlich ist das nicht, denn die Gondeln wandern in luftigen 77 Metern Höhe freischwebend über die Themse und sind damit ein dankbares Ziel für jeden Luftzug. Ich arbeite mich zum Check in vor und buche die Tickets. Mit der Oyster Card würden wir sogar noch einen kleinen Nachlass draufbekommen, nur fehlen uns dafür ein paar Pfund an Guthaben. An sich wäre das kein Problem, denn man kann die Oyster Cards überall und sofort immer nachladen. Nur nicht bei Uber und auch nicht bei Emirates. Die Wartezeit beträgt eine knappe Stunde, ich hätte es mir sogar noch schlimmer vorgestellt.



Der Ticketverkäufer ist sichtlich verwundert, dass wir nur eine einfache Fahrt buchen wollen. Schließlich ist das ein außergewöhnliches Erlebnis. Wo sonst noch hat man denn die Gelegenheit, mit einer echten Seilbahn zu fahren?

Bunny Time

Nun ja. Wo sonst. Immerhin bemüht sich Emirates um die entsprechende Bordunterhaltung. Zwar nicht in der Gondel, aber zumindest auf dem Weg dorthin. Ein rosarotes Bunny mit Gitarre und Funkgerät hat Steffi entdeckt und beginnt ihr Programm. Leider spricht sie etwas schnell und erschwert Steffi damit eine echte Vollduplexkommunikation, was der Begeisterung aber keinen Abbruch tut. Während das Bunny ziemlich talentbefreit ihren Cable Car Song auf der Gitarre anstimmt, nutzt der Rest der Schlange die Gelegenheit, ihre Startpositionen an uns vorbei zu verbessern. Trotzdem war es nett und auch nicht ganz so oberflächlich, wie es sich vielleicht jetzt anhört. Wir sind halt einfach nicht die Zielgruppe für so etwas. Irgendwann sind aber auch wir an der Boarding Plattform und nutzen die langjährige Liftpraxis, ohne fremde Hilfe eine sich fortbewegende Gondel zu entern. Mit sanftem Surren schweben wir an der „Upper Riverside“ vorbei, eine der exklusivsten Wohnlagen in London. Diese ist nämlich eine der ganz wenigen Domizile, die sowohl von der Straße, der eigenen Yacht und natürlich per privatem Hubschrauber zu erreichen sind. Nachdem uns aber alles, was nach dem ersten Komma kommt, fehlt, sind eher die vielen Details der gegenüberliegenden Royal Docks interessant. Mit Romantik im Sonnenuntergang hat die Fahrt aber nichts zu tun. Es ist eine reine Industriegegend, mit Kränen, Containerfriedhöfen und Baustellen, wohin das Auge blickt. Auch der Wind hat für heute bereits ausgestempelt, die Gondel liegt absolut ruhig auf Kurs. Die dritte Stütze leitet dann auch den Sinkflug ein, wir befinden uns quasi im Long Final zu den Royal Docks. Genau in diesem Moment taucht ein von der untergehenden Sonne gleißend beleuchtetes Asphaltband auf – die Schwelle zur 09 von EGLC. Unser lautloser Vorbeiflug zeigt beeindruckend, wie passgenau man diesen City Airport in einen Seitenarm der Themse eingearbeitet hat. Trotz der vielen hohen Gebäuden im Abflugsektor reicht ein Minimum Climb Gradient von 7.2% aus, um seinen Schadensfreiheitsrabatt zu behalten. Wer schon mal aus Samedan die RONAG Departure raus ist, ist größere Zahlen gewohnt. Die für Turbinen beim T/O sportlich bemessene Bahnlänge von 1.199 Metern macht die Sache dann aber doch spannend. Damit den Piloten aber genau dieser Spannungsbogen nicht zum Verhängnis wird, hat der Flughafen auf seiner Website alle Maschinen samt derer Triebwerke gelistet, die das hinbekommen. Single Engine wohlgemerkt.

Wer schon immer einmal vom Achterdeck seiner privaten Yacht die ankommenden Jets mit einem Glas Champagner begrüßen möchte, hat mit der SUNBURN dazu die Möglichkeit. Diese Yacht gehört zur gleichnamigen finnischen Unternehmensgruppe, die sich auf exklusiven Wohnraum spezialisiert hat. Damit man sich bei der Yacht nicht großartig im Betriebskonzept umstellen musste, hat man aus dem Luxusdampfer mittels großer Anker und vieler Seile eine Immobilie draus gemacht. Auf über 9.500qm und 5 Decks findet man von der Bar bis zum Restaurant allen erdenklichen Luxus. Wer danach noch flüssig ist, kann sich in einer der 138 luxuriös ausgestatteten Kabinen einmieten und seinen WhatsApp Status kräftig aufpeppen.

