

## Vereinsausflug nach Duxford

Es war zwar Freitag der 11. und nicht der 13., aber unser Vereinsausflug startete dennoch mit einigen Hindernissen. Da es am Vorabend wolkenbruchartig geregnet hatte, waren nicht nur die Hallen voll Wasser gelaufen, sondern auch der Stromverteilerkasten in der Segelflughalle. Dadurch ließ sich das Tor der Motorflughalle zunächst nicht öffnen.

Durch Abkoppeln der schadhafte Bereiche funktionierte es mit halbstündiger Verspätung dann doch und wir konnten die Flugzeuge aus der Halle ziehen. Das nächste Problem erwartete uns auf dem Turm, als wir die Flugpläne aufgeben wollten. Weder Fax noch Telefon funktionierten. Nach einer weiteren halben Stunde hatten wir aber auch das Problem gelöst und so konnte es nun endlich losgehen.

In Breitscheid war das Wetter schon recht gut, die Aussichten für die Strecke waren aber leider nicht so positiv. Peter und Michael nahmen die Katana, Jan Philipp, Max und ich flogen in der Cessna. Heinz hatte kurzfristig absagen müssen, da sein Haus den Wassermassen ebenfalls nicht Stand gehalten hatte und seine Frau alleine mit dem Wiederaufbau überfordert schien. Das Wetter über dem Westerwald lag im Bereich der VFR Minima und so konnten wir uns bis zum Rhein durchschlagen. Von da ging es mit hervorragender Sicht bis nach Aachen. Dort warteten wir auf die Katana, die sicherhaltshalber erst mal in Dierdorf zwischengelandet war. Nach dem wir dann in Aachen wiedervereint neue Flugpläne aufgegeben und die Katana betankt hatten, erhoben wir uns erneut in die Lüfte, um durch die Kontrollzone Maastricht in einer komfortablen Höhe von um die 700 ft unseren Flug nach Calais fortzusetzen. Die Sicht war nicht gut, aber konstant. Brüssel Information betreute uns hervorragend. Die hatten an dem Tag auch irgendwie nicht ganz so viel zu tun.

Nach der Landung in Calais betankten wir zunächst die Katana und gaben dann neue Flugpläne. Wir trafen dort zwei Yak Piloten, die ebenfalls auf dem Weg nach Fowlmere

(direkt neben Duxford) waren und ebenfalls auf besseres Wetter für die Kanalüberquerung warteten. Die hatten aber mit Duxford telefoniert und sprachen von Wolkenuntergrenzen von mindestens 1500 ft. Beflügelt von so positiven Aussichten flogen wir los. Diesmal Jan Philipp und ich in der Katana, Peter, Michael und Max in der



Cessna. Mehr als 600 ft waren leider nicht drin und es erstaunte uns sehr wie hoch moderne Schiffe sein können. Wir flogen über das Dover VOR zur Themsemündung. Von da an hatten wir tatsächlich die versprochenen 1500 ft Untergrenze und so konnten wir unseren Flug entspannt fortsetzen. Kurze Meldung an Duxford Radio und dann ohne Funk in Fowlmere gelandet. Die Grasbahn und der Rollweg sind in einem hervorragenden Zustand, eben englischer Rasen. Nach dem Abstellen überfiel uns sogleich eine Gruppe von Spottern mit ihren Kameras. Bilder kann man bereits unter <http://www.airport-data.com/aircraft/photo/000029554.html> sehen. Nachdem wir die Zelte unter den Flächen aufgebaut hatten bot sich Olli, einer der Spotter an, uns ins nächste Restaurant zu fahren. Dort genossen wir ein wirklich gut schmeckendes Abendessen, mit dem man in England nun wirklich nicht rechnen konnte. Am nächsten Morgen hatte sich das Wetter nicht verbessert. So fuhren wir mit Jacken und Pullovern im Bus zur Airshow. Als wir ausstiegen schien bereits die Sonne, später war es wolkenlos und sehr warm. Zuerst wandelten wir durch die



waren einige Szenen aus dem 2. Weltkrieg dargestellt. Auch deutsche Uniformen waren zu sehen. Für uns etwas ungewohnt, mit Hakenkreuz. Wir schätzten die Anzahl der Zuschauer auf 40.000 – 50.000, aber uns fehlten etwas die Verhältnisse.