Leider bleibt uns keine Zeit, das schwimmende Hotel mal aus der Nähe zu betrachten. Mittlerweile ist es deutlich nach 18 Uhr und somit höchste Zeit für den Rückweg, sofern wir Steffi nicht das Essen vor den Pub liefern lassen wollen. Google weist uns den Weg zur *Royal Victoria*, der nächsten Overground Station der Docklands Light Railway (DLR) Company. Eine gute halbe Stunde werden wir benötigten, um von den Royal Docks wieder nach London City zurückzufahren. Interessanterweise ist unser Zug in Richtung Downtown brechend voll, was mich überrascht. Ich hätte jetzt eher erwartet, dass die Leute am Abend eher aus der Stadt raus wollen. Ein weiteres Zeichen dafür, dass diese Stadt keinen Unterschied zwischen Tag und Nacht macht. Beim Boarding des Zuges überraschen uns die Londoner erneut. Obwohl es eigentlich keinen Platz mehr für uns zum Einsteigen gibt, wird er dennoch geschaffen. Jeder rückt noch ein paar Zentimeter zur Seite, obwohl er die eigentlich gar nicht mehr hat. Ein Geschäftsmann entschuldigt sich, weil er seinen Fuß nicht schnell genug zur Seite ziehen konnte und ich deswegen draufgetreten bin. Recht hat er, so muss es sein. In Gedanken durchlaufe ich alle mir in Erinnerung gebliebenen Situationen des heutigen Tages, wo ich mich überhaupt nicht britisch verhalten habe. Was schon bei der Benutzung der falschen Treppenseite losgeht.

Weil die Zeit drängt, verzichten wir auf das Erkunden eines neuen Pubs und steuern erneut *The Knights Templar* an. Immerhin bekommen wir heute hier sogar unsere „Fish & Chips“. Auch Steffi probiert heute etwas Neues und isst die Pancakes dieses Mal mit Schokoladensauce. Um Punkt 21 Uhr machen wir uns durch die wunderschön beleuchtete Innenstadt auf den Weg in Richtung Hotel, nicht ohne unserem Lidl noch einen Besuch abzustatten. Um Mitternacht ist aber dann auch bei den Erwachsenen Schluss. Der mit Abstand am dichtesten gepackte Tag hat seine Spuren hinterlassen. Ein Grund mehr, es morgen langsamer angehen zu lassen.

Geldwechsel

Der Tag startet mit „breakfast as usual“. Wir haben heute Zeit und fahren deswegen mit dem Bus in die Stadt. Google hat dazu bereits die passende Haltestelle ermittelt und uns die Boarding Area „Tango Alpha“ zugewiesen. Das ist übrigens eine echt geniale Idee. Der von weitem gut sichtbare und über den Haltestellenzeichen angebrachte Two-Letter Code ermöglicht das direkte Ansteuern desselben, ohne sich in irgendwelche Fahrplanaushänge zu vertiefen. Durch die komplette Digitalisierung des ganzen Nahverkehrs ist damit die Zuweisung der Busse zu den Haltestellen völlig flexibel und kann dem Transportbedarf

über den Tag angepasst werden. Wer allerdings mit Apps auf Kriegsfuß steht, muss eben die am Bus angezeigten Destinations in Echtzeit checken.

Das erste Ziel für heute ist *Marble Arch*, nur eine Ecke von der *Speakers Corner* entfernt. Ich habe die Hoffnung noch nicht aufgegeben, vielleicht doch noch mal einen „Morning Man“ dort anzutreffen. Aber Fehlanzeige. Zu Fuß geht es die *Oxford Street* hinunter. Wir haben noch vom letzten London-aufenthalt eine Menge an Banknoten dabei, die aber aufgrund eines neuen Releases der englischen Notenbank wertlos geworden sind. Praktischerweise bekämpft man damit auch gleich die Inflation, weil die alten Scheine auch keiner mehr umtauschen will. Einzig und allein die Nationalbank macht das noch, die immerhin hier in London wohnt. Die *Oxford Street* gehört neben der *Bond Street* zu den Prachtstraßen von London. In der *Oxford Street* ist eines der ältesten Kaufhäuser Londons, das 1909 gegründete *Selfridges*. Leider können die Frauen an so etwas nicht vorbeigehen. Im unteren Geschoss des denkmalgeschützten Gebäudes gibt es eine recht interessante Ausstellung. Das Selfrigdges hat in einer Aktion Kinder aufgerufen, sich über die Technologien der Zukunft Gedanken zu machen. Von fliegenden Mährobotern bis zu intelligenten Sonnenbrillen ist alles mit dabei. Das eigentlich Faszinierende ist aber, dass hier auch die dazugehörigen Technologien demonstriert werden, die bereits den ersten Schritt in diese Richtungen ermöglichen.

Unsere nächste Station ist die *Royal Exchange*, die Nationalbank Londons. Königin Elisabeth I. eröffnete persönlich die Royal Exchange am 23. Januar 1571, wobei das Gebäude damals dem Börsenhandel diente. Das beeindruckende Gebäude wurde zuletzt 2001 komplett renoviert, nachdem es über die Jahre zweimal abgebrannt war. Also flammentechnisch. Ist man einmal drin, staunt man nicht schlecht. *The Royal Exchange* hat sich nämlich auf den Wechsel von Währungen aller Länder gegen Damenhandtaschen spezialisiert. Damit man besser versteht, warum man dafür ziemlich viel Währung braucht, hat man „Gucci“ und „Tiffany“ über die vermeintlichen Bankschalter drübergeschrieben. *The London Exchange* ist nämlich schon länger keine Bank mehr, sondern mit das teuerste Boutique Shopping-Center in London. Also genau die Einkaufsmeile für jemanden, der noch vor kurzem einen Slot für EGLC angefragt hat. Die eigentliche Nationalbank hat man in ein unscheinbares Gebäude auf der anderen Straßenseite verbannt. Immerhin wird einem hier nicht nur die Türe geöffnet, sondern sogar das Gepäck abgenommen. Wenn auch nur dazu, um es durch ein Durchleuchtungsgerät zu schieben. Auch möchte die Security am Eingang die Geldscheine sehen, die ich hier wechseln will. Es macht also alles den Anschein, dass ich hier richtig bin. Vor mir in der Schlange stehen Leute mit ganzen Schuhschachteln voller Banknoten. Die Dame am Schalter hat die Ruhe weg. Jede alte Banknote wird einzeln gescannt und mit der Hand entwertet. Obwohl wir nur zu fünft in der Schlange sind, geht nichts vorwärts. Immerhin kommen wir dadurch alle schnell ins Gespräch. Jeder erzählt, wo er seine alten Scheine gefunden hat. Noch bevor ich meine Geschichte von „die waren halt noch im Geldbeutel“

dramaturgisch aufbereiten muss, bin ich zum Glück an der Reihe. Nach einer Dreiviertelstunde ist es dann geschafft. Mit 70 frischen Pfunden komme ich zurück zur wartenden Reisegruppe.

Echtes Gold

Obwohl es der Name nicht vermuten lässt, ist das gleich um die Ecke liegende *Bank of England* - Museum ein echter Geheimtipp. Das Museum erzählt die Geschichte des Geldes in einer lebendigen Art und Weise, bei der auch Defizite im englischen Wortschatz kein Hindernis sind. Man hat sich viel Mühe gegeben, komplexe Probleme spielerisch aufzubereiten. Wer entsprechende Geduld hat, versucht sich an einem echten Safeschloss. Bekommt man nach vielem links und rechts Gedrehe die Tür dann tatsächlich auf, gibt's vom Museum ein kleines Andenken dazu. Mich muss das Museum nicht beschenken. Nach genervten zehn Minuten durchaus systematischer, aber erfolgloser Abarbeitung der daneben liegenden Anleitung verstehe ich dann auch, warum manche Berufsgruppen hier lieber zum Schweißbrenner greifen. Absolutes Highlight ist aber ein echter Goldbarren, den man hier sogar mal anfassen und hochheben darf. Damit er auch dort bleibt wo ihn das Museum hingelegt hat, hat man viel Security drumrum gebaut. Das erklärt auch die Sicherheitsschleuse am Eingang des Museums, die bei einem größeren Besucherandrang für deutliche Wartezeiten sorgen dürfte.