Abends haben wir dann zusammen mit Lars und Georg in Fowlmere im Waterhole gespeist. Die beiden waren mit einer Beech Bonanza IFR aus Itzhoe angereist. Jeder der

beiden ist stolzer Besitzer eines eigenen Hangars. Ein Super Hamburger mit Fries für unter 9 Pfund, das war fair und gut. Insgesamt gibt es wohl wieder 3 geöffnete Pubs in Fowlmere.

vielen Hallen des Museums, wo neben einer Concorde, einer B52 ein Blackbird und viele andere Raritäten zu sehen waren. Um 13:45 begann die Airshow.

Die Highlights waren 11 Spitfire, 2 Bf 109, die Super Conni, eine DC3, die Redbull B25 und einige T6. Wir sahen viele Formationsflüge aber auch interessante Kunstflugprogramme. Im Zuschauerbereich



Am nächsten Morgen bauten wir die Zelte, wie sollte es anders sein, im Regen ab, verstauten alles und flogen mit der bewährten Crewaufteilung nach Sandown auf der Ile of Wright. Vor der Landung haben wir noch eine Runde über die Needles, eine bekannte Felsformation, gedreht. In Sandown haben wir bei strahlendem Sonnenschein zu Mittag gegessen und uns entschieden das Endspiel in Brighton anzusehen.

Der Flugplatz Shoreham liegt westlich von Brighton und hat so viele Bahnen wie es Windrichtungen gibt. Warum auch immer bekamen wir dennoch die 20 mit 8 KN Seitenwind. Der Flugplatz selbst ist aus den 30er Jahren und spiegelt den Verfall des Empires wieder, aber nicht ohne einen gewissen Charme. Das Frühstück dort ist jedenfalls gut und reichhaltig.



Etwas befremdlich wirkten auf uns die Herren Piloten, oder dem Alter nach eher Flugschüler, die durchweg mit weißem Hemd und Krawatte unterwegs waren. Auf dem Vorfeld wurde natürlich vorschriftsmäßig eine Warnweste getragen.

Ein Taxi brachte uns ins Zentrum, wo wir direkt am Pier im Royal Albion Hotel gebucht hatten. Auch hier war der Charme des verfallenen Empires deutlich zu spüren.

Das Endspiel konnten wir dann am Strand beim Public Viewing genießen. Es gab dort zwar auch Anhänger der gegnerischen Mannschaft, aber die waren deutlich in der Unterzahl.

Man gratulierte uns anschließend mehrfach zum Sieg. Ich hatte allerdings den Eindruck dazu keinen wesentlichen Beitrag geleistet zu



haben.

Am nächsten Morgen ging es dann bei schönstem Wetter weiter, die Küste entlang nach Dover. Navigieren war nie einfacher. Von dort ging es direkt nach Calais. Bei klarem Wetter sieht man erst wie viele

Schiffe tatsächlich auf dem Kanal unterwegs sind. Wie Viele Fähren müssen das erst vor dem Tunnelbau gewesen sein.

In Calais meldete sich leider niemand, aber Lille Information bestätigte uns, dass es in



Ordnung sei, wenn wir dort landen. Und so war es auch. Also wieder tanken und noch einmal der ganze Unsinn mit den Flugplänen. Als wir unsere Blindmeldung Departing on Runway 24 absetzten meldete sich ein IFR Anflug im 5 Mile Final. In Frankreich geht also auch das, ohne dass jemand auf dem Turm sitzt. Der Rest des Fluges war dann fast Routine. Der Controller meldete noch ein paar Schauer

bei Bonn aber keine Gewitter. Und so landeten wir gegen 14:00 UTC auf dem heimischen Platz.