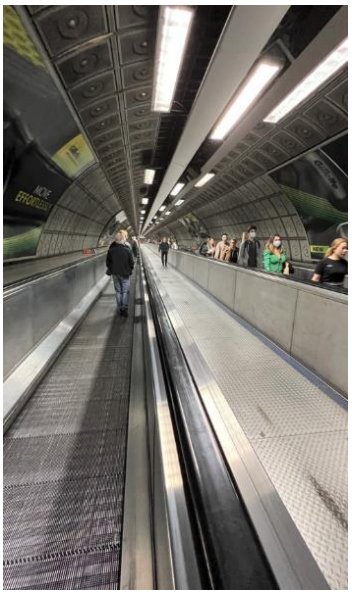
Zur Brücke der Brücken

Unser nächstes Ziel ist die *Tower Bridge*, die heute Abend ein ganz seltenes Event zelebriert: Sie wird sich öffnen! Eröffnet wurde sie im Jahre 1894 und verbindet den Stadtbezirk *Tower Hamlets* auf der Nordseite mit dem Stadtteil *Southwark* im Stadtbezirk London *Borough of Southwark* auf der Südseite der Themse. Das Öffnen und Schließen der über 240 Meter langen Klappbrücke erfolgt durch ein – ursprünglich auf Wasserdruck basierendes – hydraulisches System. Zwei Stege für Fußgänger verlaufen zwischen den beiden Türmen und können sogar noch genutzt werden, wenn die beiden Ausleger hochgeklappt sind. Während sich früher die Brücke mehrmals am Tag für die Handelsschifffahrt öffnete, ist das heute ein sehr seltenes Ereignis geworden. In der Regel sind das Kreuzfahrtschiffe, die die Tower Bridge ebenfalls im Bordprogramm gelistet haben.

Auf dem Weg zur Tower Bridge kommen wir am *Tower of London* vorbei. Die aus dem Mittelalter stammende Festung mit den Kronjuwelen wird von den berühmten *Beefeatern* bewacht. Leider sind

die wohl vor einiger Zeit in die Gewerkschaft eingetreten und das bei vollem Lohnausgleich. Vor 10 Uhr passiert hier nichts, mittags auch nichts und nach 16 Uhr noch weniger davon. Wir überlegen, ob wir uns in die lange Schlange einreihen, die vor dem Eingang wartet. Um dann festzustellen, dass es gar keine Schlange ist. Sondern eine Besuchergruppe in Kompaniestärke mit ihrem Guide, der diese mit elektroakustischen Hilfsmitteln beschallt. Schade, Haken dran.

Es geht zu Fuß über die *Tower Bridge*, aber der erwartete Aha Effekt bleibt aus. Es ist eben doch nur einfach eine Brücke. Das Museum in der Verbindung zwischen den beiden Brückenpfeilern lassen wir aus. Auf der südlichen Seite der Brücke ist alles irgendwie anders. Schwer zu beschreiben. Die



Geschäfte sind kleiner, die Häuser nicht mehr ganz so ordentlich. Es ist kurz vor vier Uhr und auch die Füße lassen sich nach vier Tagen intensiver Nutzung ohne ein konkretes Ziel nicht mehr motivieren. Wir beschließen daher den geordneten Rückzug, zumal wir um 21:30 Uhr schon wieder hier sein wollen. Wenn sich dann die Brücke hebt. Mit dem Bus geht es zur *Waterloo* Station, einem der größten Drehkreuze für den Eisenbahn- und Nahverkehr. Hier verkehren die Bakerloo Line, die Jubilee Line, die Northern Line und die Waterloo- und City Line. Die Waterloo- und City Line werden von den Londonern auch scherzhaft als ihr „Abflussrohr“ bezeichnet, da diese sehr tief unter der Erde liegen. Auch zeigt London, wie gewachsen die gesamte Infrastruktur ist. Über Laufbänder mit weit mehr als hundert Metern Länge geht es unter London durch.

Kurz darauf sind wir wieder in Westminster angelangt. Während die Damen die letzten Kräfte zu einem Umweg über das *Harrods*

mobilisieren, nützen Rudi und ich die Gelegenheit, der *Downing Street* noch einen Besuch abzustatten. Steffi kann ich nicht mehr dazu motivieren, da die *Downing Street* in ihrem Englischbuch scheinbar noch keine Rolle spielt. Erwartungsgemäß ist hier nicht allzu viel zu sehen, der Zugang ist entsprechend gesichert. Trotzdem kann man aber ganz gut durch die Absperrung blicken und sieht zumindest den aus Funk und Fernsehen bekannten Hauseingang. Aus Wikipedia erfahre ich, dass die Haustüre ausschließlich von innen geöffnet werden kann. Die Tür hat auf der Außenseite nämlich gar kein Schloss. Eine praktische Idee, denn damit entfällt der Streit, wenn einer den Schlüssel zu Hause hat liegen lassen. Gleich neben der *Downing Street* findet sich das Gelände der *Horse Guards Parade*. Die *Horse Guards Parade* ist eine besondere Parade in *Whitehall*, wo man Zeuge des Wechsels der königlichen Wachen werden kann. Heute ist hier aber tote Hose.

Softeis mit Drohne

Es ist jetzt 16 Uhr und wir machen uns dann auch langsam auf den Heimweg. Viel Zeit zum Ausruhen bleibt nicht im Hotel, da wir uns um 18 Uhr schon wieder in Richtung der Tower Bridge auf den Weg machen müssen. Wir wählen dennoch einen kleinen Umweg über den *Trafalger Square*. Hier hat nämlich der britische Künstler Heather Phillipson eine Installation gemacht, die bis Anfang Sommer ihresgleichen sucht. Eine der Säulen wurde als Softeis umdekoriert. Auf dem Eis sitzt eine Stubenfliege, auf der anderen Seite versucht verzweifelt eine Drohne sich an der auf dem Eis sitzenden Kirsche festzuklammern. Ich bin beeindruckt und beschließe, die klassischen Pflichtlektüren aus der Kindle Bibliothek von Steffi zu entfernen, die zur Förderung der Allgemeinbildung gedacht waren. Um solche kulturellen Leistungen zu erschaffen, dürfte eine erweiterte Allgemeinbildung eher hinderlich sein.

Wir werfen noch einen kurzen Blick in das Hardrock Cafe, das sich uns zufällig in den Weg stellt. Bei 17,50 Pfund für einen schlichten Hamburger möchten wir dem eher jüngeren Zielpublikum keinen Platz wegnehmen. Mit der Tube geht es dann vom Piccadilly Circus erst zur Oxford Station und dann wieder mit der Central in Richtung Hotel. So langsam kennen wir uns aus.

Der Stopp im Hotel ist entsprechend kurz. Das Smartphone an das Schnellladegerät hängen und eine knappe Stunde kurz alle viere von sich strecken. Rudi möchte den Recovery Prozess verlängern und den Londoner Nahverkehr nicht noch mehr in die roten Zahlen fahren – er bleibt erstmal im Hotel.

Wir müssen uns dagegen beeilen. Eine Minute vor sieben sind wir dann auch wieder an unserem Pub. Nur rein kommen wir erstmal nicht. Überall vom dem Pub stehen dutzende Grüppchen, das Personal trägt in einer Tour volle Gläser raus und leere wieder rein. Was wir hier erleben dürfen, ist ein Stück der englischen Firmenkultur. Es ist durchaus üblich, nach getaner Arbeit mit seinen

Kollegen noch einen Pint zu leeren, bevor man sich dann in seine Schlafkoje am Rand des öffentlichen Nahverkehrsnetzes begibt. Sprich, die Hütte ist voll.

Trotzdem haben wir Glück. Ein winziger Tisch in einem mit englischer Trivialliteratur vollgestopften schmalen Gang ist noch zu haben. Wir falten uns in die Zwischenräume, bestellen über die App und überlegen, ob uns der Kellner hier jemals findet. But it works. Keine zehn Minuten steht unser Essen auf dem Tisch. Allerdings nicht alles, weil der dafür einfach zu klein ist. Mittlerweile erinnert uns auch keiner mehr an die zeitliche Deadline für Steffi, wir sind als Pub Kuriosum wohl schon bekannt. Kurz nach 20:30 Uhr machen wir uns auf den Weg zur Tower Bridge, die um 22 Uhr ihre beiden Hydraulikpumpen anwerfen will. Vorher müssen wir noch Captain Candy und sein Süßigkeiten-imperium retten, der sonst unkontrolliert in die Insolvenz schlittern würde. Damit das nicht passiert, steigen wir eine Station vorher aus und laufen zu Fuß die prominente Regent Street in Richtung Themse hinunter. Steffi hat sich das Zugeständnis von uns abgerungen, im maximalen Wert von 10 Euro dort Süßigkeiten zu erwerben. Die Regent Street zeichnet sich mit ihren Geschäften dadurch aus, dass man als Normalsterblicher mindestens zwei Kreditkarten gleichzeitig in das Lesegerät einführen muss. Möglicherweise ist Captain Candy aber doch schon pleite, denn wir finden auf über zwei Kilometern keinen einzigen Süssigkeitenladen.

Opening Event

Rechtzeitig zum Opening Event haben wir dann unseren Platz direkt an der Brücke. Und in der Tat, es ist ein beeindruckendes Schauspiel. Die Brücke ist bei Nacht wunderschön beleuchtet. Majestätisch heben sich um 22:03 Uhr die beiden Ausleger, um das Schiff passieren zu lassen. Auf dem Schiff wird das Ganze auch noch mal eine Nummer größer zelebriert, man hört es bis zum Ufer. Danach findet der Rückzug statt, damit wir noch die Kurve über den Lidl bekommen. Der schließt nämlich heute schon um 23 Uhr. Nach einem letzten gemeinsamen BYOB (bring your own bottle) Absacker mit Rudi in der Hotelbar ist dann aber für heute Schluss.

Mary und London

Für den Rückweg zum Flughafen bieten sich mehrere Möglichkeiten an. Die Fahrt mit Uber von unserem Hotel bis zum Flughafen dauert gute anderthalb Stunden, das ist einfach dem Verkehr in London geschuldet. Die Kombination aus Express Train und Taxi verspricht interessanterweise keinen Zeitvorteil gegenüber den Öffentlichen, die Bigging Hill per Bus ab der Bromley South Station

anbinden. Für die letzte Meile zum Flughafen nimmt man den 320er Bus, der 20 Stationen in 18 Minuten platt macht. Achtzehn Minuten. Never. Nun, der Bus gewinnt die Wette. Schaffen tut er das, weil er einfach nicht bremst. Haltewünsche müssen mit ordentlichem Vorlauf signalisiert werden, sonst siegt die Massenträgheit des Fahrzeugs. Somit hatten wir auch nie eine echte Chance, das rote Geschoss noch zu stoppen, als Google uns mit „the next stop“ Biggin Hill angekündigt hat. „Stay ahead of your bus“ ist hier die Strategie. Dank des aufgrund unseres Geschreies eingeleiteten Notbremsmanövers des Fahrers überschießen wir zumindest nur um eine Station. Krasse Performance, die der Nahverkehr hier an den Tag legt.

Das Routing zurück ist weniger spannend . Ein kurzer Hopser nach Lydd zum Nachtanken und zur Ausreise, dann direkt nach Deutschland. Wäre auch in Biggin gegangen, aber dann hätten wir noch mal in Frankreich nachtanken müssen. Steffi wird durch die Betreuer der VIP-Lounge entsprechend für den Rückflug ausgestattet. Neben dem Catering dürfen wir auch ein weiteres neues Familienmitglied an Bord begrüßen– Marry. Eine Stoffbärin. Die Größeren erhalten auf Nachfrage von Bine noch die für das Vorfeld vorgeschriebenen Warnwesten mit dem Airport Logo, natürlich kostenfrei. Das Paperwork ist bereits vom FBO perfekt vorbereitet und in wenigen Minuten erledigt. Auf dem Weg über das Vorfeld kommen Steffi doch erste Gewissensbisse. Mary hat schließlich noch einen Bruder, der im dunklen Schrank zurückgeblieben ist. Also dreht sie um und startet die Rettungsaktion. Bine ist heute der PIC für den Rückflug nach Deutschland. Wir nutzen die Zeit bis zur EOBT für das Briefing des Abflugs. Hier ist Biggin aufgrund der Stadtnähe etwas anspruchsvoller. Es gibt jede Menge „noise sensitive areas“, die über Mikrophone überwacht werden. Heute ist die 21 aktiv. Damit gilt besonderes Augenmerk der Grundschule von Biggin Hill und natürlich auch dem Ort. Die zusätzlichen „climb limitations“ nach der unmittelbaren Phase des Abhebens erschließen sich mir dagegen nicht. Während Rudi die Beladung der Maschine abschließt, kommt Steffi mit einem Plastiksack an Bären über das Vorfeld gelaufen. Irgendwie hat sie es mit ihrem Englisch geschafft, dem FBO erfolgreich zu erklären, dass sie wohl noch jede Menge Cousinen zu Hause hat. Und Cousins. Nachdem sie aber vergessen hat, nach dem Namen des männlichen Bären zu fragen, wird dieser kurzerhand „London“ getauft. Der echte Name des Bären (Merlin) konnte durch das Pilotennetzwerk zwar Wochen später ermittelt werden, wurde von Steffi aber nicht mehr akzeptiert.

Zur EOBT holen wir uns die Anlassfreigabe. Wichtig ist hier noch der „stand“, also die Parkposition, da sich die Flieger über diverse Aprons verteilen. Obwohl wir uns schon weit außerhalb der morgendlichen Rush Hour befinden, ist immer noch einiges los. Wir sind die „number seven in sequence for taxi clearance – break break…“. Wow. Wann habe ich das zuletzt auf einer Ground Frequenz gehört? Hier ist wirklich Leben, hier ist Traffic. Von Rollhalt Delta 3 bis nach Delta 1 wird wie an einer Perlenschnur vorgerückt. Das gleiche passiert auf der anderen Seite der Runway, dort ist

ein paralleles Rollwegsystem vorhanden. Während sich die Flieger im Reißverschlussverfahren beidseitig der Runway in Richtung Rollhalt 21 bewegen, überholt uns eine ältere Citation auf der Bahn, die Backtrack macht. Die Controller haben ihren Platz im Griff und nutzen jedes Stück Asphalt, um das Aluminium in die Luft zu bekommen. Es geht zackig voran. „D-EBIF, line in turn“ ist nicht ganz ICAO Standard, aber impliziert das unmittelbare Aufrücken auf die Bahn, sobald die vorherige Maschine angerollt ist. Zuerst ist die Citation dran, dann eine Cirrus von der anderen Seite und dann wir. Hinter uns steht eine King Air und dahinter eine Challenger in der Sequenz. „Bomb blast departures in progress!“ Der Controller hat Humor. Wahrscheinlicher aber ist es, dass er damit auf die hohe Taktung der in alle Richtungen abfliegenden Maschinen hinweisen möchte. Um 1231loc sind wir dann an der Reihe. *„D-EBIF cleared for Take Off Runway 21. After passing the upwind end of the runway, Track 220 and climb 2.000ft. After 2 NM turn left to SEVENOAKS. Report SEVENOAKS.“* Damit weichen wir ein gutes Stück von der veröffentlichten East Departure ab, wofür der Lotse seine Gründe haben wird. Vielleicht ist er bei auswärtigen Maschinen auch einfach nur vorsichtig, weil in dem nahe an der DepartureRoute gelegenen Dörfchen Tatsville einige Leute mit mangelndem Luftfahrtverständnis wohnen. Ab *SEVENOAKS* geht es dann zu *London Information*, die aber am Overload sind. Wir lassen es dabei bewenden, zumal wir über unser Traffic Advisory System eine deutlich detailliertere Darstellung der sich in unserer Nähe befindlichen Maschinen haben und sechs geschulte Luftraumbeobachteraugen an Board haben. Rudi, unser CRI, ahnt sowieso jedes Flugmanöver voraus. Ich nutze die wenige Zeit, den Folgeflugplan nach Deutschland zu filen. Rudi kümmert sich um das Wetter. Die aktuelle Windkarte sieht nicht gut aus, auch wird das Wetter in Frankreich schlechter. Wir werden unterwegs nachtanken müssen. Nach zehn Minuten ist die Ortschaft Tenderdeen erreicht und damit ein guter Zeitpunkt, uns bei Lydd für den Anflug anzumelden.

Zeitverschiebung

Die Landerichtung 21 steht heute hoch im Kurs. Wieder geht es mit einem *Overhead Join* in das Verfahren rein, auch wieder über die *Dead Site*. Bevor wir noch richtig ausrollen, steht schon der Fuel Truck für uns bereit. Rudi bleibt an Wind und Wetter dran, das sich beides leider in die falsche Richtung entwickelt hat. Auch wenn es sich komisch anhört, aber die Zeitverschiebung arbeitet gegen uns. Und dabei geht es hier um lediglich eine Stunde.

Wir müssen nochmal einen Zwischenstopp zum Nachtanken einlegen. Wäre England noch in der EU, könnte man einfach losfliegen. So aber braucht es eben wieder einen Platz mit Customs & Immigrations, von denen es leider gar nicht so viele ohne vorheriges PPR gibt. Zweibrücken steht bereits wieder im Flugplan, da hier der Turnaround am schnellsten geht. Wir beantragen PPR und ergänzen aber für alle Fälle Saarbrücken als Alternate, falls es von der Zeit her knapp wird. Leider fliegen wir diesmal gegen die Uhr. Die auf dem Hinflug gewonnene Stunde will die Zeit nämlich jetzt wieder von uns zurück. Beim Bezahlen der Landegebühren gibt es noch ein lustiges Erlebnis. „Would you like duty free?“ fragt die Mitarbeiterin des Flughafens. Ich kann mit der Frage nichts anfangen, den einen Duty Free Shop entdecke ich hier nirgends. „Would you like duty free for the fuel?“ Ah, daher weht der Wind. „We don`t have an AOC Number“ kläre ich die Dame auf. „Oh, no problem. We won`t tell anybody about that. We cut all the lines to Europe. Brexit!“ Ich krümme mich innerlich vor Lachen. Ich glaube, ich bin noch nie von einem Flughafen zur Steuerhinterziehung animiert worden. Immerhin eine positive Auswirkung des Brexits für die private Luftfahrt. Ich verzichte dennoch dankend. Am Ende gibt es doch noch ein vergessenes Modem, was einen Abgleich mit den

europäischen Finanzbehörden durchführt. Die Insulaner können das zwar nicht verstehen, stellen uns aber dann doch eine korrekte Rechnung aus.

Um 13:47 Ortszeit dreht Bine die D-EBIF mit einer Rechtskurve in Richtung Ärmelkanal. Über *SOVAT* wechseln wir auf Lille Approach, um auf direkten Weg in Richtung ARDEN nach Belgien zu fliegen. Für 40 Meilen sind wir bei Belga Radar, dann wieder Paris Info, die aber schon die Lust an uns verloren haben, so richtiger Smalltalk will nicht mehr aufkommen. Leider drängt uns dann die aktive LFR145N3 samt absinkender Untergrenzen doch von unserer Ideallinie weg, wir müssen über Luxembourg ausweichen. Damit ist es endgültig Essig mit Zweibrücken, die um 17 Uhr den Asphalt der Landebahn einrollen. Wir melden die Diversion und landen nach gut zwei Stunden Flugzeit kurz vor 17 Uhr in Saarbrücken. Das Tanken geht dank des per Funk vorbestellten Fuel Trucks ruckzuck, für unsere Einreise interessiert sich im Gegenzug zu England keiner. Obwohl sich hier wirklich jeder bemüht, kommt das Fahrwerk erst nach einer Stunde wieder in die Luft. Es geht auf großen Flughäfen einfach nicht schneller. Irgendwann sind auch die letzten 200 Meilen klein gemacht und um 19:17 Uhr wird mit dem Aufsetzen in Schleißheim das „Greenline“ Praktikum für beendet erklärt.

Welcome Home, Mary and London!

Kleingedrucktes

Fliegen in England ist an sich völlig problemlos. Aufmerksamkeit bedarf aber die Luftraumstruktur in den Ballungszentren, insbesondere im Londoner Luftraum. Die enorm hohe Dichte an Luftfahrzeugen bedingt das akkurate Einhalten von Freigaben und disziplinierten Funkverkehr, der in der Phraseologie manchmal etwas abweicht. Wer aber hier zu zweit unterwegs ist und sich nicht gerade die Rush Hour raussucht, kommt entspannt ans Ziel. Das Wetter in England ist authentisch. Es gibt weder richtig gutes noch richtig schlechtes Wetter. Sonne und Regen wechseln fortlaufend ab. Es lohnt sich also nicht, auf gutes Wetter zu warten. Solange die Großwetterlage stimmt, einfach losfliegen und nach hinten einen Puffer einbauen.

Die Flughafengebühren in Biggin Hill rangieren zwischen 200€ und 400€, je nachdem welche Leistungen man beanspruchen möchte und woher man kommt. Wer hier zuckt, darf nicht vergessen, dass der Flughafen der Dreh- und Angelpunkt der gesamten Londoner Business Aviation ist. Mit perfekter Lage und einem Service, den man allenfalls in USA noch findet.

Für Frankreich gibt es ebenfalls Sinn, sich ausführlich mit der Luftraumstruktur zu befassen. Hier werden die militärischen Restricted Areas viel stärker genutzt als bei uns. Von der Vielzahl der Beschränkungsgebiete sollte man sich aber nicht abschrecken lassen. Sofern es die Lage zulässt, bekommt man eine entsprechende Freigabe für den Durchflug. Trotzdem kann man sich natürlich nicht drauf verlassen und sollte einen Plan B haben.

Für die Flugplanaufgabe bieten sich die gängigen Dienstleister wie Rocket Route oder SkyDemon an. SkyDemon übernimmt wohl auch das Aufgeben des GAR Reports, was ich selbst aber noch nicht probiert habe. Wer es am Bildschirm machen will, kann mit dem kostenfreien EuroFPL Tarif seine Flugpläne übermitteln.

Nicht gelohnt haben sich die Visitor Oyster Cards. Nachdem man den gesamten Public Transport per Smartphone oder Kreditkarte bezahlen kann, braucht man die Dinger nicht mehr wirklich. Der für die Karten zu entrichtende Pfand wird einem bei Rückgabe auch nicht mehr zurückerstattet, so wie es früher einmal war.

Eine sorgfältige Planung für den Besuch der Stadt gibt Sinn. Die Entfernungen sind alle recht groß, so dass man viel Zeit mit Rumfahren verliert. Ich für meinen Teil sammele immer alle Sehenswürdigkeiten in einer Google Liste und optimiere diese in ihrer Reihenfolge im Nachgang

London ist teuer. Der mit Abstand teuerste Posten sind in London die Hotels. Und zwar nahezu unabhängig von der Reisezeit. Außerhalb wohnen ist günstiger, aber die langen Transferzeiten in die Stadt nivellieren das wieder. Bei den Attraktionen kann man schon deutlich Geld sparen, indem man sich bereits im Vorfeld mögliche Kombi Tickets vormerkt. Kaufen kann man diese dann vor Ort und in Echtzeit. Bargeld braucht man indes keines mehr. Nur ein einziger Kiosk hat noch Cash genommen. Immerhin.